JOURNAL DES CHEMINS DE FER, DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

JOURNAL

DES

CHEMINS DE FER.

TREIZIÈME ANNÉE. — 1854.

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20. — 13035.

N° 698. 13e ANNÉE. — N° 1. SAMEDI, 7 JANVIER 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

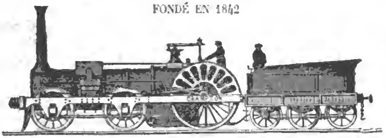
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Henry, News-paper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS.

MM. les Abonnés dont l'abonnement est expiré au 31 décembre sont priés, dans le but d'éviter des retards ou des difficultés dans le service, de faire connaître le plus tôt possible leur intention de renouveler, cette échéance étant la plus considérable de l'année.

Tout abonné pour un an au *Journal des chemins de fer* a droit, comme prime, à faire prendre dans nos bureaux, et sur la présentation de sa quittance, une magnifique carte coloriée des chemins de fer de l'Europe centrale.

SOMMAIRE

Caisse et *Journal des chemins de fer*.

MM. les Actionnaires de la *Caisse et du Journal des chemins de fer* sont prévenus que le coupon d'intérêt du premier semestre, montant à 10 fr. par action, est payable, depuis le 2 janvier 1854, dans les bureaux de la Société, 85, rue Richelieu.

Le dividende sera annoncé aussitôt après sa fixation par le Conseil de surveillance. Il est payable le 1er avril 1854.

Situation.

La nouvelle année a débuté par une forte baisse sur toutes les valeurs.

Vendredi, 30 décembre 1853, le 3 0/0 fermait à 73 80; l'Orléans, à 1167 50; le Nord, à 872 50; le Strasbourg, à 810; le Lyon, à 907 50 ; le Saint-Germain, à 820 ; le Crédit mobilier, à 735.

Hier jeudi, 5 janvier 1854, le 3 0/0 fermait à 71 40; l'Orléans, à 1,130; le Nord, à 825; le Strasbourg, à 772 50; le Lyon à 870; le Saint-Germain, à 740; le Crédit mobilier, à 678 75.

Ce qui représente une baisse de 2 fr. 40 c. sur le 3 0/0; de 37 50 sur l'Orléans; de 47 50 sur le Nord; de 37 50 sur le Strasbourg; de 37 50 sur le Lyon; de 80 fr. sur le Saint-Germain; de 56 25 sur le Crédit mobilier.

Des prévisions plus encore que des faits accomplis ont déterminé ce mouvement. D'un côté, la France et l'Angleterre paraissent avoir atteint la limite des concessions qu'elles peuvent faire honorablement au désir de maintenir la paix; d'un autre côté, les préparatifs considérables faits par la Russie, et dont on peut voir le détail dans la *Patrie* de vendredi, semblent indiquer, de la part de la Russie, l'intention de passer le Danube. Tout cela réuni a pu faire conclure à l'imminence de la guerre.

Quand on examine les probabilités d'un fait futur, l'élément normal de l'examen, c'est la raison. On ne fait pas entrer la folie dans le calcul. On a tort. La folie est un ingrédient qui se glisse toujours à certaine dose dans les déterminations humaines.

Si la guerre éclate par l'obstination de l'empereur Nicolas, c'est incontestablement la folie qui aura amené ce beau résultat. Et quand on songe que c'est au nom du christianisme et de la civilisation qu'un souverain qui se prétend orthodoxe et conservateur par excellence, viendrait accomplir cet acte de païen et de barbare, on reste abasourdi, et l'on a besoin de la réalisation du fait pour y croire. Nous avons foi encore, nous l'avouons, dans l'autorité de la raison, et nous ne pouvons admettre que l'Europe, en pleine civilisation, en plein développement industriel, permette à la Guerre de venir troubler la Civilisation et l'Industrie. Assurément, la diplomatie ne nous a pas dit son dernier mot, et les détenteurs de titres comme les capitalistes feront bien de se tenir en garde contre les brusques revirements de la politique. S'il ne faut plus, aujourd'hui, avoir une confiance absolue dans l'avenir, il faut encore moins s'abandonner aux entraînements de la panique.

Les mouvements exagérés de baisse sont d'ailleurs pour les capitaux sérieux des occasions de placements magnifiques et qu'on ne retrouve pas en temps ordinaire. Ainsi, en calculant sur les revenus probables de l'année 1853, on trouve que les quatre principales lignes donnent au cours actuel les revenus suivants :

Orléans	environ....	6 »	0/0
Nord	»	6 1/2	»
Strasbourg	»	7 1/2	»
Lyon	»	7 1/2	»

Et ces placements si productifs sont en même temps les plus solides, car ils participent des avantages de la propriété foncière. Quelques-uns offrent même la garantie par l'Etat d'un minimum de revenu.

Ils cumulent donc la sûreté et les bénéfices des placements hypothécaires et des placements sur l'Etat. Ils présentent, de plus, les facilités des valeurs mobilières de premier ordre. Ils ont un marché considérable, et la Banque prête sur dépôt de leurs titres à un taux modéré. Ce sont bien là des valeurs hors ligne et qu'on ne saurait trop recommander à l'attention des pères de famille.

F. Solar.

Société du Crédit mobilier.

Il y a bientôt dix mois que les actions du Crédit mobilier se négociaient au cours de 930 fr., et que la Société annonçait l'émission des obligations qu'aux termes de ses statuts elle est autorisée à créer. A cette époque, il nous parut qu'il était utile à l'institution du Crédit mobilier que la Société, au lieu d'émettre des obligations, complétât son capital; nous disions que des actions versées à 250 fr. seulement, encore nominatives, jouissant d'une prime de 430 fr., étaient un danger pour la place et pour la Société elle-même : pour la place, parce qu'elles facilitaient trop la spéculation; pour la Société du Crédit mobilier, parce que servir avec 250 fr. un intérêt et un dividende raisonnables sur le capital et sur la prime de 430 fr., c'était exposer et obliger la Société à forcer ses affaires.

Heureusement pour la place et pour la Société du Crédit mobilier, nos craintes ne se sont pas réalisées; les actions de cette Société, quoiqu'elles aient été jusqu'au 1er janvier nominatives et que la libération entière ne date que du 31 décembre dernier, n'ont pas cessé de jouir de la faveur publique.

La Société du Crédit mobilier ne nous offre donc plus rien qui soit de nature à motiver nos critiques, et nous pouvons nous expliquer sur cette valeur avec la même franchise que nous le faisons sur les actions de chemins de fer.

Aux termes des statuts de la Société du Crédit mobilier, un inventaire a dû être dressé au 31 décembre, et le bénéfice réalisé a pu être constaté. Les uns disent que, par suite, le dividende sera de 25 fr.; d'autres prétendent qu'il atteindra 28 à 30 fr. Nous ne croyons pas qu'il s'éloignera de ces chiffres, sans, toutefois, en affirmer aucun. Mais pour apprécier sainement l'avenir de cette institution, comparativement à l'année qui vient de finir, il faut considérer que, pour 1853, la moyenne des versements a été de 300 fr. pour l'année: que, sur ce versement de 300 fr., il a été d'abord payé l'intérêt à 5 0/0, soit 15 fr. par action, et qu'en ajoutant cette somme au dividende, qu'on estime en moyenne à 28 fr., le revenu de l'année s'élève à 43 fr. par action, soit 14 0/0 sur le versement effectif de 300 fr.

Ce résultat, que nous trouvons très-brillant, ne satisfera pas les actionnaires exigeants qui ont cru aux espérances chimériques que des gens intéressés ont essayé d'accréditer; il ne satisfera pas non plus les actionnaires qui se figurent qu'il est facile de faire mouvoir les capitaux considérables dont la Société a disposé; mais nous, qui connaissons la difficulté de l'œuvre entreprise par la Société du Crédit mobilier, nous applaudissons entièrement aux résultats obtenus pour l'année 1853.

Indépendamment de la difficulté que présente l'emploi des capitaux immenses que la Société du Crédit mobilier a à sa disposition, il y a une considération que nous ne saurions trop recommander à l'attention de nos lecteurs, c'est que la Société du Crédit mobilier a commencé à fonctionner en novembre et décembre 1852, et qu'à cette époque les actions du Nord étaient à 900 fr.; que les actions de Lyon étaient à 950 fr.; que celles d'Orléans étaient au-dessus de 1,100 fr., et enfin celles de Strasbourg à près de 900 fr.: que, par conséquent, la Société du Crédit mobilier a dû, à l'origine de ses opérations, faire des achats à des prix très-élevés, et qu'il a fallu une grande sagesse, beaucoup de prévoyance, pour avoir obtenu les résultats que nous avons déjà signalés.

Pour l'année 1854, la tâche de la Société du Crédit mobilier sera moins difficile; d'abord la libération de ses actions, en complétant son capital, consolide l'institution, développe et asseoit son crédit, et lui permettra d'émettre avec succès ses obligations dès que la situation politique se sera éclaircie et que la question des subsistances sera définitivement résolue.

Ensuite, les bonnes valeurs des chemins de fer, malgré l'accroissement considérable des recettes et des revenus, sont en ce moment à des prix généralement inférieurs à ceux de novembre et de décembre 1852, époque où les opérations du Crédit mobilier ont commencé; dès lors les chances de hausse sont beaucoup plus considérables, et par suite les chances de bénéfices par la Société du Crédit mobilier beaucoup plus belles; enfin, les actions du Crédit mobilier, au cours de 675 fr., entièrement libérées, ne représentant qu'une prime de 175 fr. pour un versement effectif de 500 fr., la Société n'a pas de grands efforts à faire pour obtenir un résultat satisfaisant; il suffira même qu'elle procure à ses actionnaires, pour 1854, un revenu proportionnel à celui de 1853, pour que la fortune de la Société soit assurée et son crédit immense; en effet, ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, le revenu de 43 fr. pour 1853 est relatif à un versement effectif et moyen de 300 fr. pour l'année; or, ce bénéfice représente 14 0/0. En appliquant cette même proportion à l'année 1854, on trouve, pour un versement de 500 fr., un revenu de 70 fr. par action; et, si l'année 1854 produisait un résultat semblable, nous en féliciterions en même temps les administrateurs du Crédit mobilier et ses actionnaires.

Un revenu de 14 0/0 est, en effet, très-beau, et ne peut être obtenu qu'à force de prudence et d'habileté par une institution qui n'a pas à songer seulement à ses propres bénéfices, mais qui doit aussi se préoccuper de la position de la place, et lui venir en aide dans les moments difficiles.

J. Mirès.

Le Personnel des Chemins de fer.

Les chemins de fer ont eu cette semaine leur campagne de Russie. L'accumulation des neiges, particulièrement sur les lignes du Nord et de l'Est, a nécessité l'intervention des régiments de ligne pour déblayer la voie. On peut juger par ce seul fait des difficultés et des périls du service pour les malheureux employés des Compagnies. Les combats pacifiques de l'industrie ont aussi lours blessés. La Compagnie du Nord compte en ce moment quinze mécaniciens ou conducteurs hors d'état de sortir de leur lit. Plusieurs employés ont eu les pieds et les mains gelés.

Malgré des difficultés immenses, le service des chemins de fer n'a pas été interrompu. La télégraphie électrique elle-même a fait défaut : les communications électriques ont été suspendues. L'agent matériel a été vaincu; l'homme seul a résisté, et le service des voies ferrées, s'il a éprouvé des retards, n'a pas été tout-à-fait interrompu.

Qu'on se figure dans ces nuits terribles où le froid sévit, où l'immobilité a pour conséquence presque immédiate la congélation du sang, qu'on se figure la situation des mécaniciens, des cantonniers, des gardes-freins, des aiguilleurs, obligés de conserver tout leur sang-froid, toute leur attention sous peine d'une détention longue et sévère en cas d'accident, et ces hommes devenus le théâtre d'une lutte entre le devoir et la faiblesse physique.

En vérité, nous ne trouvons pas plus de bravoure dans la sentinelle avancée en face de l'ennemi, que dans ce pauvre et obscur cantonnier qui attend seul, silencieusement et dans la nuit, sous les piqûres d'un froid aigu, le passage d'un convoi. Il n'est guère mieux payé que le soldat et il a de moins l'excitant de la gloire militaire. S'il n'a pas succombé, on lui dira tout simplement qu'il a fait son devoir, et il continuera, satisfait, son humble et utile mission.

N'est-il pas étrange que le sentiment public exaspéré par des événements, déplorables assurément, mais où la fatalité a eu plus de part que l'imprudence; n'est-il pas étrange, disons-nous, que le sentiment public soit hostile à ce corps si dévoué, si intelligent, si héroïque des employés des chemins de fer! N'en doutons pas, avec la réflexion, le public entourera bientôt de sa sympathie et peut-être de son admiration ces hommes qui font journellement le sacrifice de leur vie dans l'intérêt de tous, et qui sont la véritable sauve-garde des voyageurs.

F. Solar.

Chemin de fer de Strasbourg.

Émission des Actions de Mulhouse.

On a répandu le bruit que la Compagnie de Strasbourg ferait un second appel de 100 fr. sur les actions nouvelles dites de Mulhouse, aussitôt que ces actions seront négociées au parquet. On a prétendu, en outre, que le Conseil d'Etat exigeait cet appel comme il l'a quelquefois exigé d'autres compagnies dans des circonstances analogues.

Il n'y a rien de vrai ni de fondé dans tous ces bruits, que nous sommes autorisés à démentir.

La Compagnie de Strasbourg attend d'une heure à l'autre l'homologation des modifications à ses statuts, danslesquels il ne se trouve aucune disposition qui puisse l'obliger à faire un nouvel appel.

Or, ce qui n'est pas une obligation pour elle n'est nullement dans son intention. On peut donc assurer que cet appel n'aura pas lieu.

AD. BLAISE (des Vosges)

P. S. Nous recevons en ce moment la nouvelle que les changements aux statuts viennent d'être approuvés sans modification.

Chemin de fer du Nord.

Par délibération de l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord, en date du 3 avril 1852, le Conseil d'administration de la Compagnie a été autorisé à émettre des obligations correspondant à un emprunt de 50 millions.

Le Conseil n'ayant usé de cette autorisation que pour la moitié du crédit ouvert, vient d'annoncer l'émission du surplus de l'emprunt. Voici la note émanant de la Compagnie :

Chemin de fer du Nord. — MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par l'assemblée générale, dans la séance du 3 avril 1852, une souscription est ouverte, à compter de ce jour, à la caisse de la Société, place Roubaix, pour l'émission de 75,000 nouvelles obligations de 500 fr. chacune, portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr. au moyen de 73 annuités. — Ces obligations seront en tout semblables à celles qui ont été émises précédemment, et devront être toutes amorties à la même époque.

L'émission sera faite au prix de 335 fr., dont 135 fr. payables comptant. Le surplus sera versé comme suit :

100 fr. le 1er juillet 1854.
100 fr. le 1er janvier 1855.

Les souscripteurs auront la faculté de payer par anticipation l'ensemble des termes restant à échoir : il leur sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an.

MM. les actionnaires du Nord auront la préférence pour cette souscription dans la proportion du nombre d'actions qu'ils possèdent.

La souscription sera fermée le 26 janvier courant, à quatre heures de relevée.

Les souscripteurs trouveront des demandes au siége de l'administration.—Il leur sera ultérieurement donné connaissance du nombre d'obligations qui leur sera attribué, ainsi que du jour où ils devront faire le premier versement.

En faisant ce versement, ils présenteront leurs actions pour être estampillées.

Sans aucun doute, le crédit dont la Compagnie du Nord est en possession à si juste titre permettra de réaliser l'emprunt annoncé; mais il est peut-être regrettable que l'appel n'ait pas été fait dans un moment plus opportun, avant ou après la crise actuelle.

G. LENOIR.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

On se souvient que la Compagnie de chemin de fer de Paris à Lyon avait à contracter un emprunt au capital de 80 millions. Déjà une portion de cet emprunt, s'élevant à environ 69 millions, a été réalisée depuis bientôt deux ans ; c'est le complément de cet emprunt, représentant environ 11 millions, que le Conseil de Lyon émet en ce moment.

Nous pensons que le Conseil ne s'est déterminé à une résolution semblable, dans un moment si peu opportun, que pour reculer le plus possible l'époque d'un appel de fonds sur les actions.

G. LENOIR.

Voici la note publiée par la Compagnie :

Chemin de fer de Paris à Lyon. — Le Conseil du chemin de fer de Paris à Lyon a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie qu'en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'art. 32 des statuts, il a décidé qu'il serait procédé immédiatement à l'émission de 11,840 obligations de la Compagnie, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment émis.

Ces obligations au porteur produisent 50 fr. d'intérêt annuel, payables par semestre, les 1er avril et 1er décembre ; elles sont remboursables à 1,250 fr. pendant la période de garantie de l'Etat, c'est-à-dire dans l'espace de cinquante années, à partir de 1856.

Le service de ces obligations est imputable sur les premiers produits nets de l'exploitation ; il est en outre assuré au moyen de la garantie de l'Etat, stipulée en l'art. 6 du cahier des charges.

L'émission de ces obligations est faite au prix de 1,050 fr., jouissance du 1er octobre dernier.

Une souscription est ouverte à partir de ce jour à l'administration centrale, rue de Provence, 47, de dix à deux heures.

MM. les actionnaires seront appelés par préférence à souscrire jusqu'au 20 janvier courant.

La répartition se fera entre MM. les actionnaires au prorata de leurs actions et de leurs demandes, sur la présentation de leurs titres.

Les souscripteurs seront tenus de verser en souscrivant :

250 fr. par obligation ; le surplus, soit, 800 fr.,
sera payable : 200 fr. le 1er avril 1854,
200 fr. le 1er juin 1854,
200 fr. le 1er août 1854,
200 fr. le 1er octobre 1854.

Avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an, mais seulement pour l'ensemble des termes restant à échoir.

Paris, le 5 janvier 1854.

Le secrétaire général : G. RÉAL.

Chemin de fer de l'Ouest.

Nous appelons l'attention de nos lecteurs sur le jugement qui vient d'être rendu par le Tribunal de police correctionnelle de Paris, dans l'affaire relative à l'accident survenu sur le chemin de la Rive droite, près Courbevoie. La rupture d'un rail se produit quelquefois dans l'exploitation des chemins de fer, mais il est bien rare qu'elle ait des conséquences fâcheuses pour la sécurité des voyageurs ; il a fallu, pour produire l'accident qui a eu lieu, un concours de circonstances que la surveillance de l'administration ne pouvait prévoir. L'opinion publique s'était émue de la fréquence des accidents. La magistrature a compris que si l'intérêt du public exige que tous les faits soient sévèrement appréciés, il y a aussi des limites dans ce qu'on peut exiger des exploitations les plus vigilantes.

G. LENOIR.

Voici le texte de ce jugement :

« Attendu que des éléments de l'instruction, et notamment des débats à l'audience, il résulte pour le Tribunal la preuve que l'accident dont il s'agit est dû à un événement de force majeure et que la science ne pouvait prévoir, à savoir, la rupture d'un rail ;

» Attendu que rien n'établit que la mise en circulation de la machine non autorisée encore lors de l'accident, et qui serait actuellement autorisée, non plus que l'état de la voie, ait été la cause de cet accident ;

» Attendu dès lors qu'aucun fait à la charge de Phillips et Baude ne peut déterminer à leur égard l'application de la loi ;

» Qu'en cet état il n'y a lieu à aucune responsabilité civile ;

» Renvoie des fins de la plainte et sans dépens les deux prévenus. »

Résumé des recettes de la semaine.

Les recettes que nous publions cette semaine se ressentent du mauvais temps et de l'abondance des neiges qui ont interrompu la circulation sur plusieurs points du territoire, et notamment sur les lignes du Nord, de Rouen, du Havre et de Strasbourg.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1852* Totale	0/0.
ORLÉANS	650,504 »	152,393	30.5
NORD	604,937 »	16,454	2.7
ROUEN	183,371 »	3,866	8.1
HAVRE	77,579 »	7,194	10.2
LYON	356,405 »	75,766	26.9
STRASBOURG	487,401 »	46,769	10.6
BALE (1re Section)	51,631 »	6,593	14.6
MÉDITERRANÉE	104,723 »	12,838	13.9
ST-GERMAIN	73,007 »	15,994	13.6
—	—	*Diminution s. 1852* Totale	0/0.
OUEST	100,169 »	9,777	8.8

AD. BLAISE (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

PARIS A ROUEN. — Assemblée générale le 31 janvier 1854, rue d'Amsterdam, 11, à 3 heures après midi.

Déposer vingt actions pour y assister.

STRASBOURG A BALE. — Assemblée générale le mercredi, 25 janvier 1854, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour délibérer sur la ratification de la convention de fusion de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec Paris à Strasbourg.

Déposer 20 actions pour y assister, rue Richelieu, 62, à Paris, au moins deux jours d'avance.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Depuis le 1er janvier 1854, quatrième et dernier versement de 100 fr. sur les obligations de l'emprunt de 1852 (réduit à 92 fr. 50 par la déduction de l'intérêt semestriel). A défaut de versement avant le 15 janvier, l'intérêt sera dû à 5 0/0.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, à partir du 1er janvier.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Versement de 25 fr. par action du 5 au 20 janvier 1854, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

L'intérêt à 5 0/0 par an est dû pour chaque jour de retard, et sera exigé à partir du 21 janvier 1854.

OUEST. — A partir du 15 janvier 1854, rue Saint-Lazare, 124, troisième versement de 250 f. sur les obligations émises au 26 juillet 1853. L'intérêt à 5 0/0 l'an sera dû depuis le 15 janvier pour chaque jour de retard.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

OUEST DE LA SUISSE. — Versement du 5e dixième en même temps que l'échange des titres à partir du 15 janvier à Lausanne, chez M. F. Marcel; à Genève, chez MM. Lombard-Odier et Ce, banquiers de la Compagnie; à Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110; à Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street, soit 50 fr. par action nouvelle, sous déduction de 2 fr. 50 c. pour le semestre d'intérêts échus le 15 novembre dernier, soit 47 fr. 50 c.

Il en sera donné quittance sur l'action définitive.

Le versement du 6e dixième à partir du 15 février en 50 fr. par action.

Pour le 5e dixième, à défaut de versement, l'intérêt sera dû à 5 0/0. Pour le 6e dixième, à partir du 15 février. Les autres versements auront lieu de mois en mois d'après un avis ultérieur.

A partir du 15 janvier 1854, échange des titres provisoires de 250 fr. contre des titres définitifs de 500 fr. au porteur, à raison de deux actions provisoires contre une action définitive libérée de 200 fr.

A partir du 1er février, il sera procédé, soit contre les porteurs, soit contre les souscripteurs primitifs des actions sur lesquelles le paiement des 3e et 4e dixièmes n'aurait pas été fait.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM. — Quatrième versement de 25 fr. au 5 janvier 1854, à Londres, chez Mastermann Péters et Ce; à Bruxelles, chez J.-P. Matthieu et fils; à Paris, chez Martineau, 13, rue de Provence; à Rotterdam, chez Mosès Ezéchiel.

TARRAGONE A REUSS (chemin de fer). — Quatrième et dernier versement de 75 fr., depuis le 1er janvier 1854, chez MM. Destrem, Mallet, Raget et Ce, banquiers de la Société, 15, rue Saint-Fiacre.

Les intérêts à 6 0/0 acquis aux actionnaires seront déduits du versement.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dernier versement de 350 fr. du 2 au 10 janvier, de 10 à 3 heures, place Vendôme.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

NORD. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit: 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

LYON. — Emission de 11,840 obligations, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment émis, et portant 50 francs d'intérêts, payables le 1er avril et le 1er octobre.

Le remboursement aura lieu en 50 années, à 1,250 fr., à partir de 1856.

L'émission aura lieu jusqu'au 20 janvier, à 1,050 fr., jouissance du 1er octobre 1853. On verse 250 fr. de suite. 800 francs seront versés ainsi qu'il suit : 200 fr. le 1er avril 1854; 200 fr. le 1er juin 1854; 200 fr. le 1er août 1854; 200 fr. le 1er octobre 1854, avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — Depuis le 2 janvier 1854, paiement du 1er coupon d'intérêt (10 fr. par action) dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 85.

ORLÉANS. — Premier et deuxième emprunts. Depuis le 2 janvier 1854, paiement des intérêts semestriels, 25 fr. par obligation, rue Dronot, 4. Paiement des 7 fr. 50 de l'intérêt semestriel des titres définitifs échu en janvier.

NORD. — Coupon de 16 fr. par action, et de 7 fr. 50 par obligation.

Du 2 au 12 janvier 1854, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance.

Le dépôt des coupons continuera à s'effectuer pendant ce temps.

STRASBOURG. — Depuis le 1er janvier le coupon des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. de Montereau, est payé de onze à trois heurse, rue et place de Strasbourg, à la Compagnie; on est prié de présenter cette fois les *titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

PARIS A LYON. — Depuis le 2 janvier 1854, on paie, rue de Provence, 47, le 3e coupon de dividende représentant seulement l'intérêt semestriel à 5 0/0 sur 250 fr. versés (soit 6 fr. 25 par action).

MÉDITERRANÉE. — Paiement depuis le 2 janvier 1854, du coupon d'intérêt 7 fr. 50 des obligations 3 0/0, échu le 1er janvier 1854; à Marseille, à la gare; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux; à Paris, 23, rue Laffitte.

Les porteurs de l'emprunt de 30 millions d'Avignon à Marseille qui n'ont point opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échu le 1er janvier 1854, est payé, depuis le 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, no 23; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12; à Marseille, à la gare.

OUEST. — Depuis le 1er janvier 1854, paiement des coupons de 25 fr. des obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite).

PARIS A CAEN ET CHERBOURG. — A dater du 8 janvier 1854, paiement des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853 (soit 2 fr. par action), rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures. (*Voir aux versements.*)

STRASBOURG A BALE. — Depuis le 31 décembre, paiement du coupon du deuxième semestre des obligations de Wissembourg.

LYON A GENÈVE. — Rue Laffitte, 23, depuis le 6 janvier 1854, paiement des intérêts du premier et du deuxième versement de 1853, fixé à 4 fr. par action libérée de 200 fr., sur la présentation des titres, à Paris, 23, rue Laffitte; sur dépôt des titres, à Londres, Capel-Court; à Genève, 9, Corvaterie; à Lyon, au syndicat des agents de change.

DIJON A BESANÇON. — Le 2e coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, est payé depuis le 1er janvier 1854, à Paris, rue Taitbout, 52; à Besançon, Grande-Rue, 72.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Le paiement des intérêts a lieu depuis le 1er janvier 1854 :

A Paris, chez M. Boignes et Ce, rue des Minimes, 14;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général;

A la Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr. nos 24, 34, 97, 125, 136, 154, 204, 205, 210, 216 et les obligations de l'emprunt de 600,000 fr. nos 7, 42, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 444, 451, 567, 582, tirées le 10 avril 1854, sont remboursées depuis la même époque.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — (*Voir aux appels de fonds*).

CHEMIN DE FER DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. — Le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, soit 5 fr. par action sur 250 fr. versés, plus les intérêts des 1er juin et 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin, soit 50 c., est payé depuis le 2 janvier 1854, à Paris, place Vendôme, à la caisse générale de la Société du Crédit mobilier; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33; à Toulouse, chez MM. J. et P. Vignerie et Ce.

CRÉDIT MOBILIER. — Depuis le 1er janvier 1854, distribution de 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, soit 9 fr. par action, place Vendôme, 15.

EMPRUNT PIÉMONTAIS. — Chez MM. Blanc, Mathieu et Ce, rue Saint-Georges, 23, paiement des primes et coupons de semestres, échus le 1er janvier 1854.

COMPAGNIE DU LUXEMBOURG. — L'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, pour le semestre fini le 31 décembre 1853, sera payable à dater du 16 janvier 1854, pour les actions ordinaires de la Compagnie, sur lesquelles tous les versements, montant à 15 liv. par action, auront été dûment effectués; cet intérêt étant de :

6 fr. 25 c. (5 shillings) par action de 10 liv. versées; 1 fr 25 c. (1 shilling) par action sur les quarts d'actions railway, 2 liv. versées;

1 fr. 87 c. 1/2 (1 shilling 6 pence) par action sur les quarts d'actions canal, 2 liv. versées.

ÉCHANGE DE TITRES.

CRÉDIT FONCIER. — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, de 10 à 3 heures, depuis le lundi 2 janvier 1854, rue Taitbout, 57.

BANQUE DE FRANCE. — Le dividende du deuxième semestre de 1853 est fixé à fr. 84 par action. Il est payé à bureau ouvert, depuis le 2 janvier courant, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoir. On devra présenter les titres.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — Paiement de l'intérêt 3 0/0, soit 15 fr., à partir du 2 janvier 1854.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. — Echange des titres provisoires, rue Basse-du-Rempart, 50, à Paris, de dix à deux heures, à partir du 16 janvier 1854; en même temps, on paiera les intérêts à 0/0 échus au 31 décembre 1853.

Pour opérer le dépôt des titres, se présenter soi-même ou donner une autorisation dont le modèle est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

GRAY A SAINT-DIZIER. — Echange des actions contre des obligations à raison d'une obligation contre deux actions libérées de 250 fr. chacune, avec option de prendre au lieu d'une obligation de Strasbourg pour deux actions, un bon de 560 fr., payable dans dix-huit mois avec intérêt de 3 0/0. Déclarer l'option sous deux mois à la Compagnie de Strasbourg.

ANDREZIEUX A LA LOIRE. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, à dater du 2 janvier 1854, rue Neuve-de-l'Université, 18, de dix à trois heures.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie de jonction de Rhône et Loire, depuis le 28 décembre 1853.

OUEST DE LA SUISSE. — (*Voir aux appels de fonds.*)

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (*Voir aux appels de fonds.*)

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

ORLÉANS. — Les 525 actions sorties au tirage du 13 décembre portent les numéros suivants : 110,601 à 110,700, — 162,301 à 162,400, — 203,601 à 203,625, — 218,801 à 218,900, — 231,201 à 231,300, — 250,901 à 251,000.

Les 95 obligations de 1er emprunt (1842) de 1,250 fr. portent les numéros 1,301 à 1,395.

Les 20 obligations du 2e emprunt (1848) de 1250 fr. portent les numéros 3,291 à 3,300, — 3,611 à 3,620.

Remboursement depuis le 2 janvier 1854, rue Drouot, 4.

ROUEN AU HAVRE. — Rue d'Amsterdam, 11, depuis le 2 janvier 1854, remboursement à 1,250 fr des nos 3,601 — 3,645 — 3,669 — 3,679 — 3,687, des obligations de 5 millions du 1er octobre 1848.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — Les obligations sorties par le tirage du 26 novembre, sont les suivantes : cent trois des emprunts réunis, du no 1,751 à 1,838 et 1,919 à 1,923; vingt-quatre des emprunts de 1850, du no 715 à 721 et de 3,335 à 3,340.

Remboursement depuis le 1er janvier 1854.

MINES DE LA LOIRE. — Les 42 obligations remboursables le 1er février 1854 et tirées au sort le 22 décembre 1853, portent les numéros suivants : 1re série 99 — 280 — 426 — 485 — 3,293 — 3,416 — 3,829 — 3,987 — 4,832 — 4,937 — 5,291 — 5,302 — 5,314 — 5,474. — 2e série : 6,582 — 7,432 — 7,857 — 7,870 — 8,321 — 9,389 — 9,577 — 9,624 — 9,755 — 10,301 — 10,423 — 10,635 — 10,673 — 11,991 3e série : 12,361 — 12,394 — 12,427 — 13,530 — 13,993 — 14,314 — 14,497 — 14,736 — 15,471 — 15,540 — 16,227 — 16,430 — 16,660 — 17,666.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Voir aux annonces les numéros des 434 obligations sorties au tirage du 24 décembre.

C. DEVINA.

ACTES OFFICIELS.

Chemin de fer Grand Central.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, et celle du 15 juillet 1845, titre VII;

Vu notre décret en date du 21 avril 1853, approuvant la convention passée le 30 mars précédent par notre ministre des travaux publics pour la concession des lignes de chemins de fer mentionnées dans ladite convention, sous les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu notre décret du 30 juillet 1853, approuvant les statuts de la société formée pour la concession et l'exploitation desdits chemins, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France*;

Vu notre décret en date du 17 mai 1853 et la loi en date du 10 juin de la même année, approuvant et ratifiant la convention passée le 16 mai par notre ministre des travaux publics, pour la rectification et l'exploitation des chemins de fer du Rhône à la Loire, dénommés dans ladite convention, sous les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu notre décret du 30 septembre 1853, approuvant les statuts de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire;

Vu le traité intervenu le 15 octobre 1853 entre les Conseils d'administration des deux Compagnies, en exécution des délibérations des assemblées générales des actionnaires desdites Compagnies, en date du 15 octobre 1853, pour la réunion des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire à la Compagnie du chemin de fer Grand-Central;

Vu la convention passée le 24 décembre 1853 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire passée le 24 décembre 1853, entre notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, est approuvée.

Ladite convention, ainsi que les différents actes qui s'y rattachent, restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 26 décembre 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Convention

Entre le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les administrateurs ci-dessous dénommés de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central.

L'an mil huit cent cinquante-trois, et le vingt-quatre décembre,

Entre le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

D'une part,

Et MM. le comte de Morny,
Châtelus,
le vicomte de Rainneville,
le comte Portalis-Gorgier,
Albert Lacroix,
Gustave de Lapeyrière,
Calvet-RognIat,
le marquis de Latour-Maubourg,
le comte de Seraincourt,
Gustave Delahante,
Gibiat,

membres du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central,

Agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par l'assemblée générale des actionnaires, suivant la délibération du 15 octobre 1853, ci-annexée,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. L'adjonction de la concession des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire à celle du chemin de fer Grand-Central de France, réalisée par traités intervenus entre les deux Compagnies en vertu des délibérations des assemblées générales de leurs actionnaires, en date du 15 octobre 1853, est approuvée.

Art. 2. La Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France s'oblige à exécuter tous les engagements contractés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire et résultant du décret du 17 mai 1853, de la loi du 10 juin de la même année, et des conventions, traités et cahier des charges y annexés, et, en outre, à se conformer aux clauses et conditions du cahier des charges supplémentaire ci-annexé.

Art. 3. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Fait à Paris, les jours, mois et an que dessus.

(Suivent les signatures.)

Cahier de charges

Supplémentaire de la concession du chemin de fer Grand-Central de France.

Art. 1er. Le capital de trente millions de francs (30,000,000), que la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, devait réaliser en actions, sera réalisé en obligations de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, conformément à l'art. 7 du traité intervenu le 15 octobre 1853 entre les Conseils d'administration des deux Compagnies, et ci-annexé.

Art. 2. Pour assurer l'exécution des stipulations de l'art. 69 du cahier des charges annexé au décret du 17 mai 1853, et relatives à la garantie d'intérêt accordée par l'État, et spécialement des clauses concernant la surveillance et le contrôle de l'administration sur les produits et les dépenses des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, la Compagnie du chemin de fer Grand-Central devra ouvrir un compte spécial à la section de Rhône et Loire, de manière à ce qu'il soit, à toute époque, possible de vérifier les recettes et les dépenses propres à cette section.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'Etat, de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation, et de ses recettes.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité ci-dessus fixée, il en sera remboursé avec les intérêts à 3 pour cent (3 0/0), sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant la somme nécessaire pour payer ladite annuité, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividende au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, s'il y a lieu, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel.

Art. 3. Les travaux que la Compagnie devra exécuter, conformément à l'art. 1er du cahier des charges de la réunion des chemins de fer de jonction de Rhône-et-Loire, pour compléter, élargir, rectifier et reconstruire, partout où cela sera nécessaire, le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, pourront comprendre la construction d'une arche marinière au pont de la Mulatière.

Cet ouvrage, si l'utilité en est reconnue par l'administration supérieure, sera exécuté d'après les dispositions prescrites par elle, et sur le projet qui lui sera remis par la Compagnie.

Il devra être terminé dans le délai d'un an, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 4. Le tarif porté à l'art. 39 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853, relative aux chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, est déclaré applicable à l'ensemble des lignes comprises dans la concession du chemin de fer Grand-Central.

Art. 5. L'administration aura le droit d'autoriser, sur toute l'étendue du chemin de fer Grand-Central et à toute époque, la Compagnie entendue, les propriétaires de mines ou *usines voisines* du chemin de fer, à construire des embranchements particuliers aboutissant en un point quelconque dudit chemin, pour le service de leurs établissements.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre, en tout ou en partie, leurs transports.

Art. 6. La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne du chemin de fer Grand-Central.

En cas de contestation soit sur le nombre des wagons à envoyer, soit sur les heures de service desdits wagons, l'administration supérieure décidera, les intéressés entendus.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale; le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Art. 7. Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre; le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre, en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Art. 8. Les embranchements seront construits de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, et aura lieu, comme par le passé, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration.

La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Art. 9. Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des nouveaux embranchements, dont l'administration pourrait autoriser la construction, seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires. En cas de difficultés, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

Art. 10. Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner, par un arrêté, la suppression du service, et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Art. 11. Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (12 c.) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (4 c.) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Art. 12. Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 13. Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes (3,500 kilog.), déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 14. Les sommes à verser chaque année par la Compagnie du chemin de fer Grand-Central pour les frais de contrôle et de surveillance, tant pour le chemin de fer de jonction du Rhône à la Loire que pour la partie du chemin de fer Grand-Central actuellement concédée, sont fixées à 60,000 fr., sans préjudice de la disposition de l'art. 83 du titre II du cahier des charges du chemin de fer Grand-Central.

Art. 15. Le présent cahier des charges et les actes qui s'y rapportent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 24 décembre 1853.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. Magne.

Crédit foncier de France.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(Suite et fin.)

Nous avons essayé, Messieurs, d'indiquer la portée des diverses opérations du décret du 21 décembre, et de signaler les heureuses conséquences qui en découlent, aussi bien pour nos actionnaires que pour les porteurs de nos obligations.

Ce décret simplifie et fortifie l'institution du Crédit foncier, et donne à sa marche une élasticité nécessaire, tout en lui conservant l'appui d'une subvention importante.

Nous croyons être vos interprètes, en exprimant le sentiment de reconnaissance que nous inspire cette nouvelle preuve de la sollicitude éclairée du gouvernement pour la réussite de l'œuvre d'intérêt public à laquelle vous avez apporté votre concours.

L'institution que nous avons fondée sera utile au pays et profitable à ceux qui y ont pris part. L'œuvre est laborieuse, sans doute, mais vous avez des représentants dévoués qui croient mériter votre confiance, et qui, fortifiés par votre concours, ne doutent pas du succès.

DEUXIÈME PARTIE.

TRAITÉ AVEC LES SOCIÉTÉS DE MARSEILLE ET DE NEVERS.

Le gouvernement, en passant avec notre

Compagnie la convention du 18 novembre 1852, a voulu établir, au moyen d'une grande institution, l'unité du *titre foncier*, comme la Banque de France a ramené à l'unité le *billet de banque*.

Mais, des Sociétés avaient déjà été autorisées pour six départements.

Celle de Marseille pour les Bouches-du-Rhône, le Var, les Basses-Alpes; celle de Nevers, pour la Nièvre, le Cher et l'Allier.

Ces deux Sociétés, tout en maintenant leur existence indépendante, ont passé avec le Crédit foncier de France un traité qui nous réserve le droit exclusif d'émettre des obligations foncières et qui procure aux deux Sociétés locales les fonds qu'elles emploieront en placements hypothécaires.

Les conditions de ce traité vont vous être communiquées; elles réalisent toutes les garanties qu'il a été possible de réunir, dans l'état actuel de la législation, pour mettre à couvert les intérêts du Crédit foncier de France, sans entraver l'action des Compagnies de Marseille et de Nevers.

Aux termes de ce traité, nous avons promis d'avancer aux Sociétés de Marseille et de Nevers les sommes dont elles auraient besoin, moyennant une annuité de 5 fr. 5 cent., qui, calculée sur un intérêt de 4 fr. 25 cent., nous laisse une commission de près de 21 cent. (0 fr. 20 cent. 87m,80).

Cette commission qui comprend une sorte de prime d'assurance nous est maintenue quand nous élevons l'intérêt de nos prêts au-dessus de 4 fr. 25 cent. Ainsi, dans la circonstance actuelle où nous allons porter cet intérêt à 4 1/2 0/0 (exactement 4 fr. 51 c. 0/0), l'annuité à servir par les Sociétés de Marseille et de Nevers sera de 5 fr 26 c. 39m,60. Après les quatre premières années, cette annuité sera calculée sur le pied de l'annuité fixée pour les emprunteurs du Crédit foncier de France, déduction faite de 30 centimes

Le Crédit foncier de France doit mettre à la disposition de chacune des deux Sociétés, six millions de francs par an, mais il pourra à toute époque, sur avis donné au commencement de chaque mois, restreindre l'importance du crédit ouvert pour le mois courant, au vingtième des prêts autorisés par lui dans le courant du mois précédent.

Les actes d'obligation souscrits au profit des Sociétés de Marseille et de Nevers, seront à ordre, et l'endossement sera consenti sur les grosses au profit du Crédit foncier de France, qui créera des obligations foncières pour une valeur correspondante.

Telles sont les principales stipulations du traité passé en termes identiques avec chacune des deux Sociétés de Marseille et de Nevers.

Notre Compagnie obtient les moyens d'exercer une surveillance exacte sur les opérations des deux Sociétés et de s'assurer de la régularité de ces opérations.

Les autres stipulations concernent des mesures d'ordre et d'exécution et prévoient le cas de résiliation.

Tous les frais autres que ceux de la création et de la négociation des obligations foncières restent à la charge des Sociétés de Marseille et de Nevers; les annuités qu'elles s'engagent à nous servir, seront payées à Paris.

Ce traité doit, pour être exécuté, obtenir votre approbation ainsi que celle des actionnaires des Sociétés de Marseille et de Nevers; il ne sera valable qu'autant que le gouvernement approuvera les modifications qu'il nécessite dans nos statuts.

Nous avons l'honneur, au nom du Conseil d'administration, de vous proposer d'approuver les traités dont il va être donné lecture.

TROISIÈME PARTIE.

MODIFICATIONS AUX STATUTS.

Les modifications aux statuts que vous avez approuvées dans la dernière assemblée générale, n'ont pas encore été transmises au Conseil d'État. Les négociations qui ont précédé le décret impérial du 21 décembre, ont été la cause de ce retard. Du moment où ces négociations ont été entamées, le gouvernement a voulu, avant de procéder à la révision de nos statuts, que l'ensemble des mesures destinées à y prendre place, fût définitivement arrêté.

Outre les changements qui résultent du décret impérial du 21 décembre et que nécessitent les traités passés avec Marseille et Nevers, il en est dont l'expérience nous a démontré l'utilité, et que nous soumettrons en même temps à votre approbation, afin de les joindre aux modifications votées dans l'assemblée générale du 9 juillet.

Nous vous proposons de reproduire dans nos statuts la double désignation des *obligations* ou *lettres de gage*, que le décret du 28 février 1852 consacre pour les titres du Crédit foncier.

La faculté que nous ouvre l'art. 2, de recevoir en dépôt, sans intérêt, les sommes destinées à être converties en obligations foncières, est demeurée stérile. Nous proposons de remplacer cette rédaction par la disposition suivante, conforme aux précédents de toutes les Compagnies, et indispensable pour faciliter la souscription de nos titres.

« De recevoir *par à-compte* les sommes desti-
» nées à être converties en obligations fon-
» cières. »

Il ne s'agit plus là de *dépôts*, ni de *comptes courants*, opérations qui doivent demeurer étrangères à notre Compagnie, mais bien du paiement successif de nos titres, dont on ne saurait exiger le montant intégral en un seul versement, sans entraver leur négociation.

L'*article 9* semble n'autoriser l'émission de la seconde moitié de notre fonds social que lorsque la Société aura atteint 600 millions d'opérations. Nous ne saurions épuiser ainsi la limite extrême que les 30 millions du capital actuellement émis nous permettent d'atteindre; il faut que nous prenions les devants pour l'augmentation de notre fonds social, augmentation dont l'utilité peut d'ailleurs être reconnue pour élargir la base du crédit de notre Compagnie. Il serait donc convenable d'ajouter les mots *au plus tard*, et de dire : « De manière à ce que le
» chiffre des actions émises se maintienne *au*
» *moins* dans la proportion de 5 millions par
» chaque 100 millions d'obligations. »

L'art. 23 de nos statuts serait rédigé ainsi, dans le cas où le gouvernement adopterait la modification, déjà proposée, sur l'émission des *actions au porteur*.

« *Tout appel de fonds est interdit au delà* du
» capital de chaque action. »

Les traités avec les Sociétés de Marseille et de Nevers nécessitent dans l'art. 36 la mention de l'autorisation de faire des avances *sur dépôt de contrats hypothécaires* ou d'obligations des autres Compagnies de crédit foncier.

Les nécessités pratiques de l'administration rendent nécessaire la modification proposée à l'art. 41.

Il faut, pour compléter la disposition déjà votée à votre dernière assemblée, ajouter à l'art. 75 un paragraphe ainsi conçu :

« Elles (les obligations reçues en remboursement), pourront toutefois être remises en circulation, si la Compagnie obtient, par suite de prêts nouveaux, des engagements pour le montant desdites obligations. »

Pour l'exécution des traités passés avec les Sociétés de Nevers et de Marseille, il est indispensable de rédiger, comme il suit, le deuxième alinéa de l'art. 67, déja remanié dans votre dernière assemblée :

« Elles ne peuvent dépasser, *soit* le montant des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles, en faveur de la Compagnie, *ou déposés, à titre de garantie, par d'autres Sociétés de crédit foncier, soit le montant des prêts consentis aux associations syndicales, aux communes et aux départements.* »

Le décret du 28 février 1852 donne aux Sociétés de crédit foncier la faculté de créer des obligations *nominatives* ou *au porteur*. Nous vous demandons de rendre la rédaction de l'article 93 conforme à cette disposition.

L'art 95 s'occupe du classement des obligations; il est entré dans les détails d'exécution purement réglementaire, qui doivent être confiés au Conseil d'administration; il faut le simplifier en supprimant le premier alinéa, et en rédigeant ainsi le deuxième.

« Les obligations foncières n'ont pas d'époque
» fixe pour l'exigibilité du capital. »

Nous proposons aussi de remplacer la rédaction au quatrième alinéa par la suivante :

« Chaque tirage comprend le nombre d'obli-
» gations nécessaires pour opérer un amortis-
» sement d'obligations *au moins égal à l'amor-*
» *tissement des capitaux prêtés.* »

L'équilibre complet entre les garanties hypothécaires éteintes et les obligations amorties n'est jamais possible; pour que le crédit de celles-ci soit entier, il faut qu'elles reposent toujours sur une garantie hypothécaire égale si non supérieure à leur montant.

L'art. 96 ainsi conçu : « Les sommes payées
» par les emprunteurs, à titre d'amortissement,
» sont appliquées à la série dont font partie les
» obligations émises en représentation de l'em-
» prunt qu'ils ont contracté, » — ne pourrait que créer de nombreux embarras, dans l'application; nous demandons de le supprimer, et de rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'art. 98 :

« Les obligations participent aux chances du
» tirage sans distinction de l'époque de leur
» création. »

Enfin, pour mettre l'art. 101 en harmonie avec la modification introduite dans l'art. 75, il faut ajouter à la fin « sauf l'exception prévue
» par le quatrième alinéa de l'art 75. »

Quant aux *dispositions additionnelles*, elles sont purement et simplement puisées dans le décret du 21 décembre. L'acceptation de ce décret entraîne avec elle la suppression des *dispositions additionnelles* du décret du 22 mars.

CONCLUSION.

Les nombreuses et graves questions qui sont l'objet de ce rapport ne nous ont pas permis de l'abréger. Il fallait préciser le caractère du décret du 21 décembre, exposer les conséquences qui en dérivent et les mesures qui s'y rattachent, expliquer les conditions des traités passés avec les Sociétés de Marseille et de Nevers, enfin indiquer les modifications à introduire dans nos statuts.

Nous pensons, Messieurs, que votre approbation sera acquise aux dispositions du décret du 21 décembre, ainsi qu'aux résolutions de votre Conseil qui s'y rattachent. Le crédit de la Compagnie ne peut que se fortifier quand on saura le soin avec lequel elle améliore la situation des porteurs des *obligations foncières*.

Un rapport complet vous sera présenté, au mois d'avril, sur la situation de notre entreprise. Déjà le produit net des opérations de la Société a permis au Conseil d'administration d'autoriser pour chaque semestre une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, c'est-à-dire de 5 0/0 par an sur le capital versé. Vous aurez à fixer au mois d'avril le dividende définitif.

Ce résultat mérite d'être signalé; l'institution du Crédit foncier en est à ses débuts; ses opérations ne peuvent s'étendre qu'au bout d'un certain temps. Cependant il nous est déjà permis de donner à nos actionnaires un revenu convenable et de fournir ainsi aux porteurs de nos obligations une nouvelle garantie de la solidité des titres que nous avons émis.

Ces titres représentent la portion la plus incontestable de la propriété immobilière. Une législation spéciale les met à l'abri de tout mécompte, elle va être prochainement complétée par une loi sur la *transcription* qui sera soumise à la discussion dès que le Corps législatif aura repris ses travaux; cette loi écartera les difficultés qui environnent encore l'examen des titres de propriété, et nous permettra de concilier la rapidité des opérations avec la sécurité entière des placements.

Trente directions du Crédit foncier sont maintenant établies; elles fonctionnent sur tous les points du territoire; le traité passé avec les Compagnies de Marseille et de Nevers justifie pleinement le titre de *Crédit foncier de France*, donné à notre entreprise.

Nous avons lié avec le notariat des relations qui permettent à la Compagnie de faire pénétrer son action dans tous les chefs-lieux d'arrondissement et de principaux cantons.

Tout se réunit donc pour constater l'importance de l'œuvre d'utilité générale à laquelle nous nous sommes consacrés, pour en étendre l'influence et en augmenter encore la solidité.

Deux places sont devenues vacantes dans le Conseil d'administration, l'une par la retraite regrettable de l'honorable M. d'Eichtal, retraite annoncée déjà à votre dernière assemblée, l'autre par la fin prématurée d'un de ses membres les plus dévoués et les plus actifs. M. Amédée Le Roy, dont le noble caractère et l'intelligence élevée avaient été si bien appréciés par tous ceux qui avaient pu le connaître.

Aux termes de l'art. 26, le Conseil d'administration a provisoirement pourvu à ces vacances en appelant dans son sein M. Jules Leroy, de la maison Leroy, de Chabrol et Cᵉ, comme l'était son frère Amédée, qu'il remplacera dignement, et M. Gérard West, ancien président du Conseil d'administration du chemin de fer de Bâle, membre des Conseils de plusieurs grandes Compagnies, dont l'habileté pratique et les connaissances spéciales rendront la collaboration très-utile.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre ces deux choix à votre approbation.

Freins à air comprimé.

M. Andraud, auteur de plusieurs projets de chemins de fer, vient de publier un mémoire intéressant sur la construction de freins à air comprimé. — Voici les points saillants de ce travail :

« La plupart des accidents graves qui arrivent sur les chemins de fer proviennent de la rencontre des convois qui viennent se briser les uns contre les autres lorsque, par une cause quelconque, un des deux trains s'est trompé de voie.

Ces rencontres, presque toujours funestes, sont à peu près inévitables à cause de l'insuffisance des freins actuels. Qu'est-ce, en effet, que l'action de trois ou quatre hommes pour arrêter à la main ces masses de 100 à 200 tonnes emportées à une vitesse de 40 à 50 kilomètres à l'heure? Cette faible résistance, fût-elle décuplée par le mécanisme du frein, est tout à fait hors de proportion avec la puissance à vaincre. Aussi n'est-ce guère qu'à 900 ou 1,000 mètres que les trains enrayés s'arrêtent; c'est-à-dire que, si deux convois marchant l'un vers l'autre ne s'aperçoivent pas réciproquement à la distance d'au moins 2,000 mètres, ils se viennent choquer inévitablement. Or, beaucoup de raisons s'opposent à ce que les conducteurs puissent s'apercevoir de si loin : les tunnels, les courbes, les brouillards, sont des obstacles fréquents, et surtout l'impossibilité d'apprécier à une longue distance si le train signalé est sur la bonne voie ou sur la mauvaise. Dans cette incertitude, le mécanicien se trouble et ne se décide ordinairement à enrayer que lorsqu'il n'est plus temps.

Il est donc de la dernière importance de chercher les moyens d'arrêter les trains lancés à grande vitesse le plus promptement possible, à 100 ou 150 mètres, par exemple; c'est véritablement là, dans toute l'acception du terme, une question de vie ou de mort.

C'est à ce titre que nous venons soumettre notre système d'enrayement, *par l'air comprimé*, à la commission spéciale que vient de nommer M. le ministre des travaux publics.

Nous avons d'abord posé en principe que la solution du problème dont il s'agit devait remplir les conditions suivantes :

1° Que la force motrice destinée à agir sur les freins serait empruntée à la locomotive elle-même ;

2° Que chacun des wagons admis à la formation d'un convoi serait muni d'un frein spécial ou, par cas exceptionnel, d'un tube conducteur du fluide actif;

3° Enfin que l'installation et la manœuvre des appareils d'enrayage ne nuiraient absolument en rien à la formation et aux mouvements actuels des convois.

Cela posé, voici sommairement comment nous entendons disposer, sur la locomotive et sur les wagons, les divers appareils qui constituent notre frein par l'air comprimé :

On établira sur la locomotive un récipient bien hermétique de 150 à 180 litres de capacité, toujours rempli d'air condensé à 8 ou 10 atmosphères. Ce réservoir sera approvisionné par une pompe foulante mise en jeu, lorsqu'on en aura besoin, par la locomotive en marche, comme l'est actuellement la pompe alimentaire. Il sera muni d'un manomètre spécial, d'une soupape de sûreté et d'un bon robinet à échappement; le tout disposé de manière à être à la portée du mécanicien, ou plutôt d'un homme qui sera chargé spécialement de la manœuvre des freins. Dans ce dernier cas, le récipient pourrait être placé sur le tender.

Chaque wagon portera à la partie supérieure et dans l'axe de la voie un tube de conduite d'environ 3 centimètres de diamètre, terminé aux deux bouts par une portion de tube flexible et élastique comme l'indique la figure suivante :

(*Voir la fig. 1 ci-contre.*)

A B est le tube conducteur fixé à demeure sur le wagon; il est muni, en A et en B, de robinets bien étanches. C et D sont les portions de tubes flexibles et élastiques qu'on réunit lors de la formation du convoi, et qu'on désunit lorsqu'on déforme le convoi.

E et F sont les deux tuyaux d'embranchement, de 2 centimètres de diamètre, qui conduisent à droite et à gauche l'air comprimé aux cylindres d'action.

Ces cylindres d'action sont disposés horizontalement des deux côtés de la voiture comme on le voit ci-après :

(*Voir la fig. 2 ci-contre.*)

Chaque cylindre A est fortement fixé sous la caisse du wagon. B est le tuyau qui amène l'air comprimé dans le cylindre moteur. C est le piston qui, sous l'action du fluide, recule et attire le levier D, lequel alors serre les deux sabots du frein contre les roues. Enfin E est un ressort, métallique ou en caoutchouc, qui, lorsque l'air a cessé d'agir, tient les sabots du frein écartés des roues et laisse ces dernières libres.

Faisons remarquer tout de suite que le principal robinet, celui que le chef du train tient toujours sous sa main, est à *échappement*, c'est-à-dire qu'il est construit de manière à permettre de laisser échapper l'air qui est dans les cylindres moteurs, afin de désenrayer immédiatement le convoi.

Telle est la disposition générale des appareils qui constituent le nouveau mode d'enrayage. Ainsi organisé, il remplit bien, ce nous semble, les conditions que nous avons indiquées au commencement de cette notice : rien, en effet, n'empêchera de composer les trains comme on le voudra; on pourra sans difficulté y ajouter des wagons en tête et en queue, et en intercaler ou en ôter à volonté. Le seul soin qu'il faudra avoir, c'est que les wagons soient tournés dans le sens convenable pour que les diverses sections du tube conducteur se puissent raccorder.

Ce travail du raccordement des tubes flexibles se fera en même temps que l'attache des wagons, et par l'homme spécialement préposé au service des freins. On comprend que, lorsque le convoi se met en marche, tous les robinets sont ouverts, excepté le dernier robinet du dernier wagon et le robinet principal de distribution, lequel, comme nous l'avons dit, restera toujours sous la main du chef de l'enrayage.

L'homme préposé aux freins, sentinelle vigilante, occupera sur la locomotive ou sur le tender un siége un peu élevé, afin qu'il puisse porter au loin ses regards sur la voie. En partant, le premier soin de cet employé sera de mettre en jeu la pompe alimentaire à air, pour approvisionner le récipient, et de faire cesser son action sitôt que le manomètre indiquera dans le réservoir une pression suffisante (7 à 8 atmosphères).

On remarquera que toutes les pièces qui constituent l'appareil général sont placées à l'extérieur des wagons. Il aurait été facile de les dissimuler dans l'intérieur; mais nous avons préféré les mettre en évidence, afin qu'on pût facilement les réparer s'il leur arrivait quelque avarie. Maintenant voyons quel sera l'effet produit par l'action simultanée de l'air comprimé sur toutes les roues munies de freins.

Supposons que le convoi contienne 20 wagons portant l'appareil d'enrayage; chaque wagon ayant deux cylindres d'action, le convoi comptera 40 de ces cylindres agissant toujours ensemble.

Disons que le diamètre de ces cylindres, qui sont tous égaux, sera de 13 centimètres; c'est-à-dire que chaque piston offrira une surface d'environ 100 centimètres carrés, et, par consé-

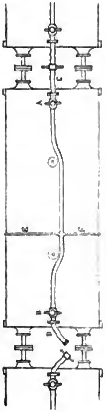


Fig. 1.

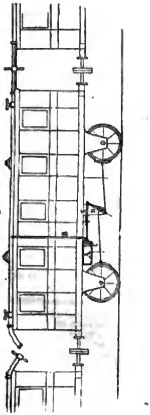


Fig. 2.

quent, exercera une traction de 100 kilogrammes par atmosphère. Si l'on admet maintenant que l'air arrive du récipient dans les cylindres à la pression de 4 atmosphères, chacun de ces cylindres produira sur le levier du frein une traction de 400 kilogrammes. Et, si le levier est d'un à trois la pression des sabots sur les deux roues sera de 1.200 kilogrammes. Or, les wagons à freins étant au nombre de 20, portant chacun deux cylindres, on aura en pression une résistance totale de 48 tonnes à opposer à la marche du convoi. Il est bien entendu que ce n'est que dans les cas extrêmes qu'on usera de la totalité de cette force.

D'après ces données, si le conducteur a soin d'ouvrir le robinet de distribution peu à peu, l'enrayage aura lieu graduellement; le train ralentira sa vitesse dans une progression rapide, sans acoups violents, et s'arrêtera à une distance de 100 à 150 mètres.

En possession de ces moyens énergiques, les conducteurs de trains pourront facilement, dans quelque circonstance que ce soit, se signaler et s'arrêter en temps utile.

Dans l'usage habituel, le système de freins à air comprimé rendra des services non moins importants, sous un autre point de vue. D'abord, le serrage ayant lieu sur toutes les voitures à la fois, il suffira du moindre frottement général pour arrêter les convois, et jamais l'on n'aura besoin d'user du *serrage à outrance* qui arrête le mouvement des roues et qui, les faisant frotter contre les rails, les met promptement hors de service. En second lieu, il y aura économie considérable de personnel: pour le train le plus fort, un seul homme et même un enfant intelligent sous les ordres du chef mécanicien, suffira au service du robinet de distribution. Ainsi, au moyen de l'air en réserve qui se précipitera instantanément dans tous les cylindres d'enrayage, la main la débile pourra maîtriser et gouverner les convois les plus considérables.

En présence de tels résultats, est-il besoin de dire quelle dépense nécessitera l'installation des nouveaux freins? Après avoir calculé le prix des diverses pièces de l'appareil, nous avons reconnu que le réservoir à air, muni de la soupape de sûreté, du manomètre, du robinet d'échappement et de la pompe alimentaire, y compris le mécanisme qui la met en jeu, coûtera environ 2,000 fr.

A l'égard des freins et des cylindres qui les commandent, en y comprenant les tubes de conduite et d'embranchement, la dépense, par wagon, peut être évaluée à 500 fr.

Ainsi, à ne considérer la question que sous le point de vue financier, on voit que cette dépense est quatre à cinq fois moindre que l'économie qui résultera de la suppression possible de trois ou quatre employés gardes-freins, dont le service d'ailleurs est d'ordinaire insuffisant et tout à fait inutile dans les cas graves.

Forges.

SAINT-DIZIER, 5 JANVIER.

Nous avons encore à signaler une stagnation presque complète dans les affaires. Cette situation résulte autant des rigueurs de l'hiver que des appréhensions de la guerre en Orient. Les usines arrêtées par suite de la baisse des eaux n'ont pas encore pu rallumer; cependant la température s'est adoucie depuis deux jours et le dégel a commencé; il est à craindre que de fortes pluies ne le provoquent trop vite et n'occasionnent un débordement.

La fonte est sans affaires; les producteurs offrent à des conditions qui ne sont pas acceptées ou auxquelles on répond par des propositions en baisse. C'est ainsi que des marchés de fonte pour affinage sont entamés dont le prix se raisonne à 155 fr. — La fonte pour deuxième fusion est tenue, sans demande, à 195 et 185 f.

Le marché des fers est également peu animé; les affaires sont très-limitées, on ne vend que par faibles quantités. Les fers laminés à 330 et 335 fr. à Saint-Dizier; 340 et 345 fr., rendus à Paris; les ronds sont toujours en défaveur et ne se vendent qu'à de mauvaises conditions pour le fabricant. — On fait trop peu d'affaires pour fixer des prix sérieux en fers fabriqués au marteau; les fers battus, roche au bois, ont été vendus 350 fr.; les fers à la houille sont tenus par continuation à 340 fr., rendus à Saint-Dizier ou à Vitry.

— La vente du *Haut-Fourneau d'E.....* a été tenté sans réussite, à Vassy, le 29 décembre dernier. Personne n'a couvert la mise à prix de 81,811 fr.

MOSELLE.

Notre correspondant de Metz nous mande l'avis suivant: Bien des feux chôment en ce moment par suite du manque de charbon. Les difficultés pour obtenir des houilles de Prusse sont incessantes. Le nombre insuffisant des fosses d'extraction ne peut répondre aux plus pressants besoins de nos industriels. Depuis longtemps les usines recevaient à peine pour la consommation journalière; aujourd'hui le mal est rendu plus grand par la nullité des transports. L'encombrement des demandes rend les vendeurs exigeants; on refuse de traiter au-dessous de 11 fr. les 1,000 kilogr.; c'est la troisième augmentation que fait la Prusse depuis cinq mois.

Les prix de nos fers sont bien tenus; le ralentissement de la production y aide.

PARIS.

Affaires à peu près nulles. Les derniers cours que nous avons donnés se soutiennent et sont nominaux pour certains articles. La pointe est vendue à toutes conditions; des maisons font une remise énorme, même par petits marchés. On parle d'un nouveau tarif que les fabricants ont adopté; nous le ferons connaître prochainement

Le cuivre est recherché parce que les acheteurs craignent la hausse; on parle d'une forte augmentation sur les cours de Londres. La cote de Paris est tenue aux prix suivants: cuivre de Russie, 330 à 340 fr.; d'Angleterre, 325 à 330, laminé rouge, 345 à 350; laminé jaune, 320. — L'étain est en voie de hausse sur divers marchés; à Paris les cours sont encore fixés ainsi: étain anglais, 330; Pérou brillant, 315; id. ferme, 305; étain banca, 350; des détroits, 335. — Le plomb n'a éprouvé aucune variation dans les prix, mais ils sont tenus avec moins de fermeté: plomb de France et d'Espagne, 68 fr.; d'Angleterre, 70 fr.; plomb laminé, 73 f. — En zinc il se fait passablement d'affaires; son prix se maintient à 65 fr. le zinc brut, 75 fr. le laminé, de la Vieille-Montagne. A Rouen, 1 fr. de moins par 100 kil.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 30 décembre :

Le marché des fers a eu l'activité accoutumée pendant la dernière semaine de l'année. On cote les gueuses d'Écosse 98 fr. 35 c., les numéros mélangés, 105 fr. les coulées américaines.

—

Prix des fers et charbons en Belgique.

A la suite d'une loi qui autorise le gouvernement à régler temporairement le tarif à l'entrée des houilles, le *Moniteur* belge publie un arrêté royal, dont l'article unique est conçu en ces termes :

« Jusqu'à disposition ultérieure, les droits » d'entrée sur les charbons de terre sont supprimés. »

Charleroi, le 31 décembre :

FERS ET FONTES. — Absolument rien de changé dans la situation. Par continuation, grande activité toujours dans les laminoirs et les ateliers de construction.

CHARBONS. — L'activité de notre industrie charbonnière est toujours immense. Les commandes continuent à abonder dans tous les bureaux, et on ne peut forcément les exécuter, même en partie, car malheureusement on manque presque entièrement de moyens de transport.

Voici le cours des charbons par 1,000 kil. au 31 décembre : Houille grasse, 19 50, 20 et 20 50; id demi-grasse, 17 50 et 18; gailletterie, 16, 16 50 et 17; tout-venant gras, 14 et 14 50 et 15 fr.; id. demi-gras gailleterie, 11, 11 50 et 12 fr; menu, 6, 6 50 et 7 fr.

BOIS.

Entière nullité d'affaires tant à Saint-Dizier qu'à Paris. L'exploitation des coupes est suspendue jusqu'à la fonte des neiges; des bois nouveaux arriveront en masse sur nos ports aussitôt que la viabilité des chemins sera rétablie.

La neige et la glace qui couvrent nos chantiers ont arrêté la vente à Paris. Point d'arrivages, la navigation étant interrompue.

— La seconde tentative d'adjudication des bois à aliéner, dans la conservation de la Marne, a échoué comme la première. Un seul lot a été adjugé.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Chemins de fer étrangers.

Une Compagnie hollando-belge vient de demander, sans aucune garantie d'intérêt de la part des deux gouvernements, la concession d'un chemin de fer direct entre Liége et Maestricht par la rive droite de la Meuse, et qui, côtoyant constamment le fleuve, desservirait les localités populeuses et les grands et nombreux établissements industriels, qu'il relierait, d'une part, au chemin de fer de Namur à Liége et par celui-ci au réseau de l'Etat, de l'autre, au chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle et au réseau allemand vers Cologne et Dusseldorf. La concession serait, dit-on, dès à présent assurée en Hollande, où le gouvernement prend un vif intérêt au projet.

La *Correspondance prussienne* assure que le roi de Prusse vient d'autoriser la prolongation du chemin de fer concédé, Cologne-Clèves, jusqu'à la frontière néerlandaise, dans la direction de Nimègues, et la construction d'une ligne nouvelle de Viersen dans la direction de Venlo, le tout subordonné à la concession par le gouvernement des Pays-Bas des sections de raccordement.

Faits divers.

L'Administration a fait mettre à l'étude par un de ses ingénieurs (M. Le Chatellier), des fusées de sûreté dites mèches de mineurs, employées pour le tirage à la poudre dans les mines, carrières et déblais de chemins de fer.

Ces fusées sont fabriquées par la maison Bickford Davey Chanu et Ce, à Rouen, et sont en usage dans un grand nombre d'exploitations où elles permettent de réaliser une économie notable de poudre, ainsi que la suppression complète des accidents de mine.

(*Voir aux annonces.*)

Correspondance.

M. Z., à D. — N° 1, lisez notre article d'aujourd'hui. — N° 2, en y comprenant les intérêts. — N° 3, non. — N°s 4 et 5, 38 fr. 50 en 1853, sur lesquels on a déjà touché 12 50. — N° 6, son prix n'est pas en rapport avec son revenu. — N° 7, non. — N°s 8 et 9, attendez. — N° 10, c'est possible, mais ça n'en a pas l'air.

M. de la B., à Chemillé. — N° 1, oui. — N° 2, Mulhouse, Midi. — N° 3, aujourd'hui, difficile à vendre, il vaut mieux verser. — N° 4, médiocre.

M. C. de B., à Paris. — Nous croyons toujours que le premier tracé sera préféré.

M. D. C., à Fécamp. Abonnement fait. — N° 1, ce sont de bonnes valeurs, mais en ce temps-ci cette nature de titres est difficile à vendre. — N° 2, prochainement.

M. P., à Moreuil. — N° 1, 54 fr. — N° 2, la seconde supposition est certaine. — N° 3, oui. — N° 4, tout est payé.

M. G., à Saint-Lô. — Reçu, fait. — N° 1, c'est une valeur étrangère et qui, d'ailleurs, ne rentre pas dans notre spécialité.

M. A. G. L. — N° 1, lisez notre numéro de samedi dernier. On n'a pas fait de progrès depuis. — N° 2, oui, si l'on peut ; mais c'est difficile. — N° 3, oui — N° 4, cela dépend des événements. — N° 5, beaucoup. — N° 6, non. — N° 7, abstenez-vous. — N° 8, oui.

M. J. P. G., à Lyon. — N° 1, nous n'avons pas une confiance extrême dans les chemins étrangers, du moins *actuellement*, et en particulier dans ceux du pays que vous désignez.

M. R. G., à Thomery. — N° 1, non. — N° 2, cela dépend des événements politiques. — N° 3, beaucoup.

M. X X. X. X. — N'attendez plus. — N° 3, non. — N° 4, lisez notre numéro de samedi dernier.

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de décembre 1853.

	Voyag.rs	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853.	27,018	12,572 05	466 70	13,037 75
1852.	25,647	11,566 70	311 20	11,877 90
En faveur de 1853.	1,371	1,005 35	154 50	1,159 85

Du 1er janvier au 31 décembre :

	Voyag.rs	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853..	668,962	325,908 95	5,319 15	331,228 10
1852..	578,541	279,342 80	4,219 95	283,562 75
En faveur de 1853	90,421	46,566 15	1,099 20	47,665 35

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 24 au 30 décembre 1853.

54,591 voyageurs	205,737 70
Bagages, marchandises, etc	399,199 70
TOTAL	604,937 40

Semaine correspondante de 1852.

55,981 voyageurs	207,700 50
Bagages, marchandises, etc	380,782 70
PRODUIT total	588,483 20

Recette totale du 1er janvier au 30 décembre.

1853	34,848,306 92
1852	29,833,292 34
DIFFÉRENCE	5,015,014 58

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 25 au 31 décembre 1853.

13,225 voyageurs	80,207 55
Bagages, marchandises, etc	123,073 65
TOTAL de la semaine	143,371 20
TOTAL de l'exercice courant	6,233,610 10
Semaine correspondante de 1852	189,904 80
Exercice correspondant de 1852	5,336,680 30

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 25 au 31 décembre 1853.

7,512 voyageurs	21,261 05
Bagages, marchandises, etc	56,318 55
TOTAL de la semaine	77,579 60
TOTAL de l'exercice courant	1,738,910 45
Semaine correspondante de 1852	70,384 70
TOTAL de l'exercice correspondant	1,379,180 80

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 25 au 31 décembre 1853.

(Grande vitesse) 26,006 voyageurs	123,306 40
(Petite vitesse) Bagages, marchand.	233,098 95
TOTAL de la semaine	356,405 35
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	20,274,410 65
TOTAL	20,630,816 »
Semaine correspondante de 1852	280,638 65
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1852	17,616,373 57
TOTAL de l'exercice correspondant	17,897,012 22

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 19 au 25 décembre 1853.

8,786 voyageurs	20,465 30
Messageries, bagages, marchandises	31,166 61
TOTAL	51,631 91
Semaine correspondante de 1852	45,038 73
Recette totale du 1er janv. au 25 déc.	3,075,028 57
Recette totale de 1852	2,606,308 66
Différence en faveur de 1853	468,719 91

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 25 au 31 décembre 1853.

Voyageurs	234,053 50
Bagages, marchandises, etc	416,450 68
TOTAL	650,504 18
Semaine correspondante de 1852	498,110 47
Différence en faveur de 1853	152,393 71
Recettes du 1er janvier au 31 décemb.	37,052,963 33
Recette correspondante de 1852	27,187,638 96
Différence en faveur de 1853	9,865,304 37

Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

4e année. — 52e semaine.

Du 24 au 31 décembre 1853.

Voyageurs	207,517 82
Marchandises	279,883 99
TOTAL de la semaine	487,401 81
Recettes antérieures	24,821,363 06
TOTAL GÉNÉRAL	25,308,764 87
52e semaine de 1853	487,401 81
Semaine correspondante de 1852	440,632 07
Différence en faveur de 1853	46,769 74

Section de Montereau à Troyes.

Du 24 au 31 décembre 1853.

Voyageurs	8,871 »
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	17,863 45
TOTAL	26,734 45
Recettes antérieures	195,457 06
TOTAL	222,191 51

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 26 décembre 1853 au 1er janvier 1854.

Ouest. — 8,071 voyageurs (gr. vitesse)	34,134 30
(Petite vitesse)	36,533 47
TOTAL	70,667 77
Rive droite. — 20,425 voyageurs	18,325 80
Rive gauche — 12,694 voyageurs	11,176 25
TOTAL	100,169 82
Semaine correspond. en 1852. — Ouest	67,931 67
Rive droite	30,079 21
Rive gauche	11,936 05
TOTAL	109,946 93

Recette totale du 1er janvier 1853 au 1er janvier 1854:

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1853	6,463,535 22
Idem. — 1852	5,374,229 66

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom.; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 17 au 23 décembre 1853.

1re *Section*. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	36,979 85
Bagages et marchandises	67,743 35
TOTAL de la semaine	104,723 20
Semaine correspondante de 1852	91,884 40
Augmentation	12,838 80

2e *Section*. — RIVE DROITE DU RHÔNE.

Voyageurs	27,266 65
Bagages et marchandises	46,541 75
TOTAL de la semaine	73,808 40
Semaine correspondante de 1852	80,430 15
Diminution (1)	6,621 75
TOTAL de la semaine pour les deux sections réunies	178,531 60
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	8,755,650 54
Recette correspondante de 1852	8,111,491 68
Augmentation	644,167 87

(1) Réduction sur le tarif des houilles.	7,120 40
Augmentation sur les autres recet.	498 65
Augmentation	6,621 75

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur exploitée, 68 kilomètres.)

Recettes du 11 au 17 décembre 1853.

1,420 voyageurs	3,862 41
Messageries, bagages, marchandises, etc.	22,684 89
TOTAL	27,547 30
Semaine correspondante de 1852	19,885 58
Augmentation en 1853	7,691 72

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de décembre 1853.

Voyageurs	108,736. Recettes.	73,007 28
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest		76,483 95
	Total	149,491 23

Décembre 1852.

Voyageurs	117,321 Recettes	133,496 30

Les douze mois de 1853.

Voyageurs	2,452,832 —	2,678,103 82

De 1852.

Voyageurs	2,236,161 —	2,323,895 67
Augmentation en 1853	216,671 Recettes.	354,208 15

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE TRENTE MILLIONS DE L'ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MARSEILLE A AVIGNON.

—

Liste, par ordre numérique, des 434 obligations sorties au tirage du 24 décembre 1853.

86	4,559	9,334	14,113
104	4,574	9,499	14,154
120	4,581	9,553	14,273
364	4,623	9,603	14,289
401	4,750	9,682	14,342
415	4,778	9,753	14,381
550	4,808	9,895	14,396
612	4,881	9,938	14,443
823	4,974	9,980	14,580
879	5,039	10,002	14,666
1,012	5,123	10,064	14,706
1,041	5,306	10,078	14,799
1,087	5,329	10,118	14,928
1,180	5,355	10,211	15,013
1,210	5,413	10,257	15,041
1,262	5,434	10,323	15,131
1,318	5,443	10,496	15,231
1,384	5,545	10,593	15,249
1,404	5,554	10,620	15,310
1,464	5,565	10,630	15,341
1,471	5,927	10,909	15,365
1,617	5,986	10,913	15,487
1,627	6,081	10,951	15,498
1,689	6,133	10,954	15,570
1,757	6,153	10,970	15,624
1,809	6,173	10,983	15,644
1,874	6,376	10,994	15,647
2,086	6,558	11,131	15,690
2,121	6,576	11,192	15,733
2,182	6,599	11,286	15,737
2,320	6,610	11,324	15,755
2,413	6,827	11,375	15,778
2,488	6,830	11,478	15,789
2,577	6,900	11,508	15,831
2,607	6,905	11,582	15,889
2,663	7,079	11,763	15,997
2,727	7,386	11,829	16,146
2,754	7,389	12,052	16,244
2,900	7,435	12,100	16,320
2,933	7,476	12,108	16,337
3,069	7,650	12,137	16,530
3,127	7,751	12,212	16,543
3,143	7,767	12,277	16,626
3,256	7,831	12,313	16,674
3,289	7,9[illegible]0	12,442	16,754
3,303	8,017	12,473	17,089
3,314	8,056	12,510	17,216
3,343	8,213	12,643	17,254
3,393	8,254	12,740	17,486
3,639	8,300	12,743	17,506
3,644	8,514	12,752	17,517
3,662	8,533	12,767	17,522
3,675	8,587	12,813	17,542
3,680	8,602	13,056	17,575
3,717	8,617	13,234	17,595
3,734	8,805	13,442	17,620
3,781	8,807	13,463	17,632
3,794	9,074	13,474	17,735
3,822	9,085	13,565	17,746
4,036	9,111	13,586	17,759
4,218	9,127	13,709	17,782
4,314	9,128	13,743	17,819
4,393	9,172	13,760	17,894
4,395	9,276	14,077	17,924
4,431	9,311	14,079	18,025

18,045	21,145	23,871	26,770
18,110	21,168	23,904	26,813
18,138	21,228	23,913	26,871
18,217	21,314	23,935	27,010
18,331	31,522	23,938	27,122
18,365	21,537	23,940	27,126
18,403	21,543	23,974	27,182
18,425	21,588	24,021	27,385
18,674	21,613	24,162	27,393
18,760	21,624	24,174	27,505
18,956	21,630	24,191	27,536
19,071	21,636	24,236	27,792
19,083	21,667	24,237	27,915
19,189	21,690	24,357	27,933
19,210	21,758	24,610	27,988
19,240	21,802	24,627	27,991
19,277	21,850	24,841	28,023
19,302	21,910	24,910	28,042
19,321	22,069	24,912	28,181
19,365	22,228	24,974	28,580
19,367	22,274	25,101	28,582
19,517	22,365	25,111	28,608
19,611	22,493	25,153	28,680
19,633	22,533	25,158	28,715
19,674	22,537	25,216	28,718
19,686	22,587	25,225	28,789
19,803	22,646	25,292	28,880
19,806	22,652	25,339	28,922
19,810	22,723	25,355	28,923
19,861	22,729	25,419	28,955
20,040	22,825	25,486	29,137
20,112	22,857	25,715	29,294
20,204	22,893	25,747	29,343
20,331	22,990	25,760	27,379
20,428	23,070	25,881	29,529
20,430	23,072	25,889	29,762
20,432	23,196	25,908	29,767
20,458	23,349	25,972	29,824
20,505	23,351	26,007	30,000
20,519	23,360	26,018	
20,596	23,419	26,107	
20,597	23,351	26,131	
20,695	23,614	26,211	
20,748	23,807	26,499	
20,875	23,834	26,747	

Le remboursement des obligations sorties au tirage du 24 décembre 1853, s'effectuera, à dater du 2 janvier 1854, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. — MM. les porteurs de l'emprunt de 30 millions de la Compagnie d'Avignon à Marseille qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Obligations trois pour cent. — MM. les porteurs des obligations *trois pour cent* sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50 c., échéant le 1er janvier, sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Paiement du dividende de janvier 1854. — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, pour accélérer le paiement du coupon de 16 fr. par action et de 7 fr. 50 c. par obligation, à échoir le 1er janvier prochain, et faciliter la vérification des bordereaux, les coupons d'actions et obligations pourront être, à partir du 5 décembre, déposés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront le droit d'opérer le recouvrement de la somme qui leur est due avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le dividende des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation sous bonification de 4 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON.

MM. les actionnaires sont prévenus que le second coupon d'intérêts, fixé à 6 fr. 75 c. par action, leur sera payé, à partir du 1er janvier 1854, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Taitbout, 52 ;

A Besançon, Grande-Rue, n° 72.

Les coupons ou certificats nominatifs d'actions pourront être déposés à la Compagnie, à partir du 20 décembre 1853.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
A. GAIDE.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que, pour accélérer le paiement du coupon de 25 fr. par obligation, à échoir le 1er janvier courant, et pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de quinze obligations pourront, à partir du 15 décembre, déposer leurs coupons à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront droit d'opérer, à partir du 2 janvier, le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 janvier 1854, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A STRASBOURG.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, ayant acquis la ligne de Montereau à Troyes, demeure chargée du service de l'emprunt de 3,300,000 fr. émis, en 1852, par la Compagnie de Montereau. En conséquence, ce service se fera désormais à la caisse de la Compagnie de Strasbourg.

MM. les porteurs des obligations de cet emprunt devront, à partir du 1er janvier 1854, se présenter, de 11 heures à 3 heures, rue et place de Strasbourg, pour toucher le coupon qui va échoir.

Ils sont priés de vouloir bien, pour cette fois, présenter *les titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont informés que les intérêts des premier et deuxième versements, effectués dans le courant de 1853, ont été arrêtés, pour l'année 1853, à 4 fr. pour chaque action libérée de 200, conformément à l'art. 6 des statuts.

Le paiement de ces intérêts aux ayants droit sera effectué au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23, à partir du 6 janvier 1854.

Le Directeur de la Compagnie,
AUG. JORDAN.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires et les porteurs d'obligations des premier et deuxième emprunts sont informés :

1° Que les 525 actions désignées par le tirage au sort qui a eu lieu le 13 décembre dernier, et dont le capital de 500 fr. doit être remboursé en 1854, portent les numéros 110,601 à 110,700, 162,301 à 162,400, 203,601 à 203,625, 218,801 à 218,900, 231,201 à 231,300, 250,900 à 251,000;

2° Que les 95 obligations du premier emprunt et les 20 obligations du deuxième emprunt, de 1,250 fr., sorties aux tirages qui ont eu lieu le même jour, 13 décembre, et dont le remboursement doit être aussi effectué en 1854, portent les numéros, savoir :

Premier emprunt (1842), 1301 à 1392;

Deuxième emprunt (1848), 3,291 à 3,300, 3,611 à 3,620.

Les porteurs des titres désignés ci-dessus sont invités à les présenter, *à partir du 2 janvier 1854*, à la caisse centrale de la Compagnie, 4, rue Drouot, pour en toucher le remboursement.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

PREMIER ET DEUXIÈME EMPRUNT. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations du premier et du deuxième emprunt, que les intérêts semestriels, à raison de 25 francs par obligation, seront payés à la caisse centrale, rue Drouot, 4, à partir du 2 janvier 1854.

Le dépôt préalable des coupons ou certificats nominatifs, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu, dès le 15 décembre courant, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des certificats de dépôt.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

Emprunt de 1852. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852, que le quatrième et dernier versement de 100 francs (réduit à 92 fr. 50 c. par la déduction de l'intérêt semestriel), est exigible le 1er janvier 1854.

Ceux de MM. les porteurs de ces titres qui n'auront pas fait ce versement *avant le 15 janvier*, seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0 *à dater du 1er janvier, jour de l'échéance.*

Ce versement pourra, d'ailleurs, être effectué dès le *15 décembre courant.*

Quant à MM. les porteurs de *titres définitifs*, ils pourront aussi, dès le 15 décembre, déposer à la caisse centrale, rue Drouot, n° 4, pour toucher les 7 fr. 50 c., montant de l'intérêt semestriel de janvier, leurs coupons ou leurs certificats nominatifs, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés. Ils recevront, en échange, un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des certificats de dépôt.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le *mercredi 25 janvier 1854*, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet de délibérer :

« Sur la ratification à donner à la convention ayant pour objet la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg; ladite convention conclue en vertu des nouvelles autorisations statutaires consacrées par décret du 17 août 1853; enfin, sur toutes les mesures conséquentes de la fusion. »

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront produire au siége social, rue Richelieu, 62, à Paris, les titres de leurs actions, deux jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 23 janvier.

La production des titres pourra avoir lieu, à partir du 8 janvier, de dix heures à deux heures.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire général,

A. NOBLET.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de cinq millions de francs, contracté par la Compagnie le 1er octobre 1848, sont prévenus que les obligations portant les numéros 3,601, 3,645, 3,669, 3,679, 3,687, désignés par le sort au tirage du 30 décembre 1853, seront remboursées à raison de 1,250 fr. chacune, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, à partir du 2 janvier 1854.

Par ordre du Conseil.

Le Chef de l'exploitation,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE.

Les porteurs des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire sont informés que le paiement des intérêts de ces obligations aura lieu, à partir du 1er janvier 1854,

A Paris, chez MM. Boignes et Ce, rue des Minimes, 14;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général;

A La Terrasse, près Saint-Étienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr., numéros 21, 34, 97, 125, 136, 154, 204, 205, 210, 216, et les obligations de l'emprunt de 600,000 f., numéros 7, 12, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 444, 451, 567, 582, sorties au tirage du 10 avril 1853, seront également remboursables à partir de la même époque.

Le Secrétaire du Conseil d'administration,

Patrice SALIN.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, déterminé par les art. 43 et 50 des statuts, sera payé à dater du 2 janvier 1854.

Ce paiement comprendra :

L'intérêt du 2e semest. sur 250 f. 5 fr. »

Plus, pour les intérêts du 1er juin au 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin. » 50 c.

Soit. . . . 5 50 par action.

qui seront payés, à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier, place Vendôme, 15; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33; à Toulouse, chez MM. Jet, P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

AVIS. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de la Loire d'Andrezieux à Roanne sont prévenus que l'échange de leurs actions contre les obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire aura lieu à dater du 2 janvier 1854, dans les bureaux de la Société, rue Neuve-de-l'Université, n° 18, depuis dix heures jusqu'à trois heures.

Les porteurs d'actions nominatives qui ne se présenteront pas eux-mêmes devront avoir un mandataire muni d'une procuration en brevet pour recevoir les nouveaux titres et transférer les anciens.

Le Directeur de la Compagnie,

A. MICHELOT.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Caisse de dépôt des titres. — La Compagnie reçoit dans la caisse centrale, à Paris, *sans frais*, à partir du 1er janvier 1854, le dépôt des actions et obligations (emprunt de 60 millions) 5 0/0 et obligations 3 0/0, délivrées aux Compagnies rachetées.

Les dépôts peuvent s'effectuer par l'entremise des bureaux de Marseille et de Lyon.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le dernier versement de 100 fr., destiné à compléter le capital des actions, doit s'effectuer au siége de la Société, place Vendôme, 15, *du 15 au 31 décembre courant.*

Le Conseil a décidé, en outre, qu'à dater du 1er janvier 1854, il sera distribué 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, formant le complément des 5 0/0 d'intérêts dont le prélèvement est autorisé par l'art. 57 des statuts, soit 9 fr. par action. Cette somme sera déduite de l'appel ci-dessus rappelé, ce qui réduit à 91 fr. par action la somme à verser du 15 au 31 décembre dernier.

Aux termes des statuts, le dividende de l'année ne peut être réglé que par l'assemblée générale qui doit avoir lieu en avril.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de décembre dernier, autorisé des prêts pour une somme de 3,350,800 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts à 41,506,600 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de décembre, 337,500 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui porte à 1,052,400 fr. les avances faites à ces Sociétés, contre dépôts de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu pendant le mois de décembre 8,137,200 fr. de demandes.

A VENDRE ou A LOUER,

Une USINE située à Saint-Nicolas, près Senlis (Oise), à huit kilomètres de la station de Saint-Leu, chemin de fer du Nord. Chute d'eau de la force de vingt-quatre chevaux, moteur neuf avec arbre de couche.

S'adresser à Me MICHELET, notaire à Senlis.

SOCIÉTÉ

DES TOURBIÈRES DE FRANCE.

36, RUE VIVIENNE. — AVIS. — Le dividende de 54 fr. par action de 250 fr., voté par l'assemblée générale, sera payé, avec les intérêts du semestre, au siége de la Société, à partir de ce jour, de midi à quatre heures.

COMPAGNIE

DES MINES DE MOUZAIA.

La gérant a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'ils sont invités à se réunir, le mercredi 18 janvier, à trois heures, salle Sainte-Cécile, pour apurer le compte de liquidation de la précédente gérance, ordonnancer le paiement du premier coupon du bail passé avec la *Société fermière*; fixer la quotité de chaque coupon pendant la durée du bail, et remplacer les membres démissionnaires du conseil de surveillance.

Pour avoir voix délibérative, il faut être porteur de cinquante actions ou plus, déposées, dix jours à l'avance, au siége provisoire de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 45 *bis*.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MEDITERRANÉE.

Le directeur-gérant a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires en retard que, conformément à l'art. 11 des statuts, le troisième versement était exigible le 15 décembre, et qu'en vertu de l'art. 17, l'intérêt est dû à 5 0/0 l'an par chaque jour de retard.

Le directeur-gérant prévient en outre qu'à partir du 15 janvier courant, dernier délai, les prescriptions du même art. 17, ordonnant la vente des titres sur *duplicata* à la Bourse de Paris, seront appliquées pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

Les versements se font, à Paris, au siége de la Société, rue de la Victoire, 13; et, à Marseille, chez M. Musy, rue Sainte, 40.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Echange des titres. — Appels de fonds. — A partir du 15 janvier prochain, et conformément à la résolution prise par l'assemblée générale du 23 juillet dernier, les titres provisoires de 250 fr. seront échangés contre des titres définitifs de 500 fr. au porteur, à raison de deux actions provisoires contre une action définitive libérée de 200 fr.

L'échange s'opérera sans frais contre la remise des titres provisoires accompagnés d'un bordereau signé, portant l'indication des numéros :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce, banquiers de la Compagnie;

A Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street.

A partir du 1er février, il sera procédé, conformément aux prescriptions des statuts, soit contre les porteurs, soit contre les souscripteurs primitifs des actions sur lesquelles le paiement des 3e et 4e dixièmes n'aurait pas été fait.

Le versement du 5e dixième devra s'effectuer en même temps que l'échange des titres, à partir du 15 janvier, et aux adresses ci-dessus indiquées, en 50 fr. par action nouvelle, sous déduction de 2 fr. 50 c. pour le semestre d'intérêts échus le 15 novembre dernier, soit 47 fr. 50 c.

Il en sera donné quittance sur l'action définitive.

Le versement du 6e dixième devra s'effectuer à partir du 15 février, en 50 fr. par action.

Les porteurs d'actions sur lesquelles les versements appelés n'auront pas été faits le 31 janvier pour le 5e dixième et le 28 février pour le 6e dixième, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 janvier et du 15 février.

Vu l'avancement des travaux, les versements subséquents auront lieu par dixièmes de mois en mois, aux jours qui seront ultérieurement fixés.

Le directeur de la Compagnie,
W. Fraisse.

Lausanne, le 12 décembre 1853.

FUSÉES DE SURETÉ,

DITES MÈCHES DE MINEURS, *de MM. Bickford Davey, Chanu et Ce, à Rouen.* — Les fusées de sûreté sont employées avec un grand avantage pour conduire le feu à la charge, sans le secours de l'épinglette et de la cannette, dans les travaux à la poudre des mines, carrières et grands travaux publics.

L'administration les a fait mettre à l'étude; un rapport, écrit par M. Le Chatellier, ingénieur en chef des mines, a été inséré aux *Annales des Mines*.

Nos fusées ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Londres.

Fusées goudronnées, travaux extérieurs et légèrement humides.

Fusées blanches, sans odeur, pour les travaux en galeries;

Fusées Gutta Perka, pour le tir des mines submergées;

Cartouches imperméables, pour mettre la poudre à l'abri de l'humidité.

DEPOT SPÉCIAL A PARIS.

AUX MARCHANDS ET GRANDS CONSOMMATEURS DE FER.

La maison de commission Bailey Toms et Ce, de Londres, reçoit les commandes de l'étranger et se charge de leur exécution, aux cours du jour de la réception des ordres, tant pour les fontes de fusion que pour les fers de toute description, les barres, les rails, la tôle, etc., etc.

La maison Bailey Toms et Ce donne à ses correspondants des avis particuliers sur la position des marchés à fer anglais et écossais et sur le prix de la fonte et du fer rendus au littoral français.

S'adresser à G. Bailey Toms and Ce, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

TOLES POUR LA MARINE.

500 tonnes de belle tôle anglaise pour la marine, à fabriquer en 1854, dans les dimensions ordinaires et sur les indications des acheteurs. Livraison à bord des navires dans un port anglais.

S'adresser par lettre à :

G. Bailey Toms and Ce, 27, Laurence-Pountney-Lane, London.

RAILS POUR CHEMINS DE FER.

2,000 tonnes de rails et fers des premières marques du pays de Galles pour chemins de fer, à exécuter suivant les modèles de l'acheteur, pour être expédiés du pays de Galles en mars et avril prochains.

Adresser les demandes à :

G. Bailey Toms and Ce, commission merchants, 27, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

LÉGISLATION DE POLICE DES CHEMINS DE FER.

Commissaires de surveillance administrative. — Leurs attributions; leurs rapports avec le public, le commerce et le personnel des Compagnies. — Par Victor Nancy, commissaire de première classe, auteur de divers écrits spéciaux. — Prix : 5 fr.

Se trouve, à Paris, chez Napoléon Chaix et Ce, imprimerie centrale des chemins de fer, rue Bergère, 20, et à la librairie de Carilian-Gœury et V. Dalmont, quai des Augustins, 49;

Dans les départements, par l'intermédiaire des principaux libraires.

TRAITÉ JURIDIQUE

DE LA

CONSTRUCTION, DE L'EXPLOITATION

ET DE LA POLICE

Des Chemins de fer

CONTENANT

Commentaire des Lois et Règles de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, des Extractions de Matériaux, des Tarifs, des Transports de Marchandises, des Compétences, des Pénalités,

Par M. Eugène PAIGNON,

Avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

Un beau volume de 500 pages.

PRIX : 5 FRANCS.

Les chemins de fer ont été créés de notre temps. Leurs rapports avec les divers intérêts qu'ils ont rencontrés pour s'établir ont fait naître dans notre droit un grand nombre de questions nouvelles. Déjà plusieurs de ces questions se sont produites au Conseil d'État et devant les cours souveraines; elles y ont reçu des solutions dont on peut utilement se servir pour faire aujourd'hui une monographie des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Eugène Paignon, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a pour but d'exposer et de résoudre toutes les questions qu'ont fait naître les chemins de fer. Il envisage ces grands établissements sous trois aspects différents :

1° A l'état de *construction*, dans les rapports qu'ils ont avec la propriété privée; et, à cette occasion, il est fait un commentaire sur les lois et les règles si délicates de l'*expropriation* pour cause d'utilité publique, et de l'*extraction* des matériaux;

2° A l'état d'*exploitation*; ici, les chemins de fer sont considérés comme des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises; toutes les questions du Code voiturin, si nombreuses et si difficiles, sont examinées et résolues; de plus, le droit nouveau pour l'établissement des tarifs de chemins de fer, qui intéresse le commerce et l'industrie, est exposé;

3° Enfin, cet ouvrage traite aussi de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, et de la pénalité établie par les lois spéciales de police sur les chemins de fer.

Un livre qui embrasse tant de matières sur un sujet tout nouveau, s'adresse à tout le monde. En effet, ingénieurs, experts, avoués, avocats, financiers, industriels, commerçants, tous y trouveront des documents qu'il leur est utile de connaître.

Les titres de M. Eugène Paignon pour accomplir cette tâche résultent de sa position même, qui le place auprès des sources les plus élevées de la jurisprudence civile et administrative, et de son caractère de conseil judiciaire de plusieurs grandes Compagnies, qui lui a donné l'habitude pratique du contentieux en matière de chemins de fer. En lisant son livre, chacun appréciera si cette tâche a été bien remplie.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A BORDEAUX

et dans ses environs. — *Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr. — Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouve le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes; à Etampes, c'est le nom de la duchesse d'Etampes; à Orléans, les pages historiques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVIe siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine ou de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François Ier. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu*. Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille des colonies et patrie adoptive des nababs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour le lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La baisse a fait depuis huit jours des progrès considérables, et elle a rencontré très-peu de résistance. Les avis de Constantinople étaient pourtant plus favorables. On avait appris que le sultan s'était décidé à accepter les propositions des quatre puissances et à nommer un plénipotentiaire chargé de suivre les négociations pour arriver à un arrangement avec la Russie; mais les dispositions de l'empereur de Russie inspiraient de nouvelles craintes. La France et l'Angleterre ont envoyé une nouvelle note à Saint-Pétersbourg; la réponse ne peut arriver avant le 15 ou le 16 janvier.

La rente 3 0/0 était jeudi dernier à 74 35.

Le vendredi elle était tombée de 35 c. à 74.

Le samedi, de 55 c. à 73 45.

Le lundi, de 1 25 à 72 20.

Le mardi et le mercredi, le 3 0/0 est resté, comme la veille, à 72 20.

Le jeudi on a fléchi de nouveau de 75 à 71 45.

C'est par conséquent du jeudi 29 décembre au jeudi 5 janvier une baisse totale de 2 90 sur le 3 0/0.

La rente 4 1/2 0/0 a moins souffert que le 3 0/0; cette valeur donne lieu à très-peu de spéculations et elle n'a pas été entraînée par la position de la place. Elle n'a fléchi que de 1 50 à 99 75.

Au milieu d'un mouvement de baisse aussi considérable et en face des incertitudes de la question orientale, les spéculateurs les plus prudents se sont décidés à se tenir à l'écart et à ne s'engager dans aucune spéculation nouvelle. Mais il est fâcheux que quelques porteurs sérieux se soient laissés entraîner à vendre des valeurs de portefeuille, car ils courent le risque d'être obligés un jour ou l'autre de payer des prix beaucoup plus élevés pour rentrer dans leurs valeurs.

Les actions de la Banque de France, qui s'étaient tenues jusqu'alors avec une si grande fermeté et qui étaient encore cotées à 2,840 après le détachement du coupon de 84 fr., ont fléchi à 2,760; c'est une baisse de 80 fr. en huit jours.

On a détaché, hier jeudi, les coupons d'intérêt d'un grand nombre de valeurs, savoir :

Sur le Nord, 16 fr.;
Sur Lyon, 6 25;
Sur le Grand-Central, 6 fr.;
Sur Cherbourg, 2 fr.;
Sur Genève, 4 fr.;
Sur Dijon, 6 75;
Sur le Midi, 5 50;
Sur le Crédit foncier, 6 25;
Sur le Comptoir national, 15 fr.

Les coupons ont également été détachés depuis le commencement du mois sur un grand nombre d'obligations de chemins de fer : 7 50 sur celles du Nord, d'Orléans (à 3 0/0) et de Lyon à la Méditerranée (à 3 0/0); de 12 50 sur celles de Bâle, de 25; sur celles de Saint-Germain, d'Orléans (à 5 0/0) et de l'Ouest.

Les actions de chemins de fer ont été naturellement entraînées par la baisse de la rente. Toutes les lignes ont éprouvé une baisse considérable, et leurs cours actuels, comparés avec les revenus de 1853, offrent des placements de 6 à 7 0/0. Ainsi, on a fléchi sur l'Orléans de 50 fr.; sur Rouen, de 70 fr ; sur le Havre, de 15 fr.; sur le Nord, de 36 50; sur Strasbourg, de 47 50; sur Lyon, de 40 fr.; sur Lyon à la Méditerranée, de 35 fr.; sur l'Ouest, de 30 fr.; sur Cherbourg, de 35 50; sur le Midi, de 32 fr.; sur le Grand-Central, de 23 75; sur Genève, de 26 25; sur Saint-Germain, de 60 fr.; sur Bâle, de 12 50; sur Besançon, de 18 25.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 29 décembre jusqu'à celle du 5 janvier.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 74 35 à 71 40, et elle est restée à 71 45, et elle a varié à terme de 74 40 à 71 30; elle est restée à 71 40.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 101 25 à 99 80, et à terme, de 101 25 à 99 75.

La Banque de France a fléchi de 2,840 à 2,760; le Crédit mobilier, de 717 50 à 675; il est resté à 678 75.

Les actions du Nord ont fléchi de 877 50 à 825, coupon détaché (25 fr.).

Strasbourg a fléchi de 815 à 765; il est resté à 770.

Lyon a fléchi de 910 à 865; il est resté à 872 50 au comptant, et à 867 50 à terme, coupon détaché (6 25).

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 750 à 720.

Orléans a fléchi de 1,175 à 1,130.

Rouen a fléchi de 1,087 50 à 1,000 au comptant, et de 1,060 à 990 à terme.

Le Havre a fléchi de 492 50 à 475 au comptant et à 180 à terme.

Saint-Germain a fléchi de 820 à 760.

Lyon à Genève a fléchi de 515 à 492 50, coupon détaché (4 fr.) au comptant, et à 487 50 à terme.

L'Ouest a fléchi de 690 à 645; il est resté à 645.

Cherbourg a fléchi de 585 à 535, coupon détaché (2 fr.).

Besançon a fléchi de 570 à 515, coupon détaché (675 fr.).

Le Midi a baissé de 627 50 à 592 50, coupon détaché (5 50), et à 587 50 à terme.

Le Grand-Central a fléchi de 520 à 492 50, coupon détaché (5 fr.); Dieppe s'est tenu à 335; Versailles a fléchi de 340 à 330.

Samedi. — Nouvelle baisse sans aucune reprise. Toutes les valeurs ont été rapidement entraînées. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant, de 55 à 73 45, et à terme, de 50 à 73 30; le 4 1/2 0/0, de 30 à 100 70 au comptant, et de 50 c. à 100 75 à terme; le Crédit mobilier, de 6 25 à 730; le Nord, de 5 à 867 50; Strasbourg, de 1 25 à 820; Lyon, de 2 50 à 905; Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 745. Orléans a fléchi de 10 à 1,165; Rouen, de 17 50 à 1,040; le Havre, de 1 25 à 492 50; Genève, de 7 50 à 505; l'Ouest, de 10 à 680; Cherbourg, de 18 75 à 568 75; Dijon, de 7 50 à 562 50; le Midi, de 3 75 à 615; le Grand-Central, de 2 50 à 512 50.

Lundi. — La bourse n'a pas été meilleure. Le mouvement a continué sans reprise sérieuse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant, de 25 à 72 20, et à terme, de 2[illegible] c. à 72 10; le 4 1/2 0/0, de 30 c. au comptant à 100 40, et de 15 à terme à 100 60; la Banque, de 15 à 2,825; le Crédit mobilier, de 33 75 à 696 25; le Nord, de 15 à 852 50; Strasbourg, de 20 à 790; Lyon, de 15 à 890; Lyon à la Méditerranée, de 20 à 725; Lyon à Genève, de 5 à 500; l'Ouest, de 30 à 650; Cherbourg, de 15 à 545; le Midi, de 15 à 600; le Grand-Central, de 12 50 à 500; Orléans, de 20 à 1,145; Rouen, de 15 à 1,025; le Havre, de 7 50 à 485; Bâle, de 2 50 à 390; Versailles, de 5 à 535.

Mardi. — Les affaires étaient plus calmes; il y avait même un légère amélioration dans les cours. Le 3 0/0 s'est tenu sans variations au comptant à 72 20; il a monté à terme de 10 c. à 72 20. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 99 90, et à terme de 60 à 100; la Banque, de 25 à 2,800; le Crédit mobilier, de 1 25 à 695. Le Nord a repris de 5 à 857 50. Lyon s'est tenu à 890; Bâle, à 390; Genève, à 500; Versailles, à 335. Strasbourg a fléchi de 5 à 785; Cherbourg, de 5 à 540. Le Grand-Central a repris de 5 à 505; le Midi, de 2 50 à 602 50; Orléans, de 2 50 à 1,147 50. Dijon a fait 555. St-Germain a fléchi de 35 à 765; Rouen, de 7 50 à 1,017 50.

Mercredi. — Les cours étaient encore fermes sur la rente, mais les affaires étaient complétement nulles. Les chemins étaient faibles. La rente 3 0/0 a fermé sans variations au comptant à 72 15, et avec 5 c. de baisse à terme à 72 15. Le 4 1/2 0/0 a repris au comptant de 10 à 100, et de 20 c. à terme à 100 20. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 696 25. La Banque a fléchi de 20 fr. à 2,780. Le Nord a monté de 2 50 à 860; Strasbourg, de 5 à 790; Saint-Germain, de 10 à 775. Orléans a fléchi de 2 50 à 1,145; Rouen, de 2 50 à 1,015. Lyon à la Méditerranée a monté de 5 à 735; le Havre, de 2 50 à 485; l'Ouest, de 875 à 658 75. Le Midi a fléchi de 2 50 à 600. Genève s'est tenu à 500; le Grand-Central, à 505; Bâle, à 390; Dijon, à 550; Cherbourg, à 545; la Teste, à 250; Versailles, à 335.

Jeudi. — Le mouvement de baisse a recommencé ; il était attribué principalement à des exécutions. Toutes les valeurs ont été rapidement entraînées. La rente 3 0/0 a varié de 71 85 à 71 45 au comptant, et à 71 40 à terme; le 4 1/2 0/0, de 100 à 99 80 au comptant, et de 100 à 99 75 à terme. La Banque a fléchi de 20 à 2,760. Le Crédit mobilier a baissé de 16 25 à 680 ; les actions du Nord, de 19 à 825, coupon détaché; Strasbourg, de 20 à 70; Lyon, de 16 25 à 867 60, coupon détaché; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 720; le Midi, de 2 à 592 50; l'Ouest, de 875 à 650; Orléans, de 15 à 1,130; Rouen, de 15 à 1,000; le Havre, de 10 à 475; Bâle, de 10 à 380; Cherbourg, de 10 à 535; le Grand-Central, de 7 50 à 472 50, coupon détaché; Lyon à Genève, de 6 à 490.

Vendredi. — La rente 3 0/0 est tombée à 69 95, et elle est restée à 70 fr. La rente 4 1/2 0/0 est tombée à 99 20; le Crédit mobilier est tombé de 650 à 610. Tous les chemins ont encore fléchi. Le Nord est tombé à 800; Lyon, à 850; Strasbourg, à 747 50; Orléans, à 1,100; Rouen, à 970; Lyon à la Méditerranée, à 695; Saint-Germain, à 705. Les primes pour fin janvier ont varié sur le 3 0/0 de 72 à 72 80, dont 1, et de 73 80 à 73, dont 50. Les primes, dont 10 au 15 janvier, ont varié de 825 à 840 sur le Nord, de 785 à 775 sur Strasbourg, de 887 50 à 875 sur Lyon, de 1,155 à 1,145 sur Orléans. On a fait sur le Crédit mobilier des primes au 15 janvier de 675 à 682 50 dont 20, et de 700 à 690 dont 10.

Ad. Blaise (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 31 décembre 1853 au 6 janvier 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1854.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 31 Compt.	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
710	963	99	400.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	867 50	866 25	872 50	860 »	857 50	858 »	860 »	860 »	875 »	885 »	860 »	785 »
tout.	137	99	72.000	500	tout	35 fr. 1er semestre.	juillet 1853	Paris à Rouen	1040 »	»	1025 »	1022 50	1017 50	1017 50	1015 »	1015 »	1010 »	1000 »	970 »	900 »
tout.	92	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an.	mars 1852.	Rouen au Havre	492 50	»	485 »	»	492 50	»	495 »	»	475 »	»	470 »	»
tout.	64	94	36.000	500	400	9 fr. 20 p. un an	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	60.000	500	400	5 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg	500 »	500 »	545 »	»	540 »	550 »	545 »	545 »	535 »	535 »	525 »	520 »
tout	25	99	18.000	500	tout	60 fr. 50 p. un an.	janv. 1853	Saint-Germain	»	807 50	»	»	765 »	765 »	775 »	772 50	740 »	740 »	765 »	690 »
tout.	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juillet 1852	Versailles (r. g.)	340 »	»	335 »	»	335 »	»	335 »	»	330 »	»	330 »	»
149	»	99	50.000	500	250	21 fr. p. un an.	avril 1853	Ouest	690 »	»	650 »	»	»	650 »	652 75	660 »	650 »	647 50	642 50	630 »
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1010	1562	99	300.000	500	tout	48 fr. 40 p. un an	nov. 1853	Orléans	1165 »	1162 50	1145 »	1140 »	1147 50	1147 50	1145 »	1142 50	1130 »	1130 »	1100 »	1100 »
617	640	99	250.000	500	tout	33 fr. p. un an	juillet 1853.	Paris à Strasbourg	810 »	801 75	790 »	785 »	785 »	785 »	790 »	787 50	770 »	772 50	747 50	745 »
141	190	99	84.000	350	tout	11 fr. p. un an.	janv. 1853.	Strasbourg à Bâle	392 50	392 50	390 »	»	393 »	»	390 »	387 50	390 »	»	378 »	377 50
»	175	99	32.000	500	250	4 0/0 (1).	juillet 1853.	Blesme à Gray	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
343	545	99	240.000	500	250	14 fr. p. un an.	juillet 1853	Paris à Lyon	905 »	900 »	890 »	887 50	890 »	890 »	890 »	890 »	887 50	870 »	850 »	847 50
tout.	100	99	40.000	500	tout	5 40 (1).	»	Monter. à Troyes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	3.200	500	100	5 0/0 (1)	»	Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.200	500	250	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon	562 50	»	»	»	555 »	»	550 »	»	545 »	»	525 »	500 »
tout.	57	perp.	2.200	5.000	tout	600 fr. p. un an.	janv. 1853.	St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	200	»	»	Lyon à Genève	505 »	505 »	500 »	»	500 »	502 50	500 »	500 »	490 »	490 »	480 »	485 »
»	»	99	90.000	500	200	4 0/0 p. un an (3).	juin 1853	Lyon à la Méditerr.	745 »	740 »	725 »	725 »	730 »	730 »	725 »	727 50	720 »	722 50	695 »	690 »
»	730	99	134.000	500	250	4 0/0 (1)	avril 1853	Chemins du Midi	615 »	610 »	600 »	»	602 50	602 75	600 »	601 25	592 50	590 »	580 50	575 »
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	250 »	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	200	4 0/0 (1)	»	Grand Central	512 50	512 50	500 »	502 50	505 »	505 »	505 »	505 »	492 50	495 »	480 »	485 »
tout.	40	99	12.500	1.000	tout	40 fr. par an.	février 1853	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	60	90	6.000	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1853.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.
(2) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(3) Plus l'intérêt à 4 0/0.

	Samedi 31 Compt.	Terme	Lundi 2 Compt.	Terme	Mardi 3 Compt.	Terme	Mercredi 4 Compt.	Terme	Jeudi 5 Compt.	Terme	Vendredi 6 Compt.	Terme
Rentes 3 0/0	73 45	73 30	72 20	72 10	72 20	72 20	72 20	72 17	71 15	71 40	70 10	70 »
Rentes 4 1/2 0/0	100 70	100 75	100 40	100 14	99 90	100 »	100 »	100 20	99 90	99 75	99 20	98 90
Banque de France	»	»	2825 »	»	2800 »	»	2740 »	»	2750 »	»	2700 »	»
Crédit mobilier	730 »	725 »	690 25	695 »	695 »	695 »	695 25	700 »	690 »	676 75	610 »	642 50
Comptoir national	610 »	»	»	»	605 »	»	600 »	»	»	»	550 »	»
Banque foncière	»	»	»	»	»	»	700 »	»	»	»	»	»
Do Obligations Cert.	905 »	»	900 »	»	900 »	»	900 »	»	850 »	»	845 »	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 31 décembre 1853 au 6 janvier 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts des mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements
1851.	150.000	75 ans	335	tout.	500	7 50	avril.	janvier juillet.
Do.	90.000	50 —	1.050	tout.	1.250	25	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	335	275	625	12 50	»	Do
1852.	151.333	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janvier juillet.
Do.	2.300	99 —	975	tout.	1.250	25	novemb. gén.	Do
Do.	50.300	99 —	500	375	650	12 50	Do	décembre juin.
1848.	11.131	11 —	1.125	tout.	1.250	25	Do	janvier juillet.
Do.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	25	»	Do
1852.	1.445	50 —	1.000	tout.	1.250	25	»	Do
1853.	»	»» »»	»	»	»	»	»	Do
1841.	7.219	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Do
1850.	9.934	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Do
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	25	décembre.	Do
1844.	13.330	80 —	750	tout.	1.250	25	Do	Do
1852.	130.000	90 —	340	240	500	7 50	»	Do
1845	5.967	73 —	1.000	tout.	1.250	30	Do	Do
1847.	1.904	68 —	1.000	tout.	1.250	25	»	Do
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	25	Do	mars septembre.
1848.	5.000	97 —	900	tout.	1.250	30	Do	Do
1843.	2.773	47 —	1.100	tout.	1.250	25	mars.	avril octobre.
1852.	20.000	80 —	300	275	625	12 50	Do	»
1844.	1.000	»» »»	300	tout.	500	12 50	Do	avril octobre.

Noms des compagnies.	31	2	3	4	5	6
Nord-Boulogne	365 »	347 50	347 50	345 »	342 50	335 »
Paris à Lyon	1075 »	1075 »	1070 »	1065 »	1065 »	1055 »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	532 50	530 »	525 »	525 »	520 »	515 »
Do Nouvelles 3 0/0	335 »	»	327 50	327 50	322 50	320 »
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	535 »	»	»	530 »	530 »	525 »
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	1065	»
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	1030 »	1030 »	1030 »	»	1030 »
Do (nouvelles)	1055 »	1030 »	1030 »	1030 »	»	1100 »
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
Do (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	1085 »	»
Do (Nouvelles 1852)	345 »	337 50	336 25	335 »	331 25	»
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	»	»	»	1070 »	»	»
Rouen au Havre	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	»	»	»	»	515 »	»
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 30 décembre 1853 au 5 janvier 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.

Noms des lignes.	30	31	2	3	4
Nord	875 » à 887 50	865 » à 875 »	850 » à 862 50	856 25 à 862 50	845 » à 862 50
Paris à Strasbourg	812 50 à 825 »	810 » à 815 »	787 50 à 800 »	780 » à 800 »	780 » à 793 75
Orléans	1175 » à 1200 »	1175 » à 1200 »	1125 » à 1175 »	1125 » à 1150 »	1125 » à 1150 »
Paris à Rouen	1050 » à 1075 »	1050 » à 1075 »	1000 » à 1050 »	1000 » à 1050 »	1000 » à 1052 50
Rouen au Havre	475 » à 500 »	475 » à 500 »	462 50 à 487 50	460 » à 475 »	460 » à 475 »
Lyon	912 50 à 918 75	910 » à 915 »	881 25 à 893 75	880 » à 893 75	882 50 à 887 50
Ouest	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce	500	500
— Leroy, de Chabrol et Ce	1000	1170
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1175
Do Do (1852)	1000	1175
Sambre à l'Oise .... Canal.	1000	621 25
Sambre française canalisée	500	1500
Tenez .... Cuivre.	100	97 50
Vieille-Montagne .... Zinc.	200	510
Nouvelle-Montagne .... Zinc.	1000	1300
Meuse .... Zinc.	250	»
Stolberg .... Zinc.	500	1082
Forbweiler	750	830
Mouzaïa (Algérie) .... Cuivre	100	52 50
Blanzy .... Charbon	500	600
Chazotte .... Charbon.	1/3 .91	510
Charbonnages belges	500	327 50
Pont-de-Loup (sud) .... Charbon.	1000	310
Mines de la Loire .... Charbon.	1/7200	500
Centre-du-Flénu .... Charbon.	1000	105
Long-Pendu .... Charbon	500	»
Epinac .... Charbon.	1/3 140	»
Haute-Loire .... Charbon.	500	250
Montchanin .... Charbon	5000	5000
Azincourt .... Charbon.	1/4 500	260

Dénomination.	Pair.	D. cours
Echarcon .... Papeterie.	1000	1000
Essonne .... Papeterie.	1000	»
Boulonnais .... Asphalte.	1000	400
Monceaux-sur-Sambre .... Forges.	1000	1000
Aveyron (Decazeville) .... Forges.	2000	4050
Maubeuge (Nord) .... Forges.	500	500
Alais .... Forges.	3000	1750
Chatillon et Commentry. Forges.	1000	1100
Providence .... Forges.	1000	1105
Herserange (n. liber.) .... Forges.	310	130
Le Phénix	750	1215
de la Loire et de l'Ardèche	1/500	4550
Valentin-Coq .... Usine.	200	190
Société Cail et Ce .... Usine.	500	665
Christofle .... Usine.	500	615
Tayoux de Chameroy .... Usine.	200	940
Télégraphe sous-marin	25	25
Gaz anglais (Paris)	2500	5400
— français (Paris)	500	945
— parisien (Paris)	1000	1275
— de Belleville libéré	200	»
— du Nord (Batignolles)	500	625
— de l'Ouest (Passy)	500	705
— de l'Est (Vaugirard)	500	»

Dénomination	Pair.	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	150
— d'Arras, 1re série	100	90
— Do 2e série	100	45
— de Besançon	450	525
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	10000	10000
— Caillard	1000	950
Gondoles parisiennes	85	160
Omnibus (Entreprise générale)	1000	2200
Omnibus (rive gauche)	250	240
Favorites .... Omnibus	1000	1000
Hirondelles .... Omnibus.	1000	300
Orléanaises .... Omnibus	1000	775
Tricycles .... Omnibus.	1000	600
Compagnie générale .... Pet. voit.	500	740
Dessarres .... Pet. voit.	500	575
Lutéciennes .... Pet. voit.	500	700
Sylphides .... Pet. voit.	140	600
Générale .... Ass. maritime.	12500	45 0/0 b.
Lloyd français .... Maritime.	5000	151 20 0/0
Union des Ports .... Maritime.	5000	13 0/0 b.
Mélusine .... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination.	Pair	D. cours
Sécurité .... Maritime	5000	20 0/0 b.
Sauvegarde .... Maritime	5000	11 0/0 b.
Océan .... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale .... Incendie.	5000	145 0/0 b.
Générale .... Incendie.	5000	32.500
Union .... Incendie.	5000	37 0/0 b.
France .... Incendie.	5000	32 0/0 b.
Phénix .... Incendie.	1000	2200
Providence .... Incendie.	2500	31 0/0 b.
Urbaine .... Incendie.	5000	73 0/0 b.
Confiance .... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 50	»
— de Cette	10	»
— de Fampoux	25	»
Glaces d'Oignies .... Belgique.	1000	1075
— d'Aix-la-Chapelle	375	410
— de Montluçon	500	140
Docks	250	201 50
Journaux réunis	500	540
Maberly (Amiens)	500	705
Coton (Fréval)	500	630
Gamache	500	400
Palais de Cristal	100	103 75
Richer	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N° 697. 13e ANNÉE. — N° 2. SAMEDI, 14 JANVIER 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

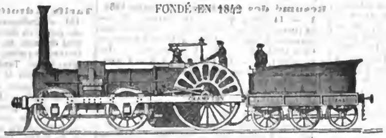
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI. FONDÉ EN 1842 PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, New paper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE

Situation.

Depuis notre dernier bulletin, il n'y a pas eu de variations sensibles dans les cours. Vendredi dernier, la rente 3 0/0 fermait à 70 fr. Elle fermait hier jeudi à 70 50, en hausse de 50 c. Il est évident que la Bourse est dans l'expectative. Ainsi que nous le disait, il y a peu de jours, une notabilité financière, les faits sont peut-être à la guerre, mais le sentiment public est certainement à la paix; or, le sentiment public est aussi un fait, et un grand fait.

Nous ne pouvons que répéter ici les conseils que nous donnons quotidiennement aux nombreux clients qui viennent nous consulter. Aux cours actuels, les bonnes valeurs de chemins de fer donnent des revenus qui varient entre 6 et 7 1/2 0/0. De tels revenus peuvent s'appeler la consolation de la guerre; car on n'admettra pas certainement qu'un combat naval dans la mer Noire diminue sensiblement les transports sur les lignes d'Orléans, de Rouen, du Nord, de Strasbourg ou de Lyon.

On aurait donc, en supposant une guerre en Orient, on aurait donc, sur les bonnes lignes de chemins de fer, des revenus approchant de ceux actuels. Maintenant, on voudra bien nous accorder que si la guerre commence elle finira, et même assez promptement. Eh bien, la guerre terminée, il est incontestable que les valeurs de chemins de fer, achetées au cours actuels, bénéficieront d'un quart ou d'un tiers en sus. On aura donc joui d'un revenu de 6 à 7 1/2 0/0 et d'une augmentation de capital considérable. Qu'on nous cite une autre nature de valeurs offrant les mêmes avantages. Ajoutons que ces valeurs si profitables ont en tout temps un marché, et qu'elles participent des facilités de la monnaie; car avec des titres de chemins de fer, en vingt-quatre heures, on peut, soit par l'emprunt, soit par la vente, réaliser des capitaux. Essayez donc de réaliser en vingt-quatre heures des propriétés foncières ou des valeurs autres que celles de chemins de fer! Il n'y a que la rente qui ait le même avantage, mais avec l'infériorité d'un revenu fixe, qui diminue proportionnellement à l'élévation du capital.

Ainsi que nous l'avons dit dans notre dernier numéro, les Conseils d'administration des Compagnies du Nord et de Lyon ont annoncé l'émission d'obligations correspondant à deux emprunts, l'un de 50 millions afférant au Nord, l'autre de 11 millions afférant à Lyon, et complémentaire de l'emprunt de 80 millions émis il y a environ deux ans.

En annonçant ce double emprunt, nous exprimions le regret que les compagnies n'eussent pas choisi un moment plus opportun. La pensée d'être accusé d'avoir nui en quoi que ce soit au succès de l'opération, nous empêcha d'aller plus loin dans l'expression de nos regrets. Le résultat a malheureusement confirmé nos appréhensions, et nos craintes sur l'inopportunité de l'émission sont aujourd'hui vérifiées par les faits. Les Anglais ont un principe qui est aussi vrai en finance qu'en politique : *All in due times*, ce qui répond au proverbe français : *Tout vient à point à qui sait attendre*. Mais il faut savoir attendre. Il paraît que ce n'est pas toujours facile.

F. Solar.

Chemin de fer de l'Ouest.

On nous annonce comme probable l'ouverture, au printemps de cette année, du prolongement du chemin de fer de l'Ouest jusqu'au Mans.

On conçoit facilement combien cette ouverture doit exercer d'influence heureuse sur les produits du chemin de fer de l'Ouest. Jusqu'ici, cette ligne importante se terminait à la Loupe, c'est-à-dire à un impasse. Le prolongement du chemin jusqu'au Mans ne se borne pas à augmenter le nombre de kilomètres en exploitation, il atteint un marché considérable, qui est le centre commercial de toute une région de la France, et doit avoir ainsi pour conséquence inévitable d'accroître les produits kilométriques sur toute la ligne en activant la circulation des voyageurs et des marchandises par les facilités et les économies offertes aux transports.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemins de fer du Midi.

SITUATION DES TRAVAUX.

De Lamothe à Bayonne. — Les travaux sont assez avancés sur toute l'étendue du parcours du chemin de Bordeaux à Bayonne pour que l'ouverture de cette ligne importante puisse avoir lieu à la fin d'avril prochain, si les rails et le matériel nécessaire à

la pose de la voie sont livrés à la Compagnie aux époques fixées dans les marchés passés avec les fournisseurs.

Gare de Bordeaux. — Le Conseil municipal de Bordeaux, saisi des propositions relatives à la construction de la gare sur le quai de la Grave, vient de prendre, à une grande majorité, une délibération qui approuve le projet de la Compagnie. Le Conseil municipal a cru devoir seulement introduire dans sa délibération des conditions spéciales sur le mérite desquelles l'autorité supérieure aura à prononcer ; l'essentiel est que le Conseil municipal de Bordeaux n'ait pas trouvé d'inconvénients à l'établissement de la gare sur le quai de la Grave. — On trouvera plus loin le texte de la délibération du Conseil municipal de Bordeaux.

De Bordeaux à Langon. — Les travaux d'art et les terrassements seront terminés sur cette section importante avant trois mois. Le grand pont de Langon, dont la première pierre a été posée en octobre dernier par M. E. Péreire, est conduit avec vigueur.

De Langon à Agen. — Les travaux sont entrepris sur tous les points du parcours dont les études ont été approuvées et où il a été possible, par suite, de prendre possession des terrains pour y mettre les ouvriers.

D'Agen à Moissac. — Le tracé de cette section n'est pas encore complètement arrêté, ni le choix fait entre les deux systèmes, dont l'un place le chemin sur l'une des berges inoccupées du canal, et l'autre entre la berge et le canal. Les propriétaires et les autorités locales repoussent le second projet, qui a, suivant eux, l'inconvénient de réduire, sans utilité publique, l'étendue du sol cultivable.

De Moissac à Narbonne. — Tous les travaux de la section de Moissac à Narbonne sont adjugés ; les entrepreneurs les ont même déjà commencés sur plusieurs points.

De Narbonne à Cette. — Les travaux de Narbonne à Cette sont attaqués partout où les études définitives ont reçu l'approbation du gouvernement. Des instructions ont été adressées par le ministre à MM. les ingénieurs du contrôle pour les inviter à presser l'envoi de leur rapport sur les projets des ingénieurs de la Compagnie.

De Beziers à Cette — Après de longs débats contradictoires, et des études comparatives faites avec le plus grand soin, le comité mixte des travaux publics vient de statuer sur la question relative au tracé de la partie de cette section comprise dans la zone militaire. Le tracé par la plage, proposé par la Compagnie, a obtenu la haute approbation de la commission mixte des travaux publics. Il ne reste plus maintenant que quelques formalités administratives à remplir pour régulariser cette décision et mettre les ouvriers à l'œuvre.

Nota. — Nous ne terminerons pas cet exposé de la situation des travaux des chemins de fer du Midi sans démentir de la manière la plus catégorique la nouvelle mise en avant par un petit journal d'une prétendue fusion entre la Compagnie des chemins de fer du Midi et les propriétaires des mines de Neffiis. Cette nouvelle n'est pas seulement fausse, elle est ridicule.

Ad. Blaise (des Vosges).

Conseil municipal de Bordeaux.

Séance du 6 janvier 1856.

PRÉSIDENCE DE M. GAUTIER AINÉ, MAIRE.

Présents : MM. Gautier, Feytit, Fauré, Léon, Charappin, Samazeuilh, Castéja, Cayrou, Balaresque, Nogney, Ferrière, Lalande, Duthil, Brunet, Alphand, Claverie, Boudias, Jabonneau, Du Périer, Valentin-Duffourq, Dupond, Collas, Cavaillon, Dubreuil, Lataste, Clémenceau, Beaufils, Arman, Danias, Roulle, Mérillon, Puydebat.

M. Balaresque, au nom de la commission spéciale, donne lecture d'un rapport fort étendu sur la question de l'emplacement qui doit être assigné à la gare du chemin de fer du Midi. La commission, à la majorité de quatre voix contre trois, avait été d'avis de placer la gare sur la place de Grave, à la hauteur de la rue des Allamandiers, mais en imposant expressément certaines conditions. La Compagnie des chemins du Midi n'a pas souscrit aux conditions stipulées par la commission. Voici les propositions qu'elle a faites.

« La Compagnie s'engage à mettre à la disposition de la ville de Bordeaux une somme fixe et à forfait de cinq cent mille francs, qui recevrait la destination suivante :

» 1° Contribution pour les travaux de dégagement à exécuter par la ville dans les quartiers qui avoisinent la gare, selon les dispositions qu'il conviendra au conseil municipal d'adopter ;

» 2° Règlement par la ville de toutes les indemnités qu'elle jugerait à propos d'allouer aux occupants des chantiers et autres établissements ou constructions existant sur le terrain que doit occuper la gare et pour les terrains nécessaires au nouvel emplacement des chantiers, — les dépenses matérielles de déplacement des chantiers, ateliers, outillage, hangars, clôture, resteront à la charge de la Compagnie, qui les effectuera elle-même ou en paiera le montant à dire d'experts.

» La ville ne devra, dans aucun cas, concourir aux dépenses à faire pour la rectification de la rive gauche du fleuve, dragage du banc de sable, construction du perré; pavage de la chaussée, remblai du terrain pris sur le fleuve pour les nouveaux chantiers et entretien du chenal. — Ces travaux seront l'objet d'un arrangement entre l'Etat et la Compagnie.

» Les ateliers principaux de réparation et d'entretien du matériel de la Compagnie seront établis à Bordeaux. »

Par suite de la non acceptation faite par la Compagnie des conditions proposées, la commission s'est de nouveau trouvée divisée, et à la majorité de quatre voix contre trois, regardant le rejet des conditions comme motif déterminant de ne pas placer la gare sur les terrains de la Grave, elle propose la délibération suivante :

« Le conseil rejette les plans proposés pour l'établissement de la gare du chemin de fer du Midi sur la place de la Grave, et émet le vœu que cette gare soit établie sur l'emplacement de l'hospice des Enfants-Trouvés.

Après une discussion fort prolongée, à laquelle prennent part MM. Alphand, Boudias, Castéja, Cayron, Clémenceau et autres membres, les conclusions du rapport sont mises aux voix au scrutin secret, réclamé par trois membres. Elles sont rejetées par dix-huit voix : quatorze voix se sont prononcées en leur faveur.

Plusieurs membres expriment le désir qu'il soit fait une exposition bien précise des conditions desquelles la majorité du conseil fait dépendre l'établissement de la gare à la Grave. M. Balaresque donne lecture du projet de délibération suivant formulé dans le rapport qu'il a présenté :

« Vu les lettres de M. le préfet de la Gironde et de M. le ministre des travaux publics ;

» Vu les plans remis par la Compagnie des chemins de fer du Midi, la note explicative et le mémoire qui les accompagne ;

» Vu les différents mémoires, lettres et pétitions adressés au conseil municipal ;

» Après avoir entendu le rapport de sa commission spéciale ;

» Considérant que l'emplacement de la place de la Grave proposé pour la gare des chemins de fer du Midi présente des avantages incontestables par sa position centrale et la facilité de ses abords ;

» Considérant que l'établissement de nouveaux quais sur la rive gauche du fleuve en amont du pont, devient indispensable par suite de l'extension que le chemin de fer doit apporter dans la navigation fluviale ;

» Considérant l'état précaire des chantiers de construction et l'avantage de leur procurer un emplacement plus favorable sous le double rapport de l'étendue et du tirant d'eau ;

» Considérant, quant aux travaux à exécuter soit par la construction d'une digue en rivière, soit par l'usage de la machine à draguer, que le conseil municipal est incompétent à juger de leur mérite et de l'influence qu'ils pourraient exercer sur le régime du fleuve ;

» Considérant que la dépense de ces travaux, comme celle des nouveaux quais, rues et places à créer doit être supportée par la Compagnie ;

» Considérant que les indemnités de toute espèce ou frais de translation de chantiers doivent rester à la charge de la Compagnie ;

» Considérant qu'il importe au plus haut degré à la ville de Bordeaux que les ateliers de la Compagnie soient placés dans le périmètre de la ville et dans le quartier de la Paludate,

» Par ces motifs, le conseil délibère :

» Art. 1er Le conseil donne un avis favorable aux plans de la Compagnie des chemins de fer du Midi pour l'établissement de la gare sur la place de la Grave aux conditions suivantes :

» L'extrémité nord de la gare ne dépassera pas le côté sud de la rue des Allamandiers, dont l'alignement rectifié sera déterminé par la ville.

» 2° L'établissement des digues projetées, l'enlèvement du banc de sable, l'établissement des nouveaux chantiers, les travaux de dragage et autres pour maintenir constamment dans le fleuve le tirant d'eau nécessaire pour qu'en tout temps les navires de la plus grande dimension puissent être lancés, seront exécutés aux frais de la Compagnie, qui devra aussi prendre à sa charge les frais d'établissement du quai incliné et le pavage du terre-plein de 25 mètres qui devra régner dans toute la longueur de la gare.

» 3° Les chantiers actuels ne seront évacués que six mois après que les chantiers nouveaux auront été mis en état de recevoir des navires en construction.

» 4° La Compagnie prendra à sa charge les indemnités de toute nature qui pourront être dues tant à cause de l'établissement de la gare que de celui des nouveaux chantiers, que du déménagement des chantiers actuels et de leur translation dans les nouveaux terrains.

» 5° Pour éviter l'encombrement auprès de la gare, l'espace compris entre le chevet de l'église Saint-Michel, la rue des Faures, la rue des Allamandiers et la place de la Grave, sera, aux frais de la Compagnie, converti par la ville en une place publique, nivelée et pavée. Cette place devra être livrée à la circulation au moment où la Compagnie prendra possession de la gare.

» 6° Pour établir une communication facile entre la gare et la porte des Capucins, les rues des Allamandiers, Planterose et Clare, seront élargies jusqu'à douze mètres. Cette opération sera faite par la ville, aux frais de la Compagnie.

» 7° La rue Aupérie sera, de même manière, conduite de l'extrémité sud de la gare au cours Saint-Jean.

» 8° La partie est de la rue Aupérie, longeant l'extrémité sud de la gare, devra former une large voie pavée pour mettre en communication le quai nouveau avec le quai de Paludate, aux frais de la Compagnie, qui devra également faire établir une passerelle latéralement au passage à niveau pour faciliter la circulation des piétons.

» 9° La Compagnie prendra l'engagement absol

» d'établir, dans le quartier de la Paludate et dans le » périmètre de Bordeaux, tous ses grands ateliers de » construction et de réparation de machines et de » voitures.

» Art. 2. L'avis favorable donné par le Conseil » municipal est formellement subordonné à l'accom- » plissement par la Compagnie des obligations impo- » sées par l'article précédent.

» Art. 3. Le conseil municipal, n'entendant rien » préjuger sur le mérite des travaux à exécuter en » rivière, s'en rapporte complétement, à cet égard, » au jugement éclairé du conseil général des ponts » et chaussées et subordonne expressément son avis » favorable au projet de la Compagnie, à la décision » des ingénieurs chargés de ses examens.

» Art. 4. Dans le cas où les plans sus-visés ne fus- » sent pas admis par l'autorité supérieure ou bien » que les conditions énumérées dans l'art. 1er de la » présente délibération ne fussent pas autorisées par » l'État et formellement consenties par la Compa- » gnie, le conseil est d'avis que la gare des chemins » de fer du Midi soit établie sur les terrains occupés » en ce moment par les bâtiments de l'hospice des » Enfants-Trouvés sans dépasser l'alignement est. »

Ce projet de délibération est mis aux voix et adopté à une forte majorité.

Chemin de fer de Strasbourg.

Nous avons sous les yeux le récit jour par par jour, heure par heure, des difficultés considérables épouvées et surmontées victorieusement par la Compagnie de Strasbourg, dans le service de sa ligne, du 30 décembre au 6 janvier. C'est un spectacle plein d'intérêt que celui de l'industrie et de l'énergie humaine aux prises avec les éléments et réussissant à les dompter à force d'intelligence, de courage et de dévouement.

Dans la journée du 30, la neige tombait abondamment et un vent violent la poussait sur la voie. Le train n° 24, arrivé à Varangeville, fut obligé de suspendre sa marche, la neige apportant à son passage une résistance qui s'accroissait de minute en minute. Les ouvriers et employés du chemin se mettent aussitôt à l'œuvre et ouvrent la voie. Le train continue sa marche et arrive à Commercy.

Le soir, une tempête furieuse éclate entre Nancy et Lunéville. Tous les trains sont arrêtés. Le train n° 30 reste en détresse près de Saint-Phlin. Aussitôt on transporte par tous les moyens possibles des ouvriers sur les points encombrés.' On demande des hommes au maire de Varengeville; mais, à minuit, le mauvais temps devient tel, que tous les efforts deviennent inutiles, et l'on remet les travaux au lendemain.

Le 31 au matin, 300 hommes et de nombreux ouvriers auxiliaires sont sur la voie; mais la violence de la tempête est telle que tout ce qu'on peut faire est de maintenir la circulation entre Nancy et Paris et Nancy et Forbach.

Le 2 janvier, on parvient enfin à rétablir le service sur une voie entre Nancy et Strasbourg. On fait des services spéciaux entre Bar et Commercy pour enlever la neige qui menace encore d'encombrer ce point; mais à six heures du soir, une tempête des plus violentes s'élève, et l'on apprend dans la nuit que les voies sont de nouveau obstruées entre Nancy et Varangeville, entre Avricourt et Sarrebourg, entre Commercy et Bar-le-Duc, etc.

Le 3 janvier, les trains 66 et 68 restent engagés dans 2 mètres de neige. A la faveur d'une éclaircie dans la matinée, les nombreux travailleurs réunis sur les points obstrués achèvent le déblaiement; à midi, les voies sont dégagées entre Châlons et Bar, mais un fort éboulement de neige encombre de nouveau la tranchée de Cornelle. On ne parvient à rétablir la circulation que le soir, et sur une seule voie seulement. Le 4 et le 5, la neige a continué à tomber. Cependant, à force d'efforts, la circulation a pu être maintenue.

Il serait trop long de citer tous les traits de courage et de présence d'esprit qui ont signalé les agents de la Compagnie pendant ces jours difficiles. Nous nous bornerons à en mentionner un seul. On jugera des autres par celui-ci :

Lundi, 26 décembre, par un froid des plus rigoureux, le mécanicien Chalumel faisait le service entre Nancy et Strasbourg. Ce mécanicien, qui tient à honneur ne n'être jamais en retard, s'aperçut que le joint d'une pompe de la machine était percé par suite de la gelée et que la marche allait être compromise. Il se tint alors sur la rampe de la machine, s'appliquant à empêcher les fuites d'eau. Il fut obligé pour cela de laisser sa main découverte et exposée au froid pendant plus d'une heure, et lorsqu'il arriva à Strasbourg, il avait trois doigts de la main droite gelés. On a craint pendant quelques jours qu'il ne fallût faire l'amputation.

De tels actes parlent d'eux-mêmes. Le corps des employés de chemin de fer est une véritable armée où se nourrissent les traditions de l'honneur et du devoir. Ce ne sont pas seulement des employés, ce sont des soldats de l'industrie. Ils méritent ce titre à tous égards !

F. Solar.

P. S. Voici des détails dont nous pouvons garantir l'exactitude, sur l'importance et l'étendue de l'encombrement de la ligne de l'Est par les neiges.

La violence du vent a chassé les neiges dans les tranchées du chemin de fer de Paris à Strasbourg et de l'embranchement de Sarrebruck, de manière à y former des encombrements de 1 à 2 mètres de hauteur sur toute la largeur de ces tranchées.

Les principaux points envahis sont :
Entre Châlons et Vitry-le-François;
De Nançois-le-Petit (près Bar) à Lérouville;
De Commercy à Toul;
De Nancy à Varangeville;
A Avricourt;
Tranchée de Gondrexange;
Vers Hommarting;
De là à Saverne;
Sur l'embranchement, à Remilly et à Saint-Avold.

Partout on a cherché à débarrasser au moins une voie en rejetant sur l'autre les neiges amassées, et celles qui y étaient incessamment chassées.

On peut évaluer le développement de ces envahissements à plus de 20 kilomètres de longueur, la largeur moyenne à 6 mètres, et la hauteur à 1 mètre 50 cent. au moins, soit 180,000 mètres cubes.

Mais il est à remarquer que dans la plupart de ces tranchées les encombrements se sont succédé pendant deux à trois jours, au fur et à mesure qu'on les enlevait, et qu'ainsi, le volume de neiges déplacées a été de plus de 400,000 mètres cubes !

Chemin de Bretagne.

Une demande a été adressée au gouvernement par une Compagnie pour obtenir la concession du réseau breton. Nous ne connaissons pas les conditions auxquelles cette proposition a été faite, et nous ne pensons pas qu'une compagnie puisse se charger de cette concession à une condition inférieure à celle résultant de la loi de 1842; et encore avec la clause de ne faire qu'une voie, tant que les recettes brutes ne dépasseraient pas 18,000 fr. par kilomètre.

G. Lenoir.

Chemin de fer d'Orléans.

PROLONGEMENT DE POITIERS A LA ROCHELLE ET A ROCHEFORT.

Nous donnons ci-après la situation des travaux et des études du chemin de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, d'après les renseignements que nous avons pu nous procurer auprès de la Compagnie.

Tous les projets de la section de Poitiers à Niort ont été approuvés par M. le ministre des travaux publics, et ils ont été adjugés à des entrepreneurs qui ont déjà exécuté de grands travaux, et qui présentent toutes garanties pour la bonne et prompte exécution des ouvrages.

La longueur de cette première section du chemin est de 73 kilomètres, et elle a été divisée en huit lots dont les dépenses, pour les terrassements et les ouvrages d'art, s'élèvent ensemble à 5,500,000 fr.

Presque tous les propriétaires ont consenti à l'occupation immédiate de leurs terrains; les ateliers ont pu être ouverts immédiatement entre Poitiers et Saint-Maixent, et ils vont être étendus jusqu'à Niort.

Les terrassements et les approvisionnements, commencés aujourd'hui sur plusieurs points, ont été un moment retardés par les neiges et le froid, mais ils reçoivent chaque jour une nouvelle impulsion, et les ouvriers du pays, appelés les premiers, ont leur travail assuré sur ces grands chantiers.

Tous ces travaux, jusqu'à Niort, doivent être terminés en octobre 1855.

Depuis plusieurs mois, les usines fabriquent les rails et les coussinets; la fourniture des traverses vient également d'être assurée pour le mois d'octobre 1855; et l'on peut

regarder, aujourd'hui, comme certain que l'ouverture de la première section, de Poitiers à Niort, aura lieu vers le milieu de l'année 1856.

Le projet de détail de la Rochelle à Rochefort, par Puydrouard et Ciré, sur une longueur de 34,600 mètres, est terminé et va être soumis, ces jours ci, à M. le ministre des travaux publics.

Le projet de Niort à Puydrouard, qui complète l'ensemble du chemin de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, doit être terminé et présenté dans le mois de février prochain.

POSE DE LA SECONDE VOIE SUR LA LIGNE DE BORDEAUX.

La pose de la seconde voie, entre Poitiers et Angoulême, est poussée avec vigueur; elle sera terminée, à ce qu'on nous assure, pour le 15 février prochain, mais, dans tous les cas, avant le 1er mars.

On s'occupera ensuite de poser la seconde voie entre Châtellerault et Port-de-Piles, afin de partager également, par une section à double voie, la distance entre Poitiers et Tours. Déjà le ballast est répandu entre les deux points que nous venons d'indiquer; la pose des rails commencera sous très-peu de temps.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer du Nord.

EMBRANCHEMENT DE SAINT-VALÉRY-SUR-SOMME.

Le projet de décret relatif aux conditions spéciales à la concession déjà faite l'année dernière à la Compagnie du Nord, du chemin de fer de Noyelles à St-Valery, paraît définitivement arrêté; en voici la substance :

Il est fait concession à la Compagnie du Nord d'un chemin de fer de Noyelles à Saint-Valerye, aux clauses et conditions stipulées dans la convention du 19 février 1852, approuvée par le décret du même jour, et plus spécialement dans le paragraphe 4 de l'art. 1er, le paragraphe 2 de l'art. 2, l'art. 3 et le paragraphe 2 de l'art. 6 de ladite convention, à l'exception de la condition relative à la plus-value des terrains appartenant à des tiers, au bénéfice de laquelle la Compagnie a déclaré renoncer.

Les délais fixés pour l'exécution des travaux par le paragraphe 2 de l'art. 2 précité courront à dater du présent décret.

La Compagnie se conformera au tracé adopté par la commission mixte des travaux publics dans son avis du 24 octobre 1853, et approuvé par l'administration. L'estacade à claire voie destinée à conserver le jeu alternatif des marées dans la partie supérieure de la baie de la Somme, aura au moins 1,300 mètres de longueur.

L'emplacement de cette estacade sera déterminé par l'administration.

Il ne pourra être apporté aucune modification à cet ouvrage sans l'autorisation préalable de l'administration.

Les ouvrages spéciaux qui pourront être exécutés ultérieurement pour franchir le barrage éclusé et pour atteindre le quai de Saint-Valery, sur la rive gauche de la Somme, ne devront apporter aucun empêchement à la navigation dans le port de Saint-Valery et dans le canal conduisant à Abbeville.

En exécution du décret du 19 février 1852, il est fait abandon à la Compagnie du Nord, sous la réserve des droits des tiers, des terrains domaniaux situés dans la baie, en amont du chemin de fer, qui seront soustraits par les travaux dudit chemin à l'invasion des eaux.

La Compagnie ne pourra obtenir l'autorisation d'établir une prise d'eau dans la Somme qu'après qu'elle en aura indiqué l'emplacement et le volume, et lorsque l'administration, après l'accomplissement des formalités voulues, aura reconnu la possibilité d'autoriser cette prise d'eau en conciliant les intérêts de la navigation et ceux de l'agriculture.

Cette prise d'eau ne sera accordée qu'à la charge d'une redevance et à titre temporaire et révocable, conformément à la loi du 16 juillet 1850.

La Compagnie fera procéder pendant l'exécution des travaux du chemin de fer, au bornage contradictoire des terrains bordant la baie en amont du chemin de fer, afin de constater et de limiter les droits des riverains.

Ce bornage se fera aux risques et périls de la Compagnie et sans l'intervention du domaine.

La Compagnie ne pourra apporter aucune modification dans les terrains non renclos, ni entreprendre aucun endiguement sans y avoir été préalablement autorisée.

Aucun terrain ne pourra être endigué avant d'avoir atteint au moins le niveau de la haute mer de morte eau.

Les travaux d'endiguement ne pourront commencer avant que le plan d'endiguement ait été soumis à l'examen des ingénieurs du département et approuvé par l'administration.

La Compagnie ne pourra exercer aucun droit sur les terrains qui lui sont abandonnés aux termes de l'art. 3, tant qu'ils ne seront point endigués.

Les chemins qui existent sur les terrains concédés, et dont la conservation sera jugée nécessaire par l'autorité compétente, seront maintenus libres par la Compagnie dans les dimensions qui seront déterminées par le préfet.

Jusqu'à ce que les terrains concédés soit en culture, la Compagnie sera tenue, en outre, de souffrir, sans indemnité, l'ouverture des nouveaux chemins que l'administration supérieure jugerait nécessaire d'ouvrir à travers ces terrains.

G. LENOIR.

Situation de la Banque de France.

Nous avons sous les yeux la situation de la Banque de France au 12 janvier 1854.

Le numéraire en caisse, tant à Paris que dans les succursales, s'élève, au 12 janvier, à 294 millions; il s'élevait au 8 décembre à 316 millions. — Diminution : 22 millions.

L'année dernière, à pareille époque, la diminution de l'encaisse sur le mois précédent avait été de 29 millions.

Le portefeuille au 12 janvier est de 402 millions. Il était au 8 décembre de 384 millions. — Augmentation : 18 millions.

Les avances sur actions et obligations de chemins de fer s'élèvent au 12 janvier à 84 millions; elles s'élevaient au 8 décembre à 88 millions. — Diminution : 4 millions.

La circulation des billets de la Banque au porteur est, au 12 janvier, de 643 millions; elle était, au 8 décembre, de 632 millions. — Augmentation : 11 millions.

Les comptes courants des particuliers s'élèvent, au 12 janvier, à 152 millions; ils s'élevaient, au 8 décembre, à 156 millions. — Diminution : 4 millions.

Le compte courant créditeur du Trésor se solde en sa faveur, au 12 janvier, par 48 millions; il se soldait, au 8 décembre, par 59 millions. — Diminution : 11 millions.

En résumé, on trouve entre les deux situations au 12 janvier 1854 et au 8 décembre 1853, les différences suivantes :

Diminution de l'encaisse.	22	millions.
Augmentation du portefeuille.	18	—
Diminution des avances sur chemin de fer.	4	—
Augmentation de la circulation des billets.	11	—
Diminution des comptes courants des particuliers	4	—
Diminution du compte créditeur du Trésor.	11	—

F. SOLAR.

Situation de la Banque de France et de ses succursales au Jeudi 12 janvier 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	2[illegible]1 693,444	94
Numéraire dans les succursales.	93,495,767	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour..........................	473,778	78
Portefeuille de Paris, dont 69,190,776 fr. 59 c., provenant des succursales.......	188,570,047	22
Portefeuille des succursales, effets sur place.............	214,395,367	»
Avances sur lingots et monnaies	4,442,400	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	2,326,093	»
Avances sur effets publics français......................	34,667,036	40

Avances sur effets publics français dans les succursales...	11,289,119 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	65,210,000 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales............	19,352,824 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..............	70,000,000 »
Rentes de la réserve.........	10,000,000 »
Rentes, fonds disponibles.....	55,153,580 37
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	3,837,039 »
Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte..........	» »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	62,790 »
Divers....................	4,886,095 66
	975,015,379 07

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000 »
Réserve de la Banque........	12.980,750 14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque..............	501,619,200 »
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	141,496,675 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.....	6,891,204 63
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	9,000,173 »
Compte courant du Trésor créditeur................	48,424,410 48
Comptes courants de Paris....	126,316,024 18
Comptes courants dans les succursales.................	26 461,212 »
Dividendes à payer..........	2,983,796 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	1,302,372 75
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,289,106 12
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	24,616 44
Divers....................	976,108 08
	975,015,379 07

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

Résumé des recettes de la semaine.

Les bulletins des recettes hebdomadaires que nous publions cette semaine se rapportent, les uns à la dernière semaine de 1853, les autres aux premiers jours de 1854; il nous a été impossible, cette année encore, d'obtenir que les compagnies consentissent à adopter une forme et une époque uniformes pour la publication de leurs recettes ; c'est là cependant une mesure bien simple à prendre et bien utile pour les actionnaires et pour les capitalistes qui veulent comparer entre eux les résultats des différentes lignes.

Ainsi qu'il était facile de s'y attendre, les recettes que nous publions aujourd'hui ne présentent pas d'augmentations importantes sur la période correspondante de 1853 ; pour quelques lignes même il y a diminution ; mais cette faiblesse générale a une cause bien connue, la rigueur du froid, qui a diminué les voyages dans une proportion énorme, et l'envahissement à peu près générale des voies de fer par les neiges. Nous publions aujourd'hui des détails particuliers à cet envahissement sur le chemin de Strasbourg, qui a été le plus maltraité; mais les autres lignes, pour avoir moins souffert, n'ont pas moins eu de très-grandes difficultés à vaincre.

Le chemin de fer de Lyon, qui a subi la plus forte réduction comparative, doit ce triste privilége à ce qu'il est demeuré presque complétement séparé de son terminus méridional Lyon, par l'interruption totale de la navigation sur la Saône

Voici du reste le résumé des bulletins que nous publions dans ce numéro.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
	1re Catégorie (1).		
ORLÉANS	606,157 »	83,305	15.7
	2e Catégorie (2).		
NORD	539,026 »	10,378	1.9
ROUEN	158,015 »	1,172	0.7
		Augment. s. 1852 Totale	0/0
BALE	78,579 »	2,476	3.2
MÉDITERRANÉE (1re Section)	105,057 »	755	0.7
LOIRE			
ST-ÉTIENNE A LA LOIRE	46,034 »	3,783	8.9
		Diminution s. 1853 Totale	0/0.
LYON	244,522 »	82,857	25.3
HAVRE	63,739 »	2,000	3.1
OUEST	95,926 »	307	0.3
STRASBOURG	278,804 »	65,605	19.0

AD. BLAISE (des Vosges).

---

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.

(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

PARIS A ROUEN. — Assemblée générale le 31 janvier 1854, rue d'Amsterdam, 11, à 3 heures après midi.

Déposer vingt actions pour y assister.

STRASBOURG A BALE. — Assemblée générale le mercredi, 25 janvier 1854, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour délibérer sur la ratification de la convention de fusion de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec Paris à Strasbourg.

Pour y assister, déposer 20 actions rue Richelieu, 62, à Paris, au moins deux jours d'avance.

MULHOUSE A THANN. — Assemblée générale extraordinaire le 30 janvier, à 3 heures, palais Bonne-Nouvelle, à Paris. — Objet de la réunion : Modifications à apporter aux statuts.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Depuis le 1er janvier 1854, quatrième et dernier versement de 100 fr. sur les obligations de l'emprunt de 1852 (réduit à 92 fr. 50 par la déduction de l'intérêt semestriel). A défaut de versement avant le 15 janvier, l'intérêt sera dû à 5 0/0.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On [illegible] aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, à partir du 1er janvier.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Versement de 25 fr. par action du 5 au 20 janvier 1854, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

L'intérêt à 5 0/0 par an est dû pour chaque jour de retard, et sera exigé à partir du 21 janvier 1854.

OUEST. — A partir du 15 janvier 1854, rue Saint-Lazare, 124, troisième versement de 250 f. sur les obligations émises au 26 juillet 1853. L'intérêt à 5 0/0 l'an sera dû depuis le 15 janvier pour chaque jour de retard.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

NORD. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par antipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

LYON. — Emission de 11,840 obligations, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment

émis, et portant 50 francs d'intérêts, payables le 1er avril et le 1er octobre.

Le remboursement aura lieu en 50 années, à 1,250 fr., à partir de 1856.

L'émission aura lieu jusqu'au 20 janvier, à 1,050 fr., jouissance du 1er octobre 1853. On verse 250 fr. de suite. 800 francs seront versés ainsi qu'il suit : 200 fr. le 1er avril 1854; 200 fr. le 1er juin 1854; 200 fr. le 1er août 1854; 200 fr. le 1er octobre 1854, avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — Depuis le 2 janvier 1854, paiement du 1er coupon d'intérêt (10 fr. par action) dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 85.

ORLÉANS. — Premier et deuxième emprunts. Depuis le 2 janvier 1854, paiement des intérêts semestriels, 25 fr. par obligation, rue Drouot, 4. Paiement des 7 fr. 50 de l'intérêt semestriel des titres définitifs échu en janvier.

NORD. — Coupon de 16 fr. par action, et de 7 fr. 50 par obligation.

Du 2 au 12 janvier 1854, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance.

Le dépôt des coupons continuera à s'effectuer pendant ce temps.

STRASBOURG.—Depuis le 1er janvier le coupon des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. de Montereau, est payé de onze à trois heures, rue et place de Strasbourg, à la Compagnie ; on est prié de présenter cette fois les *titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

PARIS A LYON. — Depuis le 2 janvier 1854, on paie, rue de Provence, 47, le 3e coupon de dividende représentant seulement l'intérêt semestriel à 5 0/0 sur 250 fr. versés (soit 6 fr. 25 par action).

MÉDITERRANÉE. — Paiement depuis le 2 janvier 1854, du coupon d'intérêt 7 fr. 50 des obligations 3 0/0, échu le 1er janvier 1854; à Marseille, à la gare; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux ; à Paris, 23, rue Laffitte.

Les porteurs de l'emprunt de 30 millions d'Avignon à Marseille qui n'ont point opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échu le 1er janvier 1854, est payé, depuis le 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, nº 23; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12; à Marseille, à la gare.

OUEST.—Depuis le 1er janvier 1854, paiement des coupons de 25 fr. des obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite).

PARIS A CAEN ET CHERBOURG. — A dater du 8 janvier 1854, paiement des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853 (soit 2 fr. par action), rue d'Amsterdam, 14, de 10 à 3 heures. (*Voir aux versements.*)

STRASBOURG A BALE.—Depuis le 31 décembre, paiement du coupon du deuxième semestre des obligations de Wissembourg.

LYON A GENÈVE. — Rue Laffitte, 23, depuis le 6 janvier 1854, paiement des intérêts du premier et du deuxième versement de 1853, fixé à 4 fr. par action libérée de 200 fr., sur la présentation des titres, à Paris, 23, rue Laffite; sur dépôt des titres, à Londres, Capel-Court; à Genève, 9, Corvaterie; à Lyon, au syndicat des agents de change.

DIJON A BESANÇON. — Le 2e coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, est payé depuis le 1er janvier 1854, à Paris, rue Taitbout, 52; à Besançon, Grande-Rue, 72.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Le paiement des intérêts a lieu depuis le 1er janvier 1851 :

A Paris, chez M. Boignes et Ce, rue des Minimes, 14;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général ;

A la Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr. nos 21, 34, 97, 125, 136, 151, 204, 205, 210, 216 et les obligations de l'emprunt de 600,000 fr. nos 7, 12, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 444, 451, 567, 582, tirées le 10 avril 1854, sont remboursées depuis la même époque.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — (*Voir* aux appels de fonds).

CHEMIN DE FER DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. — Le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, soit 5 fr. par action sur 250 fr. versés, plus les intérêts des 1er juin et 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin, soit 50 c., est payé depuis le 2 janvier 1854, à Paris, place Vendôme, à la caisse générale de la Société du Crédit mobilier : à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33; à Toulouse, chez MM. J. et P. Vignerie et Ce.

CRÉDIT MOBILIER. — Depuis le 1er janvier 1854, distribution de 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, soit 9 fr. par action, place Vendôme, 15.

CRÉDIT FONCIER. — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, de 10 à 3 heures, depuis le lundi 2 janvier 1854, rue Taitbout, 57.

BANQUE DE FRANCE — Le dividende du deuxième semestre de 1853 est fixé à fr. 84 par action. Il est payé à bureau ouvert, depuis le 2 janvier courant, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoir. On devra présenter les titres.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — Paiement de l'intérêt 3 0/0, soit 15 fr., à partir du 2 janvier 1854.

ÉCHANGE DE TITRES.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. — Echange des titres provisoires, rue Basse-du-Rempart, 40, à Paris, de dix à deux heures, à partir du 16 janvier 1854; en même temps, on paiera les intérêts à 4 0/0 échus au 31 décembre 1853.

Pour opérer le dépôt des titres, se présenter soi-même ou donner une autorisation dont le modèle est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

Le bureau des transferts sera ouvert de 10 heures à 3 heures à partir [illegible].

GRAY A SAINT-DIZIER. — Le délai de l'option est expiré.

ANDRÉZIEUX A LA LOIRE. — Echange des actions contre des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, depuis le 2 janvier 1854, rue Neuve-de-l'Université, 18, de dix à trois heures.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Echange des actions contre des obligations de la Compagnie de jonction de Rhône et Loire, depuis le 28 décembre 1853.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (*Voir* aux appels de fonds.)

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

ORLÉANS. —Les 525 actions sorties au tirage du 13 décembre portent les numéros suivants : 110,601 à 110,700, — 162,301 à 162,400, — 203,601 à 203,625, — 218,801 à 218,900, — 231,201 à 231,300, — 250,901 à 251,000.

Les 95 obligations de 1er emprunt (1842) de 1,250 fr. portent les numéros 1,301 à 1,395.

Les 20 obligations du 2e emprunt (1848) de 1250 fr. portent les numéros 3,291 à 3,300, — 3,611 à 3,620.

Remboursement depuis le 2 janvier 1854, rue Drouot, 4.

ROUEN AU HAVRE. — Rue d'Amsterdam, 14, depuis le 2 janvier 1854, remboursement à 1,250 fr. des nos 3,601 — 3,645 — 3,669 — 3,679 — 3,687, des obligations de 5 millions du 1er octobre 1848.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — Remboursement depuis le 1er janvier 1854 des obligations tirées au sort le 26 novembre.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Voir aux annonces les numéros des 134 obligations sorties au tirage du 24 décembre.

C. DEVINA.

Chemin de Paris à Nevers.

Une commission a été nommée, au ministère des travaux publics, pour examiner toutes les questions qui se rattachent au chemin de Paris à Nevers. Deux Compagnies sont en présence : l'une représentée par MM. Dirblave et Montalivet, propose de faire le chemin par Corbeil; la seconde Compagnie, ayant à sa tête MM. Héquet et Hutteau d'Origny, offre de s'embrancher sur Fontainebleau.

G. LENOIR.

Note sur l'exploitation des chemins de fer à une voie en Allemagne.

M. Félix Mathias, ingénieur, sous chef de l'exploitation du chemin de fer du Nord, a lu à la dernière séance de la Société des Ingénieurs civils une note concernant le service des chemins à simple voie en Allemagne.

Cette question étant actuellement à l'ordre du jour, nous reproduisons textuellement cet [illegible]

AD. BLAISE (des Vosges).

M. le Ministre des travaux publics vient d'instituer une commission d'enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sécurité de la circulation sur les chemins de fer.

Au nombre des questions posées aux délégués des Compagnies, se trouvent naturellement celles concernant l'exploitation des chemins à simple voie; mais, comme jusqu'ici aucun service de cette nature n'a été installé en France que sur une petite échelle et même d'une manière tout à fait temporaire sur quelques lignes, il n'est pas probable que la commission recueille sur ce sujet des renseignements complets et satisfaisants. Il serait néanmoins regrettable, dans l'intérêt du développement du réseau français, par

conséquent dans celui de l'industrie et de la prospérité du pays, que les résultats d'une expérience faite dans des conditions défavorables, puissent faire mettre en doute la possibilité de faire en toute sécurité un service à une seule voie. Ce serait préparer la ruine de toutes les entreprises récemment concédées, pour lesquelles l'économie d'établissement est le premier élément de succès.

Le service à simple voie offre, sans contredit, des difficultés qu'on ne rencontre pas dans l'exploitation des lignes à double voie; mais admettre qu'on ne puisse y organiser un service sûr et régulier, c'est méconnaître les résultats obtenus dans des pays voisins, où depuis des années, l'exploitation à une voie fonctionne sur une très grande échelle.

L'Allemagne offre à cet égard un vaste champ d'exploration : sur les 8,235 kilomètres dont se compose actuellement le réseau germanique, 6,600 kilomètres, c'est-à-dire 80 0/0, sont exploités à simple voie. Ce serait d'ailleurs à tort qu'on croirait que la circulation sur ces lignes est sans importance : elles relient entre elles des villes telles que Cologne, Hambourg, Brême, Berlin, Stettin, Dantzig, Posen, Breslau, Prague, Vienne, Munich, qui toutes forment des centres industriels considérables et par conséquent donnent naissance à des transports de voyageurs et de marchandises comparables à ceux qui ont lieu sur certains parcours des chemins de premier ordre en France. Presque sur tous les chemins, les convois circulent de nuit, et sur quelques-uns on trouve une organisation de trains à grande vitesse qui se rapproche de celle des chemins de Rouen, du Nord et de Strasbourg.

Sur le chemin de fer de Cologne à Minden, par exemple, d'une longueur de 272 kilomètres, les trains express effectuent leur trajet en 5 h. 35 ; c'est une vitesse moyenne de près de 50 kilomètres et une vitesse en marche de 68 à 70 kilomètres à l'heure. Le parcours kilométrique journalier des trains est de 4,000 kilomètres en moyenne.

Le nombre des accidents a été jusqu'ici tout à fait insignifiant en Allemagne, et ce n'est qu'exceptionnellement que quelques-uns d'entre eux ont pu être attribués au système d'exploitation à simple voie.

A côté de ces heureux résultats obtenus dans un pays limitrophe, nous assistons en France au développement d'une tendance de l'opinion publique à déprécier outre mesure le service sur une voie, ou, du moins, à lui faire imposer des restrictions telles, que tout développement du trafic y deviendrait impossible. Il y a donc opportunité à donner quelques détails sur l'exploitation actuelle des lignes allemandes.

Ces renseignements feront ressortir que, si jusqu'ici on n'a pas trouvé en France toutes les garanties de sécurité désirables dans un service à simple voie, c'est qu'installé presque toujours seulement d'une manière provisoire et précipitée, il n'a pas été pourvu de signaux spéciaux, dont l'emploi aurait été superflu dans le service à double voie qui devait lui succéder.

En Allemagne, il n'en a pas été de même. L'exploitation à simple voie devant rester définitive, les Compagnies ont fait tous les sacrifices pour la doter successivement des aménagements perfectionnés, capables d'assurer la sécurité, la régularité et le développement de la circulation.

Pour répondre au besoin du moment, les renseignements que j'ai recueillis en Allemagne sont classés de façon à les adapter aux questions posées dans le programme d'enquête, concernant l'exploitation à simple voie. Je rappellerai ici ces questions, mais en intervertissant l'ordre dans lequel elles ont été posées :

« 1° L'exploitation sur une seule voie n'exige-t-elle » pas des modifications dans le système des signaux ? »

« 2° N'entraîne-t-elle pas un usage plus régulier, » plus fréquent du télégraphe ? »

« 3° Signale-t-on les trains de proche en proche et » de station en station au moyen du télégraphe élec- » trique ? »

« 4° Comment évite-t-on la rencontre des trains » marchant en sens contraire ? »

« 5° Comment va-t-on au secours d'un train mar- » chant en sens contraire ? »

« 6° A quelle règle soumet-on la circulation des » trains spéciaux ou extraordinaires dans l'exploita- » tion sur une seule voie ? »

« 7° Arrive-t-il souvent que le télégraphe électrique » éprouve des perturbations ? A quelle cause ces per- » turbations sont-elles dues ? Quelles mesures prend- » on pour assurer le service lorsqu'elles ont lieu ? »

« 8° Fait-on usage pour l'exploitation à une seule » voie d'un système consistant à faire accompagner » tous les trains entre les points de croisement par » un pilote, ou à les faire remorquer par une ma- » chine-pilote qui revient ensuite au point de dé- » part ? »

Enfin, subsidiairement, pour les chemins à double voie :

« 9° Quelles mesures prend-on lorsqu'il y a néces- » sité, pour cause de réparation, d'exploiter momen- » tanément une partie de la ligne sur une seule » voie ? »

1° *L'exploitation sur une seule voie n'exige-t-elle pas des modifications dans le système des signaux ?*

L'exploitation des lignes à simple voie exige des signaux complétement différents et beaucoup plus compliqués que ceux en usage sur les chemins à double voie. Sur ces derniers, les trains pouvant toujours être expédiés, sans qu'on ait besoin de se préoccuper de l'arrivée des trains venant en sens opposé, les signaux n'ont d'autre but que de commander l'attention, le ralentissement ou l'arrêt. Il y a généralement deux catégories de signaux : les uns sont fixes, les autres mobiles. Les signaux fixes sont placés, sous forme de disques, aux abords des stations, des bifurcations et de tous les obstacles locaux. Ils sont complétement indépendants les uns des autres, et destinés seulement à couvrir un train arrêté ou à en interdire le passage. Les signaux mobiles sont donnés avec le drapeau rouge le jour, la lanterne à trois feux de couleurs variables la nuit (blanc, vert, rouge). Pour les temps de brouillard, ou lorsqu'on ne peut rester sur la voie pour faire les signaux, on se sert, en outre, sur quelques lignes, de pétards.

Sur les chemins à simple voie, les signaux ont d'autres conditions à remplir : un train ou machine ne pouvant partir d'une station intermédiaire ou garage sans être annoncé et sans connaître la marche du train venant en sens opposé, il faut, non-seulement, que les signaux puissent, comme dans un service à double voie, commander *l'attention, le ralentissement ou l'arrêt*, mais encore : 1° indiquer de proche en proche le sens de la marche des trains ; 2° avertir des modifications survenues ou à faire dans les garages de trains par suite de retard ; 3° appeler au besoin une machine de secours.

Les signaux à transmettre à distance se donnent, sur les chemins allemands, par un appareil fixe, espèce de télégraphe aérien, qui est placé le long de la voie. Sa construction est à peu près la même sur toutes les lignes. Il se compose d'un mât de 9 mètres à 10 mètres de hauteur, en échelle de perroquet ; l'extrémité supérieure du mât porte sur un axe perpendiculaire à la ligne des rails deux bras peints en rouge et formés de lames de fer disposées en jalousies pour alléger le poids et offrir moins de résistance au vent. Ces bras sont manœuvrés par un garde, à l'aide d'un tirage en fils de fer qui lui permet de leur faire prendre à volonté, soit isolément, soit simultanément, des positions horizontales ou verticales, ou bien des directions inclinées à 45°, tantôt au-dessus, tantôt au-dessous de l'axe de rotation. Six combinaisons suffisent toujours pour la transmission des signaux du jour. Le prix d'un de ces mâts est de 172 fr.

Sur quelques chemins, tels que ceux de Breslau, d'Anhalt, et de Hamm à Cassel, dans le but de faire apercevoir aux mécaniciens le plus loin possible les signaux indiquant la voie *libre, le ralentissement ou l'arrêt*, on a compliqué la disposition du mât d'un gros ballon en osier, peint en rouge, qui glisse sur une tringle, et qu'on fixe en haut, au milieu ou en bas, selon que l'on veut faire un des trois signaux locaux. Sur le chemin de Brunswick, on a adapté dans le même but, au sommet du mât, un disque rouge en tôle qu'on tourne à volonté, soit perpendiculairement, soit parallèlement à la voie.

Les signaux d'arrêt ne se font sur aucun chemin allemand à l'aide de pétards.

La disposition des signaux de nuit est très-variée. Chaque chemin a pour ainsi dire son système. Sur le chemin rhénan, on place les lanternes dans des chapelles ménagées dans les maisons de gardes ; sur d'autres, on les accroche contre des poteaux spéciaux, ou deux l'une à côté de l'autre, ou deux l'une au-dessus l'autre, ou trois à angle droit. Sur les chemins de construction plus récente, tels que celui de Cologne à Minden, les lanternes sont à feu blanc, vert et rouge, et elles s'emploient combinées deux à deux. On les applique contre le mât même, de manière à présenter toujours leur feu du côté opposé à la direction du train attendu.

Les télégraphes aériens ont l'inconvénient d'obliger les gardes à se tenir dans le voisinage des mâts et d'en augmenter notablement le nombre, car ces télégraphes, pour se prêter efficacement à la transmission sûre et prompte des signaux, doivent être assez rapprochés les uns des autres pour que le mécanicien ait toujours un signal en vue. Aussi, leur espacement ne dépasse-t-il jamais 400 à 500 mètres.

L'entretien de la voie gagne à cette multiplicité de gardes, mais elle constitue une charge très-onéreuse pour l'exploitation.

2° *N'entraîne-t-elle pas un usage plus fréquent et plus régulier du télégraphe ?*

Les télégraphes aériens ont un autre inconvénient plus grave et plus sérieux, celui d'être complétement inefficaces en temps de brouillard ou de neige. Depuis deux ans, on a heureusement suppléé à leur insuffisance par l'application des courants électriques.

Cette innovation a permis de régénérer complétement le service à simple voie ; les gouvernements étrangers ont laissé sans entraves à l'intelligence des Compagnies, le soin d'approprier l'emploi du télégraphe aux besoins si variés, si compliqués, je dirai si instantanés des chemins de fer en général et de ceux à simple voie en particulier.

Dans toute l'Allemagne, le télégraphe électrique est mis à la libre disposition des administrations de chemin de fer ; c'est en grande partie à cette sage libéralité que les chemins à simple voie doivent, en Allemagne, la précision et la sécurité de leur exploitation.

L'Etat a accordé aux Compagnies de faire desservir les appareils par leurs propres employés, et c'est à juste titre. La première condition de sécurité dans une exploitation de chemin de fer, c'est que le personnel ne reçoive qu'une seule et même impulsion. Les stationnaires de télégraphe sont préposés à un service trop intimement lié à celui de la circulation des trains pour qu'ils ne relèvent pas directement du chef de l'exploitation.

Les seules restrictions qu'on ait imposé aux administrations de chemins de fer, sont : de n'affecter le télégraphe électrique qu'aux besoins du service, d'informer l'Etat du choix des appareils et de se soumettre au contrôle des commissaires royaux qui visitent de temps à autre les registres d'inscription des dépêches.

3° *Signale-t-on les trains de proche en proche et de station en station à l'aide du télégraphe électrique ?*

L'organisation adoptée est généralement celle-ci : les stations principales, ainsi que les stations intermédiaires, communiquent entre elles au moyen d'appareils alphabétiques de Siemens ou de Kramer ; les trains correspondent à volonté, avec les stations où se trouvent des machines de réserve, à l'aide d'appareils télégraphiques mobiles, et en outre, les stations signalent à tous les gardes-ligne, de proche en proche, le départ de tous les trains à l'aide de *grosses sonneries* adaptées extérieurement à la partie supérieure de leurs guérites, sonneries qui font retentir un nombre déterminé de coups de cloche lorsqu'un train marche dans la direction du nord, et un nombre de coups double lorsqu'il se dirige dans le sens opposé, ou *vice versâ*. Sur le chemin de Cologne à Minden, par exemple, on sonne douze fois quand un train marche de Cologne à Minden, et vingt-quatre fois quand il se dirige de Minden à Cologne, en laissant un court intervalle entre la première et la seconde série de douze coups.

Il en résulte une telle différence de temps dans la durée du tintement, que les gardes n'ont, pour ainsi dire, pas besoin de compter le nombre de coups de cloche pour en reconnaître la signification.

Ce dernier mode de communication est un perfectionnement récent, auquel a conduit l'inefficacité des télégraphes aériens, en temps de brouillard ou de

neige. Il a une large part dans les améliorations qui se sont produites sur les chemins à simple voie. Les sonneries électriques fonctionnent, d'ailleurs, concurremment avec les télégraphes aériens, qu'on oblige les gardes à manœuvrer pour traduire au mécanicien les avis qu'ils ont reçus et tenir constamment en éveil tous les agents de la voie; seulement on a réalisé sur toutes les lignes de notables économies en les éloignant davantage les uns des autres. Les intervalles ont été portés de 400 mètres à 800 et 1,100 mètres.

Les sonneries électriques sont d'une construction très-simple : deux timbres en fonte concentriques, sont suspendus, l'un au-dessus de l'autre, à la partie supérieure de la guérite, et abrités par un petit toit. Ils sonnent sous l'action de deux marteaux qui se meuvent par l'intermédiaire d'un mécanisme se rapprochant de celui du tourne-broche à poids, dont le balancier est mû par un électro-aimant relié au fil de la ligne. La grande roue de transmission de mouvement porte, à son pourtour, un nombre de boutons correspondant au nombre de sons de cloche qu'on veut obtenir pour un tour de roue. Ces boutons font basculer deux leviers qui, à l'aide d'un tirage en fil de fer, font frapper les marteaux.

L'emploi des deux timbres a pour but la production de coups doubles très-rapprochés. *Je joins ici*, pour la parfaite intelligence du mécanisme, un croquis de l'appareil. La dépense d'une sonnerie est de 245 fr., toute posée. Celles qui ne donnent que des coups simples, et qui, par suite, n'ont qu'un timbre et qu'un marteau, ne coûtent que 202 fr.

Les sonneries sont, ou à courant continu, ou à courant intermittents. Le système à courant intermittent est généralement préféré, parce qu'il n'entraîne pas l'obligation d'avoir un fil spécial : il permet d'utiliser le même fil pour les relations des petites stations entre elles. Ce résultat économique s'obtient en réglant la palette de l'électro-aimant de chaque guérite, de telle sorte que le courant qui suffit à la correspondance de deux stations voisines, *soit trop faible* pour produire le déclanchement du mécanisme des sonneries, qui demandent, pour être mises en mouvement, l'addition d'une pile supplémentaire pour renforcer le courant.

Les courants intermittents offrent, d'ailleurs, cette autre économie, de consommer beaucoup moins de sulfate de cuivre que les courants continus.

Quand on veut faire mouvoir les sonneries sur une ligne à courant intermittent, il faut que la station voisine mette le commutateur en communication avec la terre, pour que le circuit ait lieu, sans que ni le récepteur ni la sonnerie soient soumis à des actions magnétiques trop fortes, qui les dérégleraient complétement.

Avec les appareils à courant continu, il faut que les deux stations interrompent simultanément le courant. La disposition des appareils, dans l'un ou l'autre cas, reste la même, à la position des crochets d'embrayage près. Quel que soit donc le système, et c'est là une heureuse obligation, il faut qu'il y ait entente préalable entre deux stations consécutives pour la mise en mouvement des sonneries.

L'entretien des appareils se résume, pour les gardes, à surveiller le mécanisme, pour qu'aucun corps étranger ne gêne les rouages; à remonter le poids, et, en hiver, à faire tomber la neige qui pourrait se fixer sur les timbres ou gêner le jeu des marteaux.

Sur le chemin de Cologne à Menden, les stations pourvues d'appareils télégraphiques fixes ne sont, en général, éloignées les unes des autres que de 10 kilomètres; les sonneries sont régulièrement placées sur la ligne principale, de 900 en 900 mètres; il en résulte que le nombre de gardes avertis simultanément ne dépasse jamais 9 ou 10. Ils peuvent donc, sans inconvénient, aussitôt l'avis donné du départ d'un train, fermer les barrières, car la circulation sur les passages à niveau n'est jamais arrêtée pendant plus de 5 à 8 minutes avant l'arrivée du convoi.

Les sonneries ont encore une autre destination que celle d'annoncer le départ des trains : elles servent aux gardes de signal d'alarme, lorsque la voie présente un danger à la circulation, ou que de prompts secours sont nécessaires. Pour ces cas, évidemment exceptionnels, les gardes ont ordre de faire marcher à la main les marteaux des cloches, de manière à frapper trois coups dans l'intervalle de 15 secondes. Le bruit arrive très-facilement au garde suivant, placé à environ 1 kilomètre, et le signal se répète, de proche en proche, jusqu'à la station voisine.

4° *Comment évite-t-on la rencontre des trains marchant en sens contraire?*

Les règlements prévoient aussi le cas où, par une circonstance fortuite, un malentendu, le signal du départ d'un train dans un sens est suivi, peu après, du signal annonçant un train lancé dans l'autre direction.

Les prescriptions portent que, dans ce cas, le garde chez lequel arrivent en premier ces avis contradictoires doit faire immédiatement, et aux deux trains à la fois, le signal d'arrêt, qui se transmet de garde en garde.

Lorsque les deux trains ont été arrêtés, on les fait avancer prudemment l'un vers l'autre, et les conducteurs-chefs se mettent d'accord sur le choix de celui des deux trains qui doit rétrograder, après avoir pris, bien entendu, toutes les mesures nécessaires.

Ce sont là des précautions bonnes à indiquer, mais qui, heureusement, n'ont reçu et ne recevront probablement jamais d'application.

Il n'en est pas de même des précautions qui doivent présider aux modifications à introduire dans les points de garages en cas de retard des trains. Elles ont une importance très-grande, car ces perturbations dans le service peuvent se reproduire journellement, et le moindre malentendu entraîne avec lui de très-graves conséquences. Les règlements donnés à cet égard sont très-clairs, très-explicites, et les termes en sont tellement identiques pour les diverses lignes, qu'on est fondé à penser que ces prescriptions ont été arrêtées d'un commun accord.

En voici la traduction :

« Lorsque, par suite de retards dans la marche des
» trains, on se sert du télégraphe pour modifier leurs
» croisements prévus, on observe les mesures sui-
» vantes :

» Celle des stations d'où le train doit partir doit
» d'abord interpeller la station vers laquelle le train
» se dirige par une dépêche ainsi conçue :

» Le train de voyageurs n°
» Le train de marchandises n° } peut-il partir pour?
» Le train spécial

» La station interpellée, lorsqu'elle veut donner son
» consentement au départ, doit répondre :

» *Oui*, le train de voyageurs n°
» — le train de marchandises n° } peut partir pour....
» — le train spécial

» En cas de refus, la rédaction de la dépêche doit
» être :

» *Non*, le train de voyageurs n°
» — le train de marchandises n° } ne peut partir.
» — le train spécial

» Ainsi ce n'est que lorsque la station vers laquelle
» un train doit avancer, a donné son consentement
» formel à la modification apportée au croisement des
» trains, que le train peut quitter la station où le
» croisement normal devait se faire.

» Toute dépêche concernant le croisement de train,
» et en général toute dépêche pouvant, par un malen-
» tendu, occasionner un accident, doit être donnée en
» toutes lettres, sans aucune abréviation, et la station
» destinataire ne doit pas seulement répondre *com-*
» *pris*, mais faire une réponse qui soit la répétition,
» mot à mot, de la dépêche, comme il est indiqué dans
» les exemples ci-dessus. »

Il existe dans tous les postes télégraphiques d'Allemagne une disposition extrêmement ingénieuse, représentée sur la planche ci-annexée, pour parer, autant que possible, aux inconvénients qui pourraient résulter de l'absence momentanée de l'employé de service.

Un commutateur est fixé contre le pêne de la serrure de la porte du poste. Quand l'employé est présent, ce commutateur dirige le courant dans les petites sonneries du poste; mais quand il a besoin de s'absenter, il donne, en sortant, un tour de clef à la porte et, par ce mouvement, le commutateur se place de telle sorte que le courant se dirige directement vers une grosse sonnerie de garde, placée au dehors du poste, qui retentit pour avertir les employés lorsqu'une dépêche arrive.

Avant l'établissement du télégraphe, les changements de croisements se faisaient à l'aide de mâts à signaux; on retenait à la station précédente le train qui, par suite de retard, ne pouvait arriver à l'heure prescrite à la station suivante, où devait avoir lieu le croisement, et la retenue du train était signalée de proche en proche jusqu'à la station voisine, par une combinaison réglementaire des bras du télégraphe aérien, voulant dire : *le train ne part pas*.

En général, sur les chemins d'Allemagne, les croisements de train n'ont lieu que dans les stations, et non sur des voies d'évitement situées entre deux gares.

5° *Comment va-t-on au secours d'un train sans courir le risque d'un choc?*

Les règles données ci-dessus pour opérer avec sécurité des changements dans le croisement des trains en cas de retard, seraient incomplètes si elles ne prévoyaient un autre embarras de service qui peut aussi se représenter fréquemment, l'arrêt d'un train nécessitant l'appel d'une machine de secours.

Dans tous les pays, sur les chemins à deux voies, les machines de réserve *vont d'office*, après les délais prescrits, au-devant des trains attendus, et elles peuvent le faire en toute sécurité, sans crainte de collision, puisqu'elles suivent une voie différente de celle affectée à la marche du train arrêté ou en retard.

Sur les chemins à une voie, il n'en est pas ainsi : les machines de secours doivent nécessairement marcher à contre-sens du train attendu; l'envoi *d'office* d'une machine de réserve ne serait donc pas sans inconvénient. Aussi sur tous les chemins de fer d'Allemagne, sans exception, la machine de secours ne peut-elle se déplacer que sur des signaux déterminés ou une demande transmise par le télégraphe, le tout sur l'ordre du chef de train en détresse.

Sur le chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Cologne, la demande d'une machine de secours se fait exclusivement à l'aide d'un appareil télégraphique portatif. Tous les trains en sont munis.

Leur maniement est très-facile par suite de l'adoption pour les relations des *stations principales* entre elles, du *système à courant continu*. La communication s'établit en interrompant le courant qui dessert les deux stations. Pour le faire commodément, le fil a été posé de telle sorte que, sur toute la ligne, il passe dans l'intérieur des guérites de gardes; une règle en fer, fixée par deux vis de pression, établit la jonction entre les extrémités du fil qui traverse la guérite. Quand le conducteur veut se servir de son appareil, il le transporte dans la maison d'un garde et enlève la règle en la dévissant. L'interruption du courant met immédiatement en mouvement les sonneries des deux stations voisines; le conducteur accroche aussitôt après l'appareil contre la tablette disposée à cet effet, et indique, par un tour de manipulateur, celle des deux stations attaquées avec laquelle il veut correspondre. Celle non interpellée reste muette en se mettant sur terre, et la correspondance s'établit librement entre le conducteur et le poste désigné par lui. Quand la transmission est terminée, il donne le mot *repos*, décroche son appareil et revisse la règle pour rétablir la communication entre les deux stations.

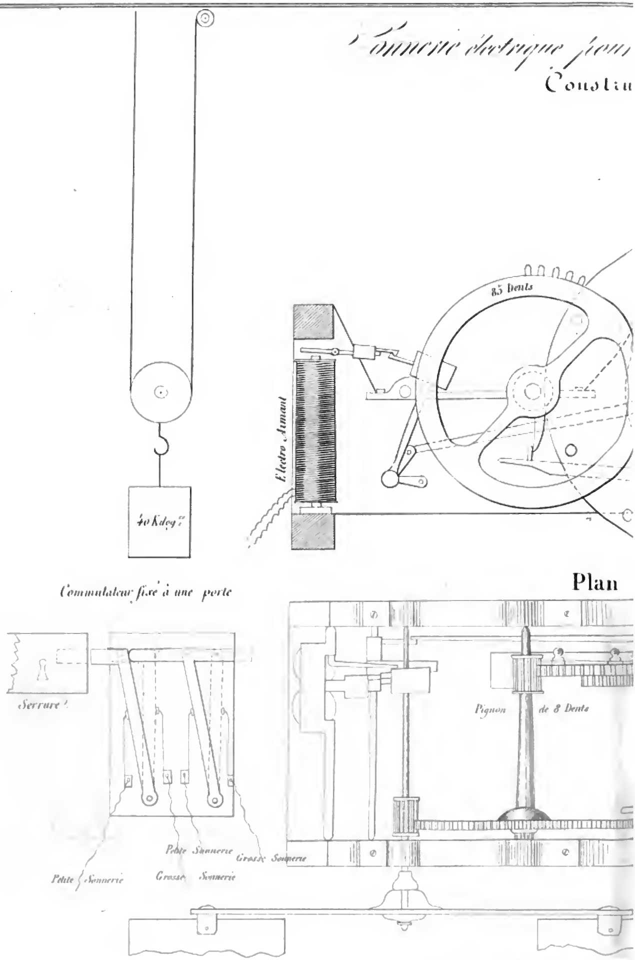
Le transport de l'appareil dans une maison de garde est peut-être un embarras; mais comme elles ne sont éloignées les unes des autres que d'un kilomètre au plus, le conducteur dans les plus mauvaises conditions n'a qu'un parcours de 500 mètres à faire.

Sur les chemins de fer d'Orléans et du Nord, qui sont jusqu'ici les seuls en France où on emploie des appareils télégraphiques mobiles, l'installation du système est beaucoup plus compliquée : les appareils des stations de ces lignes ne fonctionnant que sous l'action de courants intermittents, il faut que les télégraphes mobiles portent avec eux leurs piles et que le conducteur établisse chaque fois un circuit complet. C'est une opération assez compliquée : il faut dérouler le fil de l'une des bobines de l'électro-aimant, l'attacher à l'extrémité d'une canne, et suspendre celle-ci au fil de la ligne, dévider ensuite le fil d'une autre bobine, attacher une des extrémités à un coin en fer, qu'on fixe entre le joint de deux rails, puis régler la tension de la palette du récepteur, pour la proportionner à l'intensité du courant venant des stations.

Ces appareils présentent, outre ces complications, plusieurs inconvénients : le réglage demande une grande habitude que les conducteurs n'acquièrent que difficilement. Les vases de la pile, qui sont en verre, se cassent très-facilement dans le chargement et le déchargement de l'appareil; l'entretien de la pile en sulfate de cuivre exige beaucoup de soin; enfin, en hiver, par les grands froids, la dissolution se congèle et reste improductive.

Sonnerie électrique pour

Constru

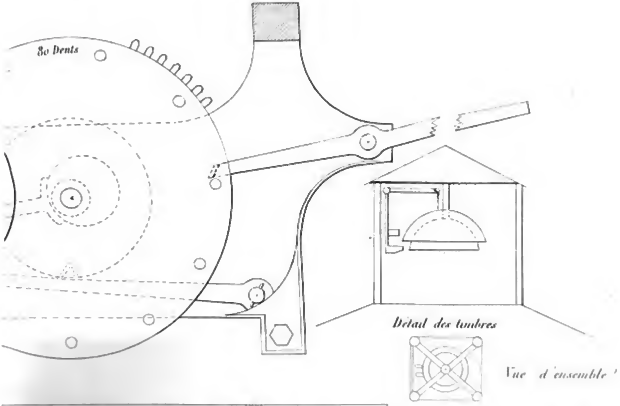


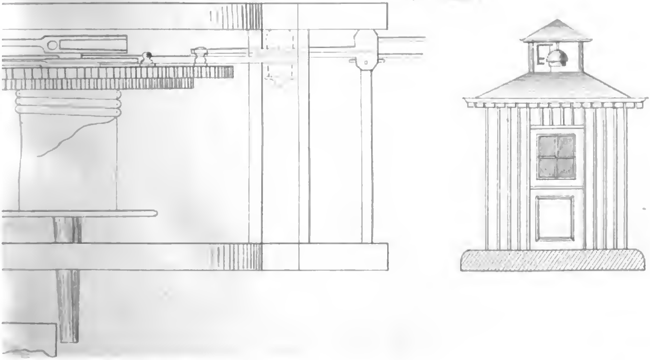
Echelle moitié d'exécut

les grandes lignes des chemins Allemands

le par **KRAMER** à Berlin.

Coupe





n pour la coupe et le plan.

Les appareils portatifs des chemins de fer allemands ne présentent aucun de ces inconvénients, précisément parce que les stations principales avec lesquelles ils sont appelés à correspondre sont desservies par un fil à courant continu et non par un fil à courant intermittent. Celui-ci circulant toujours, le conducteur le trouve tout créé, au lieu d'avoir à le produire avec une pile spéciale, comme dans le système des transmissions à courant intermittent. Il est dispensé en outre du soin de régler la palette de l'électro-aimant, parce que l'intensité des courants continus étant à peu près constante, les appareils mobiles peuvent presque toujours fonctionner sans embarras, en quelque point qu'on les intercalle entre deux stations.

A l'occasion de la description des sonneries électriques, j'ai fait ressortir l'économie d'installation à laquelle conduit l'emploi d'appareils à courant intermittent, qui permet de n'avoir qu'un seul et même fil pour la correspondance des stations intermédiaires entre elles et le jeu des sonneries. Les détails ci-dessus conduisent à reconnaître que pour satisfaire à d'autres conditions, le système à courant continu a des avantages qui lui sont propres. Ce serait donc à tort qu'on donnerait la préférence à l'un ou l'autre espèce de courant, et, sous ce rapport, les Allemands, qui emploient les deux concurremment, me semblent avoir tiré un meilleur parti des ressources de la télégraphie électrique que nous, qui sur chaque chemin n'avons qu'un seul des deux systèmes à la fois.

Les règlements concernant les machines de secours entrent dans beaucoup de détails. Les prescriptions les plus essentielles sont les suivantes :

1° Les dépêches doivent être faites en toutes lettres et sans abréviation.

2° Le conducteur qui a demandé du secours doit attendre l'arrivée de la machine, lors même que la cause qui a motivé la demande de secours aurait disparu ; il n'est fait exception à cette règle que pour les portions de ligne où se trouve une double voie.

3° Aussitôt le train arrêté, les signaux doivent être faits à 900 mètres en arrière et 750 mètres en avant.

4° Le départ de la machine doit être annoncé comme celui d'un train.

Sur le chemin de fer de Cologne à Minden, les demandes de secours se font également avec l'appareil mobile, mais on y a conservé dans le règlement des signaux les prescriptions pour l'emploi dans le même but du télégraphe aérien. C'est une sage précaution, car, en cas d'accident, l'appareil du train pourrait se trouver être mis hors de service.

Sur les chemins qui n'ont pas d'appareils télégraphiques, les machines de secours sont demandées, de jour comme de nuit, par les mâts à signaux, dont les indications sont répétées par les gardes, de proche en proche, jusqu'à la station où se trouve un dépôt de machines ; les signaux sont maintenus par chaque garde jusqu'à ce qu'il ait vu passer la machine. Lorsque le train se trouve arrêté dans le voisinage d'une station à poste télégraphique, la demande est faite concurremment par les mâts et le fil électrique.

4° A quelles règles soumet-on la circulation des trains spéciaux ou extraordinaires, dans l'exploitation sur une seule voie.

De même que les machines de secours ne peuvent se mettre en marche que sur un ordre, de même les trains spéciaux ou extraordinaires ne peuvent circuler sans avoir été annoncés ou par les trains ou par le télégraphe. Autant que possible, ils le sont par les deux moyens à la fois. Les trains peuvent signaler non seulement un convoi qui suivrait la même direction, mais ils peuvent même annoncer un train spécial attendu dans la direction opposée à celle qu'ils suivent.

Sur les chemins rhénans et de Cologne à Minden, on place, *dans le premier cas*, un drapeau vert le jour, et une lanterne à feu vert la nuit, à l'angle de la *dernière* voiture du train ; lorsqu'on veut annoncer un train spécial, venant *en sens contraire*, le drapeau ou la lanterne se met *en avant* sur la machine ou le tender.

L'expédition d'un train spécial ou extraordinaire peut donc toujours avoir lieu de jour et de nuit.

Le règlement de police, en Prusse, a fixé l'intervalle à laisser entre deux trains consécutifs : il est de 10 minutes pour deux trains de même nature, de 5 minutes pour un train omnibus ou de marchandises suivant un train direct. En marche, les trains doivent toujours se tenir à un intervalle de 1000 mètres au moins.

7° Arrive-t-il souvent que le télégraphe électrique éprouve des perturbations? — A quelles causes ces perturbations sont-elles dues? — Quelles mesures prend-on pour assurer le service quand elles ont lieu?

Telles sont les règles qui régissent en Allemagne l'exploitation des chemins à simple voie. Pour ne pas fatiguer l'attention, j'ai évité d'énumérer les signes conventionnels des mâts aériens, qui diffèrent d'une ligne à l'autre ou à peu près. J'ai préféré réunir sous forme de tableau ses principaux signaux en vigueur, de manière à mieux faire ressortir les différences.

En général, le service est organisé de telle sorte que les télégraphes aériens et les télégraphes électriques se prêtent un mutuel concours et dans certains cas suppléent les uns aux autres : c'est une garantie contre certaines perturbations dans leur service. Les perturbations qui peuvent s'opposer à l'action des télégraphes aériens sont, comme je l'ai dit, la neige, le brouillard et le vent.

Les causes d'interruption dans les transmissions électriques sont plus nombreuses et plus variées ; les unes sont locales et dues tantôt à des dérangements dans les appareils ou à des pertes de courants, tantôt à l'insuffisance momentanée ou au mauvais état d'entretien des piles.

Les influences atmosphériques provoquent des dérangements d'une autre espèce, en faisant varier les conditions d'isolement des fils et en développant des courants qui paralysent celui de la batterie. Les fils peuvent en outre être rompus par la malveillance, par un abaissement brusque de température, ou par les efforts continuels de tension ou de torsion qui les sollicitent ; enfin, les poteaux eux-mêmes peuvent être renversés, et tous ces accidents sont de nature à interrompre momentanément la transmission.

En général, il suffit de quelques heures pour rétablir le service régulier. On remédie aux perturbations locales par les appareils de rechange dont toutes les gares importantes sont pourvues, et par le renouvellements des fils conducteurs des postes. Les influences atmosphériques disparaissent avec les causes momentanées qui les ont produites, et qui ne se répètent pas plus de douze à quinze fois par an. Enfin, on pare aux accidents qui peuvent survenir aux fils et aux poteaux par une surveillance continue, d'autant plus facile, que le personnel de la voie est très-considérable sur les chemins d'Allemagne.

On a cherché à se soustraire, à l'aide de conducteurs souterrains, aux inconvénients résultant d'influences atmosphériques ou d'accidents, et à remédier, par l'emploi de courants continus, aux variations dans les transmissions qu'on reproche aux courants intermittents.

Jusqu'ici, aucun des systèmes adoptés n'a donné des résultats complétement satisfaisants.

Les conducteurs souterrains présentent, au premier abord, de séduisants avantages. La malveillance, les orages, le froid, le vent, les déraillements, ne peuvent exercer leur action destructive sur des fils enterrés sous le sol. Mais la condition essentielle, la condition difficile à remplir, est de trouver un enduit qui mette les fils souterrains complétement à l'abri de l'humidité du sol, et qui soit inattaquable aux vers rongeurs ; une substance, en un mot, qui puisse conserver indéfiniment ses propriétés isolantes. La gutta-percha a été employée sur une grande échelle, en Prusse, comme enveloppe des fils. Malheureusement, cette matière, sur laquelle on avait fondé tant d'espérance, ne paraît pas avoir répondu à l'attente publique, car aucune Compagnie de chemins de fer n'a suivi l'État dans la voie de ses essais, et l'État lui-même préfère aujourd'hui les suspensions aériennes. On a constaté des pertes de courant de 20 à 25 0/0 sur des parcours de 200 kilomètres seulement. Cet insuccès tient à une fabrication imparfaite et à des difficultés de pose. On comprend que pour enduire des fils de 200 à 300 mètres de longueur chacun, il soit presque impossible d'arriver à un mélange uniforme et à un centrage parfait ; d'autre part, il n'est pas moins difficile de faire manier assez délicatement de nombreux paquets de fils, sans produire de ces lésions, de ces écorchures, si je puis employer ce terme, qui constituent chacune une issue par laquelle le courant s'échappe, et dont la recherche, une fois le fil enterré, est une longue et difficile opération. C'est elle qui a jeté dans un découragement complet ceux-là mêmes qui avaient secondé la plus les efforts de l'inventeur. Un jour, peut-être, arrivera-t-on à combattre avec succès ces imperfections.

La pose souterraine a deux autres inconvénients : elle coûte beaucoup plus cher que la suspension aérienne et elle donne lieu à de très-grands embarras, lorsque, par suite du développement des relations télégraphiques, on veut augmenter le nombre des fils, comme en Prusse, par exemple, où on a passé successivement d'un seul fil à cinq, six et au-delà.

C'est tout un travail, car il faut faire des tranchées avec la pioche d'une extrémité de la ligne à l'autre, et quelque soin qu'on prenne en faisant les fouilles, on endommage toujours quelques-uns des fils déjà posés. Aussi a-t-on préféré plusieurs fois, malgré une augmentation considérable de dépenses, renoncer aux travaux déjà faits et creuser de nouvelles voies souterraines. Avec les poteaux, les additions de fils se font sans embarras et sans autre limite que la résistance ou la hauteur même des supports.

Les courants continus, avec fils en l'air, ne remédient pas non plus aux inconvénients des déperditions reprochés aux courants intermittents. Ils permettent à celui qui transmet une dépêche de la suivre lettre à lettre sur son propre récepteur (ce qu'il ne peut pas avec ceux à courant intermittent) et d'avoir ainsi un contrôle immédiat de l'arrivée à destination ; mais cette garantie pourrait n'être qu'illusoire dans certains cas, car le récepteur peut fonctionner, et néanmoins, par suite d'un isolement imparfait, le courant se perdre par un poteau intermédiaire.

En résumé, tant qu'on n'aura pas trouvé le moyen d'éviter les déperditions de courants dans des voies souterraines, il vaut mieux, selon moi, se servir pour les grands parcours des fils aériens et, avec ce système, ne donner de préférence exclusive ni au courant intermittent, ni au courant continu, mais se servir des deux : du premier, pour les relations des stations intermédiaires entre elles, et du second, pour celles des gares à dépôt de machines, parce qu'il se prête à un emploi facile des appareils télégraphiques portatifs.

8° Fait-on usage, pour l'exploitation à une seule voie, d'un système consistant à faire accompagner tous les trains, entre les points de croisements, par un pilote ou à les faire remorquer par une machine pilote qui revient ensuite à son point de départ?

Cette note n'étant destinée qu'à être une relation raisonnée du système d'exploitation suivi en Allemagne, son cadre ne comporte pas la discussion de procédés qui n'ont pas reçu et ne *recevront jamais* d'application : tel que celui de faire accompagner tous les trains, entre les points de croisement, par un pilote ou à les faire remorquer par une machine-pilote qui reviendrait ensuite au point de départ.

Les hommes pratiques savent, en effet, qu'adopter ce système comme base d'une exploitation permanente et sérieuse, ce serait vouloir rendre tout service impossible.

La première conséquence de ce principe serait de priver de la ressource de modifier le croisement des trains ; d'imposer, par suite, l'obligation de rendre les trains solidaires les uns des autres ; de faire supporter *à tous* le retard *d'un seul*, et cela non-seulement dans le courant d'une journée, mais en empiétant indéfiniment d'un jour sur l'autre pour peu qu'un chemin fût de quelque importance. Ce sont là les inconvénients saillants, mais non les seuls ; l'expédition des trains spéciaux, le déplacement des machines de secours, éprouvent avec ce système des difficultés sans nombre, sinon des impossibilités absolues.

L'emploi d'une machine pilote, comme variante, loin d'être une mesure de sécurité, constituerait une cause d'aggravation de danger ; il imposerait des charges tellement onéreuses, par suite du nombre de locomotives à mettre en feu, qu'on aurait évidemment avantage et économie à faire le sacrifice de la dépense d'une seconde voie. Le pilotage, avec une machine en double, n'est admissible que quand on veut parer aux éventualités des demandes de secours, au début d'une exploitation, par exemple, comme au chemin du Nord, où on a pratiqué ce système, en 1846, lorsque le service a dû être organisé temporairement pendant quelques mois, sur une voie unique de 65 kilomètres, entre Amiens et Arras. Mais alors, au lieu de renvoyer les machines pilotes à vide, on avait établi la corres-

pondance des trains de telle sorte qu'il y avait roulement régulier entre les locomotives pour que toutes remorquassent en double les convois. Mais, comme je l'ai déjà dit, cette mesure avait été prise non dans un but de sécurité, mais de régularité de service.

9° *Quelles mesures prend-on, lorsqu'il y a nécessité, pour cause de réparation, d'exploiter momentanément une partie de la ligne sur une seule voie ?*

Ce pilotage, sous une forme ou sous une autre, qui a eu récemment les honneurs d'une enquête officielle, n'est pas d'ailleurs une innovation : depuis de longues années, le système de faire accompagner tous les trains par un seul et même agent est appliqué comme *expédient* sur des chemins à deux voies quand, par suite d'encombrement ou de réparation, le service des trains doit momentanément s'effectuer sur une voie unique. Il rend alors d'utiles services, parce que, restreint à un très-petit parcours, qui se trouve desservi à ses deux extrémités par des aiguilles de passage de voie, on peut facilement arriver à faire passer tous les trains sur la voie unique, dans l'ordre où ils se présentent aux aiguilles.

Voici comment sur le chemin du Nord on a rédigé les règles à suivre dans ce cas :

» Lorsque, par suite d'accident, de réparation ou de » toute autre cause, la circulation des trains devra » momentanément s'effectuer sur une seule voie, le » service ne pourra être commencé qu'après qu'un » employé aura été placé à l'aiguille la plus proche en » avant, qu'un autre aura été posté à celle la plus voisine » à l'arrière, et que ces deux employés auront *reçu et* » *compris l'ordre écrit*, de ne laisser engager aucun » train dans la voie unique laissée libre à la circula- » tion sans que l'agent, qui prendra seul et sous sa » responsabilité la direction du mouvement des trains » sur la voie unique, ne soit présent sur l'emplace- » ment de l'aiguille. Si plusieurs trains doivent être » expédiés successivement dans une même direction, » c'est dans le dernier des trains successifs que l'agent » devra monter pour se porter à l'aiguille opposée. » Les signaux d'arrêt devront être faits à 700 mètres » en avant de chacune des aiguilles. »

Ici se termine cette note : je crois avoir répondu à toutes les questions posées dans le programme d'enquête, concernant l'exploitation à simple voie. Les administrations allemandes n'ont pas la prétention d'avoir résolu d'une manière définitive toutes les questions qui se rattachent à ce service ; je n'ai pas non plus la prétention d'indiquer l'Allemagne comme modèle absolu aux lignes à simple voie qui seront livrées à la circulation en France. Je me suis donné un rôle beaucoup plus modeste, celui de simple narrateur, n'ayant d'autre but que de démontrer qu'une exploitation assez importante peut être faite avec sécurité sur des chemins à une voie.

Paris, le 28 décembre 1853.

Félix Mathias,

Ingénieur au chemin de fer du Nord.

Compagnie générale de navigation à vapeur.

Un traité de fusion vient d'être signé entre deux des principales Compagnies [illegible] vapeur de Marseille : la [illegible] et Cᵉ et la Compagnie Bazin et [illegible]. Ces Compagnies fusionnées en [illegible] velle, sous la dénomination de : [illegible] *néral de navigation à vapeur*, [illegible] sociale : Bazin, Léon Gay et Cᵉ. [illegible] complétement réalisé, [illegible] possède en l'état sept bateaux à hélice, soit en cours de navigation, soit sur les chantiers; trois autres vont être mis sur les cales des *Forges et Chantiers de la Méditerranée*, aussitôt que les premiers navires auront été lancés. Elle desservira simultanément Constantinople, la Syrie, Alexandrie, Tunis, Alger et le Maroc. Cette Compagnie s'appuie, à Marseille, sur les maisons les plus importantes, et compte, à Paris, les noms les plus honorables. Les entreprises de bateaux à vapeur sont le prolongement naturel de nos chemins de fer ; à ce titre elles méritent une attention spéciale de la part de toutes les personnes qui s'intéressent aux succès de nos grandes voies de communication, et nous formons des vœux sincères pour leur succès.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION A VAPEUR.

Raison sociale : Bazin, Léon Gay et Cᵉ.

Siége de la Société : à Marseille.

Capital : fr. 5,000,000, divisé en 10,000 actions au porteur de fr. 500 chacune. — Faculté de le porter à fr. 10,000,000.

Durée de la Société : 25 ans.

CONSEIL DE SURVEILLANCE :

A Marseille,

MM.

Alex. Clapier, ancien député, ancien président du Conseil général des Bouches-du-Rhône, *Président.*

F. Aube, *, armateur, ancien président du tribunal de commerce.

Jacques Altaras, négociant.

D. Baltazzi, *, négociant.

B. Bernard, membre de la Chambre de commerce.

Joseph Beaumier, négociant.

A. Delpuget, *, directeur du *Crédit foncier* de Marseille.

Chaponnière, négociant.

Em. Darier, négociant.

Eug. Estrangin, directeur du *Lloyd marseillais*, ancien président du tribunal de commerce.

Folsch, *, consul général de Suède.

M. Hamaouy, *, négociant.

J. Grandval, *, raffineur, membre de la Chambre de commerce et du Conseil général.

C. Kival, armateur, membre de la Chambre de commerce.

Eug. Rouffio, négociant.

A Paris,

MM.

F. Bartholony, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Orléans et prolongements.

H. Mirabaud, banquier (de la maison Paccard, Dufour et Cᵉ).

Ed. Sarasin, propriétaire, de Genève.

Auguste Barde,	id.	id.
A. van Berchem,	id.	id.

MATÉRIEL DE LA COMPAGNIE :

En cours de navigation :

Marocain,	paquebot à hélice de		700	tonneaux
[illegible],	»	»	1,000	»
[illegible],	»	»	1,000	»

En construction aux ateliers des *Forges et Chantiers de la Méditerranée* et devant être prêts à naviguer au mois de mars prochain :

[illegible],	paquebot à hélice de		1,000	tonneaux
Sully,	»	»	1,000	»
[illegible],	»	»	1,200	»

En construction aux ateliers des *Forges et Chantiers de la Méditerranée* et devant être successivement mis à l'eau dans le courant de 1854 :

Byzantin,	paquebot à hélice de		1,200	tonneaux
Pont-Euxin,	»	»	1,200	»
Troyen,	»	»	1,500	»
Phocéen,	»	»	1,500	»

En location :

Pharamond,	paquebot à aubes de		140	chevaux
Charlemagne,	»	»	140	»

A partir du mois d'avril prochain, la Compagnie desservira régulièrement les lignes de *Turquie, Égypte, Syrie, Tunis, Algérie, Maroc.*

Compagnie royale de la canalisation de l'Ebre.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 9 des statuts, le quatrième et dernier versement doit se faire le 31 courant. MM. P. Gil et Cᵉ, banquiers de la Société, rue Saint-Georges, 23, sont chargés de recevoir les versements et de payer à MM. les actionnaires les intérêts échus.

Correspondance.

L. — N° 1, nous croyons qu'elle aura lieu; mais nous ne pouvons préciser l'époque. — N° 2, vous n'avez qu'à faire, par ministère d'agent de change, une négociation sur cette valeur ; on la cotera.

M. X. A. X. X. — N° 1, à continuer. — N° 3, non.

M. H. J. L. — Gardez.

M. A. H. — N° 1, pris note. — N° 2, 50 c. — N° 3, 892 à 600 fr. — N° 5, Grand-Central, Midi, Mulhouse.

M. N., à Moirans. — N° 1, oui, mais sans pouvoir préciser la date. — N° 2, gardez les nᵒˢ 1, 2 et 3 ; vendez les nᵒˢ 4, 5. — N° 3, rien encore d'arrêté à ce sujet. — N° 4, idem — N° 5, dans un avenir beaucoup plus long. — N° 6, oui.

M. M., à Paris. — N° 1, 4, rue de la Jussienne. — N° 2, 14 fr. payables depuis le 1ᵉʳ novembre dernier. — N° 3, on n'en fait pas à la Bourse, mais on en négocie en dehors à 150 fr.

M. B., à Sisteron. — N° 1, non. — N° 2, non, à moins que les affaires politiques ne s'arrangent — N° 3, non. — N° 4, 25 à 26 fr. — N° 5, il vaudrait mieux prendre des Rouen. — N° 6, rien n'est déterminé, mais c'est possible. — N° 7, il faut nous adresser votre certificat et une procuration. — N° 8, parfaitement. Vous pouvez la faire retirer.

M. A. L., au Havre. — N° 1, oui — N° 2, 80 0/0 sur le cours du jour. — N° 3, 5 0/0.

M. E. R., à Genève. — N° 1, expédié. — N° 2, vous pouvez la faire prendre, elle est à votre disposition.

M. R. D., à Paris. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3, bonne valeur ; mais nous aimons autant celle que vous avez, au cours actuel.

M. C., à Cherbourg. — Reçu, fait. — N° 1, mauvais. — N° 2, bon, au cours actuel surtout.

M. B., à Nevers. — N° 1, on ne peut choisir un meilleur moment pour opérer des placements. — N° 2, oui. — N° 3, non. — N° 4, envoyez les [illegible].

M. B., à Bordeaux. — Le dividende sera fixé le 15 de ce mois.

M. M., à Rouen. — N° 1, Orléans, Nord, Strasbourg, Lyon. — N° 2, Midi, Mulhouse, Grand-Central.

M. D., à Metz. — N° 1, la maison opère pour le compte des tiers, moyennant 1/4 0/0, y compris le courtage de l'agent de change. — N° 2, expédiez les titres par lettre recommandée.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

68,523 voyageurs	202,391 45
Bagages, marchandises, etc.	336,635 19
TOTAL	539,026 64
Semaine correspondante de 1853.	
74,103 voyageurs	224,554 15
Bagages, marchandises, etc.	304,093 65
PRODUIT total	528,647 80

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

15,224 voyageurs	61,242 70
Bagages, marchandises, etc.	96,773 20
TOTAL de la semaine	(1) 158,015 90
TOTAL de l'exercice courant	158,015 90
Semaine correspondante de 1853	156 843 20
Exercice correspondant de 1853	156,843 20

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

7,164 voyageurs	18,954 30
Bagages, marchandises, etc.	44,067 75
TOTAL de la semaine	(1) 63,739 65
TOTAL de l'exercice courant	1,801,932 50
Semaine correspondante de 1853	65,739 65
TOTAL de l'exercice correspondant	1,444,920 45

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

(Grande vitesse) 25,418 voyageurs	115,221 80
(Petite vitesse) Bagages, marchand.	129,300 65
TOTAL de la semaine (2)	244,522 45
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	»
TOTAL	244,[illegible]22 45
Semaine correspondante de 1853	327,379 50
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	57,168 17
TOTAL de l'exercice correspondant	384,547 67

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 26 au 31 décembre 1853.

7,178 voyageurs	16,735 49
Messageries, bagages, marchandises	61,7[illegible] 17
TOTAL	78,579 66
Semaine correspondante de 18[illegible]2	76,[illegible]03 53
Recette totale du 1er janv. au 31 déc.	3,153,608 23
Recette totale de 1852	2,982,412 39
Différence en faveur de 1853	171,195 84

(1) On doit faire remarquer que l'interruption de service sur la ligne, pendant les premiers jours de cette semaine, par suite des neiges, a nécessairement influé sur les recettes.

(2) Diminution dans les recettes par suite d'interruption dans la navigation de la Saône.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

Voyageurs	219,449 28
Bagages, marchandises, etc.	386,708 56
TOTAL	606,157 84
Semaine correspondante de 1853	522,851 92
Différence en faveur de 1854	83,305 92
Recettes du 1er au 7 janvier	
Recette correspondante de 1853	
Différence en faveur de 1854	

Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 1re semaine.

Du 1er au 7 janvier 1854.

Service interrompu pendant quatre jours par l'encombrement des neiges.

Voyageurs	127,958 55
Marchandises	150,845 50
TOTAL de la semaine	278,804 05
Recettes antérieures	

Chemin de fer de St-Étienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilom.)

Recettes du mois de décembre 1853.

10,7[illegible]8 Voyageurs	8,416 27
27,923,347 Marchandises	37,617 77
Total	46,034 04
Mois correspondant de 1852	42,250 58
En faveur de 1853	3,783 46
Recettes totales au 31 décembre 1853	516,791 96
— au 31 décembre 1852	455,244 21
Augmentation en faveur de 1853	61,547 75

Section de Montereau à Troyes.

Du 1er au 7 janvier 1854.

Voyageurs	7,040 50
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	16,340 30
TOTAL	23,389 80
Recettes antérieures	
TOTAL	

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 2 au 8 janvier 1855.

Ouest. — 8,348 voyageurs (gr. vitesse)	31,280 25
(Petite vitesse)	31,3[illegible]9 15
TOTAL	62,[illegible]9 40
Rive droite. — 2[illegible] voyageurs	20,494 45
Rive gauche. — 15,2[illegible]8 voyageurs	12,[illegible]9
TOTAL	9[illegible]
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	57,[illegible]
Rive droite	[illegible]29 70
Rive gauche	12,8[illegible] 70
TOTAL	96,2[illegible] 05

Recette totale du 1er au 8 janvier 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche.	— 1854	115,154 99
Idem.	— 1853	114,057 80

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom.; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 24 au 31 décembre 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	45,270 60
Bagages et marchandises	59,780 30
TOTAL de la semaine	105,057 90
Semaine correspondante de 1852	104,300 20
Augmentation	755 79

2e Section. — RIVE DROITE DU RHÔNE.

Voyageurs	30,721 34
Bagages et marchandises	48,059 10
TOTAL de la semaine	78,780 44
Semaine correspondante de 1852	90,495 17
Diminution (1)	11,714 73
TOTAL de la semaine pour les deux sections réunies	183,838 43
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	8,941,497 90
Recette correspondante de 1852	8,306,287 05
Augmentation	635,210 92

(1) Réduction sur le tarif des houilles	9,468 60
Augmentation sur les autres recet.	2,246 13
Augmentation	11,714 73

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de décembre

	1853.	1852.	1851.
Voyageurs	20,617 65	24,050 10	20,434 50
Bagages	848 76	425 78	318 48
Bétail	443 20	773 50	474 85
Marchandises	18,376 36	14,971 32	13,312 65
	39,285 97	40,249 70	34,540 48

Relevé des recettes de l'année :

	1853.	1852.	1851.
Voyageurs	370,302 01	355,442 14	323,740 07
Bagages	7,594 15	7,150 92	6,506 71
Bétail	11,598 95	10,768 95	9,600 80
Marchandises	190,891 13	184,825 75	150,687 62
	[illegible]89,386 24	558,[illegible]87 76	490,535 20

Ce résultat présente une diminution pour le mois de décembre 18[illegible]3 de fr. 963 73 c. sur 1852, et une augmentation de fr. 4,745 49 sur 1851.

Pour l'année 1853, l'augmentation est de 31,395 48 sur 1852, et de 93,051 04 sur 1851.

CHEMIN DE FER

DU NORD. *Paiement du dividende de janvier* 1854. — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, pour accélérer le paiement du coupon de 16 fr. par action et de 7 fr. 50 c. par obligation, à échoir le 1er janvier prochain, et faciliter la vérification des bordereaux, les coupons d'actions et obligations pourront être, à partir du 5 décembre, déposés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront le droit d'opérer le recouvrement de la somme qui leur est due avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le dividende des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation sous bonification de 4 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANÇON. MM. les actionnaires sont prévenus que le second coupon d'intérêts, fixé à 6 fr. 75 c. par action, leur sera payé, à partir du 1er janvier 1854, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Taitbout, 52 ;

A Besançon, Grande-Rue, n° 72.

Les coupons ou certificats nominatifs d'actions pourront être déposés à la Compagnie, à partir du 20 décembre 1853.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
A. GAIDE.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que, pour accélérer le paiement du coupon de 25 fr. par obligation, à échoir le 1er janvier courant, et pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de quinze obligations pourront, à partir du 15 décembre, déposer leurs coupons à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront droit d'opérer, à partir du 2 janvier, le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A STRASBOURG. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Blesme et de Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A STRASBOURG. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, ayant acquis la ligne de Montereau à Troyes, demeure chargée du service de l'emprunt de 3,300,000 fr. émis, en 1852, par la Compagnie de Montereau. En conséquence, ce service se fera désormais à la caisse de la Compagnie de Strasbourg.

MM. les porteurs des obligations de cet emprunt devront, à partir du 1er janvier 1854, se présenter, de 11 heures à 3 heures, rue et place de Strasbourg, pour toucher le coupon qui va échoir.

Ils sont priés de vouloir bien, pour cette fois, présenter *les titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN. MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 janvier 1854, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont informés que les intérêts des premier et deuxième versements, effectués dans le courant de 1853, ont été arrêtés, pour l'année 1853, à 4 fr. pour chaque action libérée de 200, conformément à l'art. 6 des statuts.

Le paiement de ces intérêts aux ayants droit sera effectué au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23, à partir du 6 janvier 1854.

Le Directeur de la Compagnie,
Aug. JORDAN.

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le *mercredi 25 janvier 1854*, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet de délibérer :

« Sur la ratification à donner à la convention ayant pour objet la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg; ladite convention conclue en vertu des nouvelles autorisations statutaires consacrées par décret du 17 août 1853; enfin, sur toutes les mesures conséquentes de la fusion. »

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront produire au siége social, rue Richelieu, 62, à Paris, les titres de leurs actions, deux jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 23 janvier.

La production des titres pour avoir lieu, à partir du 8 janvier, de dix heures à deux heures.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire général,
A. NOBLET.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,
Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de décembre dernier, autorisé des prêts pour une somme de 3,350,800 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts à 41,506,600 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de décembre, 337,500 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui porte à 1,052,400 fr. les avances faites à ces Sociétés, contre dépôts de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu pendant le mois de décembre 8,137,200 fr. de demandes.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. PREMIER ET DEUXIÈME EMPRUNT. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations du premier et du deuxième emprunt, que les intérêts semestriels, à raison de 25 francs par obligation, seront payés à la caisse centrale, rue Drouot, 4, à partir du 2 janvier 1854.

Le dépôt préalable des coupons ou certificats nominatifs, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu, dès le 15 décembre courant, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des certificats de dépôt.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS. *Emprunt de* 1852. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852, que le quatrième et dernier versement de 100 francs (réduit à 92 fr. 50 c. par la déduction de l'intérêt semestriel), est exigible le 1er janvier 1854.

Ceux de MM. les porteurs de ces titres qui n'auront pas fait ce versement *avant le 15 janvier*, seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0 *à dater du 1er janvier, jour de l'échéance.*

Ce versement pourra, d'ailleurs, être effectué dès le *15 décembre courant.*

Quant à MM. les porteurs de *titres définitifs*, ils pourront aussi, dès le 15 décembre, déposer à la caisse centrale, rue Drouot, n° 4, pour toucher les 7 fr. 50 c., montant de l'intérêt semestriel de janvier, leurs coupons ou leurs certificats nominatifs, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés. Ils recevront, en échange, un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des certificats de dépôt.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Caisse de dépôt des titres.* — La Compagnie reçoit dans la caisse centrale, à Paris, *sans frais*, à partir du 1er janvier 1854, le dépôt des actions et obligations (emprunt de 60 millions) 5 0/0 et obligations 3 0/0, délivrées aux Compagnies rachetées.

Les dépôts peuvent s'effectuer par l'entremise des bureaux de Marseille et de Lyon.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

(G. RAGEL ET Ce). — La gérance a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'assemblée générale doit avoir lieu aux termes des art. 29 et 30 des statuts, le 25 du présent mois, au siége de la Société, rue Saint-Fiacre, n° 15, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

Avis. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de la Loire d'Andrezieux à Roanne sont prévenus que l'échange de leurs actions contre les obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire aura lieu à dater du 2 janvier 1854, dans les bureaux de la Société, rue Neuve-de-l'Université, n° 18, depuis dix heures jusqu'à trois heures.

Les porteurs d'actions nominatives qui ne se présenteront pas eux-mêmes devront avoir un mandataire muni d'une procuration en brevet pour recevoir les nouveaux titres et transférer les anciens.

Le Directeur de la Compagnie,

A. Michelot.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, déterminé par les art. 43 et 50 des statuts, sera payé à dater du 2 janvier 1854.

Ce paiement comprendra :

L'intérêt du 2e semest. sur 250 f. 5 fr. »

Plus, pour les intérêts du 1er juin au 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin. » 50 c.

Soit. . . . 5 50 par action.

qui seront payés, à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33 ; à Toulouse, chez chez MM. Jet, P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,

G. Poujard'hieu.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Echange des titres. — Appels de fonds. — A partir du 15 janvier prochain, et conformément à la résolution prise par l'assemblée générale du 23 juillet dernier, les titres provisoires de 250 fr. seront échangés contre des titres définitifs de 500 fr. au porteur, à raison de deux actions provisoires contre une action définitive libérée de 200 fr.

L'échange s'opérera sans frais contre la remise des titres provisoires accompagnés d'un bordereau signé, portant l'indication des numéros :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce, banquiers de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110 ;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street.

A partir du 1er février, il sera procédé, conformément aux prescriptions des statuts, soit contre les porteurs, soit contre les souscripteurs primitifs des actions sur lesquelles le paiement des 3e et 4e dixièmes n'aurait pas été fait.

Le versement du 5e dixième devra s'effectuer en même temps que l'échange des titres, à partir du 15 janvier, et aux adresses ci-dessus indiquées, en 50 fr. par action nouvelle, sous déduction de 2 fr. 50 c. pour le semestre d'intérêts échus le 15 novembre dernier, soit 47 fr. 50 c.

Il en sera donné quittance sur l'action définitive.

Le versement du 6e dixième devra s'effectuer à partir du 15 février, en 50 fr. par action.

Les porteurs d'actions sur lesquelles les versements appelés n'auront pas été faits le 31 janvier pour le 5e dixième et le 28 février pour le 6e dixième, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 janvier et du 15 février.

Vu l'avancement des travaux, les versements subséquents auront lieu par dixièmes de mois en mois, aux jours qui seront ultérieurement fixés.

Le directeur de la Compagnie,

W. Fraisse.

Lausanne, le 12 décembre 1853.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU CHEMIN DE FER DE

MULHOUSE A THANN.

CONVOCATION DE MM. LES ACTIONNAIRES EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE. — Conformément aux art. 9, 17 et 24 des statuts de la Société anonyme du chemin de Mulhouse à Thann, le Conseil d'administration convoque MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 30 janvier 1854, à trois heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, à Paris.

L'assemblée aura à délibérer sur les modifications à apporter aux statuts de ladite Société.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann, à l'occasion de la fusion projetée, sans son aveu et en violation de ses droits, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle, rendent urgentes l'assemblée présentement convoquée, MM. les actionnaires sont invités à s'y rendre exactement.

Étude de Me Huillier, notaire, rue Taitbout, 29.

ADJUDICATION

En l'étude dudit Me Huillier, le lundi 23 janvier 1854, à midi, de 10 coupons d'actions de 1,000 fr. chacun, de la Société du canal de jonction de Sambre à l'Oise. Dividendes payables à Paris, rue de Provence, 11 ; celui de 1853 est de 90 fr. par coupon. — Mise à prix 1 600 fr. S'adresser audit Me Huillier.

MM. N. MONTEAUX ET FILS,

PALAIS-ROYAL, succursale boulevard Montmartre, 17, ont l'honneur de prévenir le public qu'ils paieront, comme par le passé, à l'échéance ou par anticipation, les coupons et dividendes de toutes les actions et obligations de chemins de fer, de rentes françaises, fonds espagnols, et, en général, de tous les fonds publics français et étrangers.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires sont prévenus que le bureau des transferts sera ouvert tous les jours, de dix heures à deux heures, à compter du 25 janvier courant.

AUX MARCHANDS ET GRANDS CONSOMMATEURS DE FER.

La maison de commission Bailey Toms et Ce, de Londres, reçoit les commandes de l'étranger et se charge de leur exécution, aux cours du jour de la réception des ordres, tant pour les fontes de fusion que pour les fers de toute description, les barres, les rails, la tôle, etc., etc.

La maison Bailey Toms et Ce donne à ses correspondants des avis particuliers sur la position des marchés à fer anglais et écossais et sur le prix de la fonte et du fer rendus au littoral français.

S'adresser à G. Bailey Toms and Co, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

TOLES POUR LA MARINE.

300 tonnes de belle tôle anglaise pour la marine, à fabriquer en 1854, dans les dimensions ordinaires et sur les indications des acheteurs. Livraison à bord des navires dans un port anglais.

S'adresser par lettre à :

G. Bailey Toms and Co, 27, Laurence-Pountney-Lane, London.

RAILS POUR CHEMINS DE FER.

2,000 tonnes de rails et fers des premières marques du pays de Galles pour chemins de fer, à exécuter suivant les modèles de l'acheteur, pour être expédiés du pays de Galles en mars et avril prochains.

Adresser les demandes à :

G. Bailey Toms and Co, commission merchants, 27, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

M. FICHET, MECANICIEN,

Rue Richelieu, 71, fournisseur breveté par LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice ; breveté d'invention de quinze ans pour ses coffres-forts inattaquables au burin et à l'épreuve du feu ; breveté pour ses serrures à combinaisons invisibles et pour serrures sans clef, ayant terminé des caisses qui peuvent défier le feu le plus violent, désire mettre le public à même de juger de l'infaillibilité de son système. A cette fin, il mettra à la disposition du public une de ses caisses dans laquelle on déposera des papiers séance tenante. La caisse sera fermée publiquement, et la clef déposée entre les mains d'une personne désignée à cet effet. Le feu sera mis au bûcher préparé à l'avance et entretenu pendant le temps voulu. Quand il sera expiré, on retirera la caisse du feu, on l'ouvrira, et l'état des papiers sera constaté publiquement.

LIVRET-CHAIX

Guide officiel des Voyageurs *sur les Chemins de fer français et les principaux Chemins de fer étrangers, accompagné de Cartes spéciales pour chaque ligne.* — Publié sous le Patronage des Compagnies.

Depuis 1846, l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer publie le LIVRET-CHAIX, qui forme un beau volume in-16 de plus de 250 pages, avec 10 jolies Cartes lithographiées ; il paraît une édition le premier de chaque mois.

Cet utile ouvrage est tenu exactement au courant de tous les changements de service qui surviennent *très-fréquemment* dans le mouvement des trains de voyageurs et de marchandises, dans les heures de correspondance de ces trains avec les Messageries et les Bateaux à vapeur, les Chemins de fer étrangers, etc.

Le LIVRET-CHAIX entre dans le détail des services divers de voyageurs ou de marchandises ; il donne les tarifs des différentes vitesses, la composition des trains, les cartes des lignes ; il ne se borne pas seulement aux chemins de fer français, il franchit la frontière et embrasse les chemins de fer étrangers et les bateaux à vapeur. Il s'adresse aux voyageurs comme aux marchandises ; il donne pour les uns les tarifs, pour les autres toutes les conditions de transport.

Cet ouvrage est divisé en trois parties :

La première contient le service des voyageurs et les tarifs de transports des bagages, marchandises, chevaux, chiens et voitures, à *grande vitesse* ;

La deuxième, le tableau comparatif de la classification des marchandises sur tous les chemins de fer ; le tarif des prix de transport des marchandises par tonne et par kilomètre, ainsi que ceux des voitures, chevaux, bestiaux, houille, etc., à *petite vitesse* ;

La troisième, les notices détaillées sur les industries, les hôtels et les restaurants que les voyageurs peuvent avoir intérêt de connaître dans les localités qu'ils parcourent.

Les personnes qui désirent recevoir à domicile les *12 volumes par an* de cette publication, sont invitées à faire parvenir leur souscription à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20. Ces 12 volumes leur seront adressés au fur et à mesure de leur publication.

PRIX DE L'ABONNEMENT : Paris, 8 fr. — Départements, 15 fr. — Prix de l'exemplaire : 60 centimes.

Le LIVRET-CHAIX se trouve dans toutes les gares et stations de chemins de fer français, belges et rhénans ; sur les chemins de fer anglais ; les bateaux à vapeur du Rhin, de la Manche, de la Loire, du Rhône et de la Saône ; — sur les paquebots de la Méditerranée, etc., et chez les principaux Libraires.

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Toutes les valeurs ont encore éprouvé une nouvelle baisse ; mais le mouvement paraît enfin arrêté depuis plusieurs jours. La rente 3 0/0 est tombée un moment à 70 fr.; mais ce cours a commencé à faire réfléchir beaucoup de spéculateurs. Les ventes se sont ralenties au comptant. On hésitait encore à faire des achats en présence des incertitudes de la question d'Orient; mais ceux qui avaient des inscriptions en main n'osaient plus les vendre, dans la crainte de se trouver surpris par un brusque mouvement de hausse. Les vendeurs à découvert devenaient en même temps beaucoup plus rares. On est resté sans affaires pendant plusieurs bourses. Le cours de 70 fr. n'a pas pu être décroché sur le 3 0/0; mais la rente était offerte de nouveau aussitôt qu'elle arrivait au-dessus de 70 50.

Les cours de la rente étaient plus fermes à la fin de la bourse d'hier, par suite d'une reprise de 1/2 0/0 sur les consolidés anglais, qui étaient arrivés à 93 1/8. On parlait d'une décision de la Banque d'Angleterre, qui réduirait de 1/2 0/0 le taux de son escompte. La position financière de la place de Londres s'est améliorée, par suite du paiement du coupon de semestre des consolidés ce qui a jeté de nouveaux capitaux dans la circulation.

Les actions de la Banque de France ont fléchi depuis huit jours de 70 fr. à 2,690. Cette baisse est attribuée à la diminution des portefeuilles et de l'encaisse.

Les valeurs industrielles sont devenues tout à fait invendables. C'est à peine si l'on parvient à en négocier quelques-unes avec une baisse considérable.

Les actions de chemins de fer sont cotées avec une nouvelle baisse notable. Mais les ventes sont beaucoup plus limitées. Tous les titres qui ont été livrés à la dernière liquidation ont trouvé peu à peu à se classer de nouveau, et les bas prix actuels représentent des placements si avantageux, que les achats ont recommencé au comptant. Les petits capitalistes de province envoient peu d'ordres d'achats, mais ils ne veulent plus se défaire, aux cours actuels, des titres qu'ils ont en portefeuille. Cependant, le Nord est coté avec une nouvelle baisse de 20 fr. Strasbourg a fléchi de 12 50; Lyon, de 5 fr.; Orléans, de 25 fr.; Rouen, de 37 50; le Havre, de 10 f.; Bâle, de 10; Lyon à la Méditerranée, de 25; Lyon à Genève, de 7 50; l'Ouest, de 30; Cherbourg, de 5; Dijon, de 3 · f., le Midi, de 17 50; le Grand Central, de 12 50; Saint-Germain, de 45 fr. Pour peu que l'on reçoive quelque nouvelle rassurante de Saint-Pétersbourg, toutes ces valeurs reprendront facilement leurs anciens cours, car on voit de tous côtés des capitalistes qui sont sortis de leurs valeurs, et qui ne savent que faire de leur argent. Ils sont disposés, dès que les circonstances le permettront, à racheter toutes les valeurs dont ils se sont défaits dans un moment de panique.

Les lignes les plus affectées depuis huit jours sont le Saint-Germain et le Rouen. L'ajournement des négociations relatives à une fusion expliquo les ventes nombreuses qui ont eu lieu sur ces deux lignes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 5 jusqu'à celle du 12 janvier.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 71 45 à 70 10; elle est restée à 70 50, avec une baisse de 95 c.; elle a varié à terme de 71 10 à 70; elle est restée à 70 50.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 99 80 à 98 50; elle est restée à 99 au comptant et à 98 90 à terme.

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,760 à 2,690 en baisse de 70 fr.

Le Crédit mobilier a fléchi de 680 à 6 0; il est resté à 660 au comptant, et à 657 50 à terme.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,130 à 1,097 50; elles ont fermé à 1,105.

Le Nord a fléchi de 825 à 795; il a fermé à 805 au comptant et à terme.

Strasbourg a fléchi de 770 à 745; il a fermé à 757 au comptant et à terme.

Lyon a fléchi de 867 50 à 845; il a fermé à 860 au comptant et à 862 50 à terme.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 720 à 690; il est resté à 695.

Lyon à Genève a fléchi de 490 à 477 50; il est resté à 482 50 au comptant et à terme.

L'Ouest a fléchi de 650 à 620; il est resté à 625 au comptant et à 617 50 à terme.

Cherbourg a fléchi de 535 à 530, il est resté à 530.

Dijon a fléchi de 545 à 515.

Saint-Germain a fléchi de 740 à 680; il a fermé à 695.

Le Grand-Central a fléchi de 492 50 à 475; il est resté à 478 75 au comptant et à 480 à terme.

Le Midi a fléchi de 592 50 à 570; il est resté à 572 50 au comptant et à 575 à terme.

Rouen a fléchi de 1,000 à 957 50; il est resté à 962 50 au comptant.

Le Havre a fléchi de 475 à 465.

Bâle a fléchi de 380 à 370; il est resté à 370 au comptant et à 371 25 à terme.

Versailles a été coté à 330.

Samedi. — La rente était plus ferme que la veille : toutes les valeurs sont restées un peu en hausse. Le 3 0/0 a repris de 45 c. au comptant à 70 55, et de 60 c. à terme à 70 60. La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 70 c. au comptant à 98 50, et de 65 c. à terme à 98 75. La Banque a fléchi de 5 fr. à 2,755. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 667 50; le Comptoir national, de 10 à 560; le Nord, de 12 50 à 812 50; Strasbourg, de 15 à 762 50; Lyon, de 15 à 865; Orléans, de 15 à 1,115. Rouen a fléchi de 15 à 955; le Havre, de 5 à 465; Bâle, de 1 25 à 375. Lyon à la Méditerranée a monté de 5 à 700; Lyon à Genève, de 2 50 à 482 50; l'Ouest, de 2 50 à 635; Cherbourg, de 5 à 530. Le Midi a varié de 570 à 580; le Grand-Central de 490 à 485; Saint-Germain, de 690 à 700. Dijon a fait 505 à terme; Versailles, 330; le chemin sarde, 465, et le Central suisse, 435.

Lundi. — Les prix ont obtenu une nouvelle amélioration ; mais les achats se faisaient avec hésitation, et il n'y avait pas beaucoup d'affaires. La rente 3 0/0 a monté de 55 c. au comptant à 71 10, et de 40 c. à terme à 71; la rente 4 1/2 0/0, de 1 fr. au comptant à 99 50. La Banque a fléchi de 15 à 2,740. Le Crédit mobilier a monté de 12 50 à 660. Le Nord a fléchi de 5 à 807 50. Strasbourg a monté de 7 50 à 770; Lyon, de 5 à 870; Orléans, de 5 à 1,120; Rouen, de 25 à 98 ; le Havre, de 5 à 470; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 702 50; Genève, de 7 50 à 490; Cherbourg, de 5 à 515; Dijon, de 10 à 515. Le Midi a varié de 578 75 à 580; le Grand-Central, de 485 à 490. L'Ouest a fléchi de 10 à 525; Saint-Germain, de 2 50 à 695. Bâle s'est tenu à 375.

Mardi. — Les cours n'ont pas pu se soutenir. De nouvelles ventes ont eu lieu pendant toute la bourse, et comme il y avait peu d'affaires, les prix n'ont pas pu résister aux offres. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 c. à 70 50, et à terme de 50 c. à 70 50; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 99; la Banque, de 40 à 2,700; le Crédit mobilier, de 7 50 à 655; le Nord, de 8 75 à 802 50; Lyon, de 10 à 860; Strasbourg, de 10 à 760; Orléans, de 12 50 à 1,107 50; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 695; Genève, de 5 à 485. Cherbourg s'est tenu à 535; l'Ouest, à 625. Saint-Germain a fléchi de 5 à 690; Rouen, de 11 25 à 968 75; le Havre, de 5 à 465; Bâle, de 2 50 à 372 50; le Midi, de 5 à 575; le Grand-Central, de 5 à 485. Dijon s'est tenu à 515. Le chemin sarde s'est tenu sans changement à 465.

Mercredi. — La bourse a été complétement nulle. Les cours se soutenaient difficilement, mais sans variations importantes. Il y avait un peu plus de fermeté à la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 70 40; elle a varié à terme de 70 30 à 70 55. Le 4 1/2 s'est tenu au comptant à 99, et à terme de 99 10 à 98 95. La Banque a fléchi de 10 à 2,690. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 657 50; le Nord, de 2 50 à 865. Strasbourg a fléchi de 2 50 à 757 50; Lyon, de 7 50 à 852 50; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 690; Genève, de 2 50 à 482 50; Cherbourg, de 2 50 à 532 50; Orléans, de 2 50 à 1,105; Rouen, de 6 25 à 962 50; Bâle, de 2 50 à 370; le Grand-Central, de 375 à 480; le Midi, de 2 50 à 572 50; Saint-Germain, de 5 à 685. Le Havre s'est tenu à 465; l'Ouest, à 625. Le chemin sarde a fléchi de 3 75 à 461 25.

Jeudi. — Le début de la bourse était faible et en baisse, mais les cours se sont raffermis à partir de deux heures par suite de la hausse des consolidés anglais. La rente 3 0/0 a varié de 70 25 à 70 65; elle est restée à 70 50. La rente 4 1/2 0/0 a varié de 99 10 à 99 au comptant et à 98 95 à terme. La Banque s'est tenue à 2,690. Le Crédit mobilier a fait 650 et a monté à 660. Le Nord a varié de 800 à 845; Strasbourg, de 755 à 757 50; Lyon, de 855 à 862 50; Orléans, de 1,100 à 1 105; Rouen, de 962 50 à 965; Bâle, de 370 à 371 25; Lyon à la Méditerranée, de 700 à 695. Cherbourg s'est tenu à 530; l'Ouest, à 520; le Midi, de 570 à 575, le Grand-Central, de 470 à 477 50; Saint-Germain, de 680 à 695. Dijon a fait 515; Genève, 482 50.

Vendredi. — La bourse a été beaucoup meilleure que les précédentes. On faisait encore peu d'affaires, mais les vendeurs tenaient les prix, et s'il y avait encore peu de décisions parmi les petits capitalistes, il y a eu de très-bons achats faits par des maisons de premier ordre. La rente 3 0/0 a monté de 10 c. au comptant et de 20 c. à terme, fermant à 70 70; Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. fermant à 99. La Banque a repris de 30 fr.; elle ferme à 2,720. Le Crédit mobilier a gagné 2 50, ferme à 6 60 Le Saint-Germain a monté de 7 50; ferme à 697 50. L'Orléans a gagné 2 50; ferme à 1,105. Le Rouen a monté de 20 fr. et ferme à 980 fr.; le Havre, de 5 fr ; ferme à 470 fr ; le Nord, de 2 25; ferme à 808 75; le Strasbourg, de 5 fr. à 762 50; le Lyon, de 3 75 à 863 75; la Méditerranée, de 2 50 à 697 50; le Midi, de 2 50 à 575; l'Ouest, de 5 fr. à 625; le Central, de 1 25 à 480 fr.

AD. BLAISE (des Vosges).

[A]ctions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 7 au 13 janvier 1854.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur des actions	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque action pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	913	99	400.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord
tout	137	99	72.000	500	tout	25 fr. 1er semestre	juillet 1853	Paris à Rouen
tout.	92	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	mars 1853	Rouen au Havre.
tout.	51	94	36.000	500	400	9 fr. 30 p. un an	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60.000	500	100	5 0/0 (1).	juillet 1853	Caen et Cherbourg
tout	25	99	18.000	500	tout	42 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain.
tout	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 0 m.	juillet 1852	Versailles (r. g.)
109	»	99	50.000	500	250	21 fr. p. un an.	avril 1853.	Ouest.
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux
146	1362	99	300.000	500	tout	48 fr. 40 p. un an	janv. 1853	Orléans.
627	600	99	250.000	500	tout	21 fr. p. un an	juillet 1853	Paris à Strasbourg
141	190	99	84.000	350	tout	11 fr. p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32.000	500	250	4 0/0 (1).	juillet 1853	Blesme à Gray
363	515	99	240.000	500	250	11 fr. p. un an	juillet 1853	Paris à Lyon.
tout	100	99	40.000	500	tout	5 40 (1).	»	Montere. à Troyes.
»	»	99	3.200	500	100	5 0/0 (1)	»	Provins aux Ormes.
»	127	99	33.200	500	350	5 0/0 (1)	juillet 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp.	2.200	5.000	tout	204 fr. p. un an.	janv. 1853.	St-Étienne à Lyon.
»	»	»	»	»	200	»	»	Lyon à Genève.
»	»	99	80.000	500	300	8 0/0 p. un an (3).	juin 1853	Lyon à la Méditerr.
»	750	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853.	Chemins du Midi.
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant	»	Bordeaux à la Teste
»	»	»	»	»	200	4 0/0 (1).	»	Grand Central
tout.	40	80	12.500	1.000	tout	40 fr. par an.	février 1853	Naples à Castellam.
tout.	50	90	9.600	500	tout	27 fr. 50 p. un an.	janv. 1853.	Anvers à Gand.
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

Noms des lignes	Samedi 7. Compt	Samedi 7. Terme	Lundi 9. Compt	Lundi 9. Terme	Mardi 10. Compt	Mardi 10. Terme	Mercredi 11. Compt	Mercredi 11. Terme	Jeudi 12. Compt	Jeudi 12. Terme	Vendredi 13. Compt	Vendredi 13. Terme
Nord	812 50	812 50	817 50	841 25	803 50	802 50	802 70	805 »	805 »	808 25	807 50	808 25
Paris à Rouen	955 »	974 »	980 »	975 »	968 75	965 »	953 50	957 50	960 »	961 »	980 »	980 »
Rouen au Havre	665 »	667 50	670 »	»	665 »	665 »	665 »	663 75	665 »	»	670 »	»
Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Caen et Cherbourg	530 »	535 »	535 »	532 50	535 »	»	533 50	»	530 »	527 50	527 50	»
Saint-Germain	700 »	697 50	695 »	697 50	690 »	695 »	695 »	695 »	695 »	690 »	695 »	697 50
Versailles (r. g.)	330 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ouest	825 »	825 »	825 »	825 »	825 »	»	825 »	830 »	820 »	»	822 50	825 »
Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	115 »	»
Orléans	1115 »	1115 »	1120 »	1120 »	1107 50	1107 50	1105 »	1107 50	1105 »	1102 50	1101 »	1105 »
Paris à Strasbourg	702 50	702 50	770 »	767 50	760 »	760 »	757 50	757 50	760 »	757 50	750 »	702 50
Strasbourg à Bâle	375 »	»	375 »	376 25	372 50	371 25	370 »	372 50	371 25	371 25	370 »	371 25
Blesme à Gray	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Paris à Lyon	865 »	867 50	870 »	875 »	860 »	865 »	858 50	857 50	862 50	860 »	865 »	863 75
Montere. à Troyes	»	»	175 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	»	»	545 »	545 »	»	545 »	»	»	545 »	»	530 »	»
St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à Genève	492 50	»	490 »	492 50	495 »	490 »	491 50	490 »	490 »	»	490 »	555 »
Lyon à la Méditerr.	700 »	700 »	702 50	702 50	695 »	672 50	680 »	680 »	675 »	665 »	665 »	670 »
Chemins du Midi	580 »	577 50	580 »	580 »	575 »	570 »	572 50	555 »	575 »	572 50	555 50	575 »
Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central	495 »	490 »	490 »	487 50	495 »	492 50	491 25	490 »	490 »	477 50	490 »	492 50
Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	70 55	70 60	71 40	71 »	70 80	70 50	70 60	70 55	70 50	70 50	70 75	70 70
Rentes 4 1/2 0/0	96 50	96 75	99 50	»	99 »	99 »	99 »	99 0	99 »	»	99 »	99 »
Banque de France	2755 »	»	2740 »	»	2700 »	»	2610 »	»	2690 »	»	2700 »	»
Crédit mobilier	647 50	650 75	662 50	670 »	655 »	650 »	657 50	656 25	660 »	657 50	510 »	660 »
Comptoir national	560 »	»	550 »	»	545 »	»	542 50	»	540 »	»	545 »	»
Banque foncière	»	»	»	»	540 »	»	530 »	»	550 »	»	» 50	»
D° Obligations Cert.	940 »	»	940 »	945 »	940 »	»	942 50	»	945 »	»	947 50	»

(1) Pendant la durée des travaux.
(2) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(3) Plus l'intérêt à 4 0/0.

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages	Dates des paiements.
1854.	150.000	75 ans	285	tout.	500	7 50	avril.	janvier juillet.
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	25	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	555	375	625	12 50	»	D°
1852.	181.333	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janvier juillet.
D°.	3.300	99 —	975	tout.	1.250	25	assemb. gén.	D°
D°.	50.300	96 —	500	375	650	12 50	D°	décembre juin.
1848.	11.431	41 —	1.125	tout.	1.250	25	D°	janvier juillet.
D°.	6.204	43 —	1.250	tout.	1.250	25	»	D°
1852.	4.405	50 —	1.000	tout.	1.250	25	»	D°
1853.	»	» »	»	»	»	»	»	D°
1841.	7.219	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	D°
1850.	8.954	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	D°
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	25	décembre.	D°
1848.	13.333	80 —	750	tout.	1.250	25	D°	D°
1852.	150.000	90 —	340	240	500	7 50	»	D°
1845	5.887	72 —	1.000	tout.	1.250	20	D°	D°
1847.	4.984	69 —	1.000	tout.	1.250	25	»	D°
1846.	13.000	78 —	1.000	tout.	1.250	25	D°	mars septembre.
1849.	5.000	87 —	800	tout.	1.250	30	D°	D°
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	25	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	12 50	D°	»
1841.	1.000	» »	360	tout.	500	12 50	D°	avril octobre.

Cours du 7 au 13 janvier 1854.

Noms des compagnies.	7	9	10	11	12	13
Nord-Boulogne	338 75	337 50	335 »	335 »	335 »	335 »
Paris à Lyon	1055 »	1040 »	1040 »	1040 »	1040 »	1040 »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	515 »	512 50	512 50	510 »	500 »	501 25
D° Nouvelles 3 0/0	320 »	320 »	310 »	310 »	305 »	310 »
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	525 »	525 »	515 »	510 »	510 »	505 »
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Versailles r. d.	»	»	»	1040 »	»	»
Ouest	»	1030 »	»	1027 50	»	1030 »
D° (nouvelles)	»	»	1030 »	»	»	»
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
D° (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	1100 »	1100 »	»	»	»	»
D° (Nouvelles 1848)	»	1095 »	1065 »	1095 »	»	»
D° (Nouvelles 1852)	»	310 »	300 »	290 »	292 50	292 50
Paris à Rouen	»	900 »	»	»	900 »	»
D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	1000 »
Rouen au Havre	»	»	1035 »	»	»	1035 »
D° (nouvelles)	»	»	»	1200 »	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	»	»	545 »	»	»	500 »
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 6 au 12 janvier 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	6	7	9	10	11	12
Nord	837 50 à 850 »	830 » à 825 »	812 50 à 825 »	800 » à 825 »	825 » à » »	817 50 à 825 »
Paris à Strasbourg	775 » à 794 25	750 » à 756 25	751 » à 756 25	756 25 à 762 50	761 50 à » »	765 50 à 762 50
Orléans	1125 » à 1150 »	1075 » à 1100 »	1075 » à 1100 »	1075 » à 1125 »	1125 » à » »	1101 » à 1125 »
Paris à Rouen	950 » à 1000 »	925 » à 950 »	925 » à 950 »	975 » à 1000 »	1000 » à » »	975 » à 1000 »
Rouen au Havre	475 » à 487 50	462 50 à 475 »	462 50 à 475 »	462 50 à 475 »	475 » à » »	475 » à 475 »
Lyon	875 » à 894 25	850 » à 862 50	850 » à 862 50	862 50 à 875 »	875 » à » »	856 25 à 875 »
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours
[...]osso Béchet, Dethomas et Cie	500	500	Echarcon ... Papeterie.	1000	1050	Gaz de Wazemmes	500	150	Sécurité ... Maritime.	5000	20 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1170	Essonne ... Papeterie	1000	»	— d'Arles, 1re série	100	90	Sauvegarde ... Maritime.	5000	12 0/0 b.
Oblig. de la Ville de Paris (1849).	1000	1170	Bastennes ... Asphalte.	1000	401	— D° 2e série	100	45	Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
D° D° (1852).	1000	1100	Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1000	— de Besançon	450	525	Nationale ... Incendie.	5000	165 0/0 b.
[...]ambre à l'Oise ... Canal.	1000	830	Aveyron (Decazeville) ... Forges	3000	4000	— de Boulogne (Paris)	1000	»	Générale ... Incendie	5000	22.500
[...]ambre française canalisée	500	1500	Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500	— de Versailles	500	575	Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
[...]ners ... Cuivre.	100	97 50	Aisne ... Forges.	3000	1740	— de Cherbourg	500	70	France ... Incendie.	5000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne ... Zinc.	300	645	Châtillon et Commentry. Forges.	1000	1100	Messageries impériales	1000	1000	Phénix ... Incendie.	1000	3300
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1185	Providence ... Forges	1000	1105	— Caillard	1000	630	Providence ... Incendie.	5000	31 0/0 b.
[...]feuse ... Zinc.	250	»	Herserange (n. libér.) ... Forges.	300	325	Gondoles parisiennes	80	100	Urbaine ... Incendie	5000	72 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	250	1055	Le Phénix	750	1215	Omnibus (Entreprise générale)	1000	2200	Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
[...]schweiler	750	770	De la Loire et de l'Ardèche	1/1000	4550	Omnibus (rive gauche)	250	260	Éventualités d'Avignon	61 50	»
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	100	45	Valentin-Corq ... Usine.	500	600	Favorites ... Omnibus.	500	1500	— de Cette	10	»
[...]lanzy ... Charbon	500	800	Société Cail et Cie ... Usine.	500	665	Hirondelles ... Omnibus.	1000	200	— de Vampoux	25	»
[...]azocte ... Charbon.	1/3 [illegible]	510	Carolsoffe ... Usine.	500	915	Orléanaises ... Omnibus.	1000	775	Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1540
Charbonnages belges	500	327 50	Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	850	Tricycles ... Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chapelle	375	640
[...]ont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	910	Télégraphe sous-marin	25	25	Compagnie générale ... Pet. voit.	500	740	— de Montluçon	500	460
[...]ines de la Loire ... Charbon.	1/7 215	337 50	Gaz anglais (Paris)	2500	5300	Béarnaises ... Pet. voit.	500	575	Docks	250	205 50
[...]entre-du-Flénu ... Charbon.	1000	165	— français (Paris)	500	945	Lutéciennes ... Pet. voit.	500	700	Journaux réunis	500	510
[...]ong-Pendu ... Charbon.	500	»	— parisien (Paris)	1000	1275	Sylphides ... Pet. voit.	500	600	Materly (Amiens)	500	740
[...]pinac ... Charbon.	1/3 450	»	— de Belleville (libéré)	500	»	Générale ... Ass. maritime.	1250	15 0/0 b.	Colin (Frévent)	500	690
[...]aute Loire ... Charbon.	500	250	— du Nord (Batignolles)	500	625	Lloyd français ... Maritime.	5000	[illegible]	Gamaches	500	490
[...]ontchanin ... Charbon.	5000	5010	— de l'Ouest (Passy)	500	705	Union des Ports ... Maritime.	5000	13 0/0 b.	Palais de Cristal	100	105
[...]tincourt ... Charbon.	1/1 500	600	— de l'Est (Vincennes)	500	»	Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Bitner	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N° 698. 13e ANNÉE. — N° 3. SAMEDI, 21 JANVIER 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »

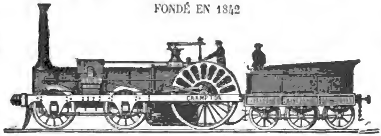
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



AVIS AUX ABONNÉS.

Nous avons l'honneur de prévenir MM. les nouveaux abonnés pour un an, que la carte distribuée comme prime ne peut leur être expédiée par la poste ou les messageries vu son grand format.

Elle doit donc être prise dans nos bureaux, 85, rue Richelieu.

SOMMAIRE

Situation.

Samedi dernier la rente fermait à 72 10, en hausse de 1 fr. 60 sur le cours de la veille. Hier jeudi le 3 0/0 fermait à 69 80, en baisse de 2 fr. 30 sur le cours de samedi. La situation est-elle plus mauvaise cependant? Quelque fait politique nouveau s'est-il produit? Non ; la situation ne s'est ni empirée ni améliorée; il n'y a pas de fait politique nouveau. Mais c'est précisément le propre de l'incertitude d'exagérer la confiance comme le découragement et de passer alternativement et sans cause de l'un à l'autre.

Les chemins de fer ont mieux résisté que la rente à l'influence de la baisse ; vendredi dernier l'Orléans fermait à 1,105 ; le Nord, à 808 75 ; le Strasbourg, à 762 50 ; le Lyon, à 863 75. Hier jeudi, sous l'impression produite par la nouvelle que la Banque de France avait élevé à 5 0/0 le taux de son escompte, l'Orléans fermait à 1,075 ; le Nord, à 790 ; le Strasbourg, à 745 ; le Lyon, à 845; ce qui représente une baisse de 10 fr. sur l'Orléans ; de 18 fr. 75 sur le Nord ; de 17 fr. 50 sur le Strasbourg ; de 18 fr. 75 sur le Lyon.

C'est là encore assurément une bonne tenue, en face de la baisse de 2 fr. 30 c. qui a eu lieu du samedi au jeudi sur le 3 0/0. Cette solidité s'explique, comme nous l'avons fait souvent remarquer, par les revenus élevés et progressifs des voies ferrées. Pendant que les bonnes lignes donnent, au cours actuel, des revenus qui varient entre 6 et 7 1/2 0/0, la rente 3 0/0, au cours actuel, ne représente pas tout à fait 4 1/2 0/0.

Du samedi au jeudi, le Crédit mobilier a baissé de 30 fr.; c'est à peu près une baisse double de celle qui s'est produite sur les chemins de fer. Si l'on considère que le portefeuille du Crédit mobilier ne peut se composer que de ces mêmes valeurs dont la baisse a été moitié moindre, on doit trouver cette différence des cours fort peu logique.

Nous ne saurions trop le répéter : si le moment actuel est excellent pour les placements sérieux et à long terme, il est extrêmement dangereux pour les affaires à découvert, c'est-à-dire faites sans avoir les titres pour livrer, si l'on est vendeur, ou l'argent pour lever les titres, si l'on est acheteur. Toutes les valeurs sont exposées aujourd'hui à des fluctuations aussi brusques que considérables. S'il est vrai que nous n'ayons jamais été aussi près de la guerre, il est vrai, par cela même que nous n'avons jamais été aussi près de la paix. L'une ou l'autre peut nous surprendre inopinément et déterminer de très-fortes variations. Nous n'avons pas besoin d'insister sur le danger que l'on court en s'exposant à de pareils revirements, que nulle intelligence des affaires ne saurait ni prévoir ni prévenir. Le moment n'est propice qu'aux placements sérieux. Qu'importe, en effet, une dépréciation de quelques mois au capitaliste qui a l'avenir en vue, et qui trouve aujourd'hui l'occasion de placer ses capitaux à un taux qui double ses revenus et, par conséquent, son bien-être?

F. Solar.

Banque de France.

Augmentation du taux de l'escompte.

Dans sa séance de jeudi 19 janvier, la Banque de France a élevé à 5 0/0 le taux de l'escompte et des avances à dater du 20 janvier.

Cette mesure s'explique par la mesure analogue prise en 1847, par suite de la crise des céréales.

F. Solar.

Question monétaire.

Un décret en date du 12 janvier 1854, inséré au *Moniteur* du 14, prescrit la fabrication de pièces de 5 fr. en or, à la taille de 620 pièces au kilogramme et au module de 14 millimètres.

Ces nouvelles pièces, destinées à remplacer dans la circulation les pièces de 5 fr. en argent qui commençaient à faire défaut, conviendront surtout à l'usage des classes riches

et aisées dans les grandes villes, mais elles seront peu recherchées dans les campagnes, surtout par les cultivateurs et les ouvriers aux mains calleuses.

L'administration des finances a reculé devant la modification du rapport de l'or à l'argent, c'est-à-dire la fabrication de pièces de 5 fr. en argent au rapport de 14,5 ou de 15 à 1, au lieu du rapport actuel de 15.5 à 1; qui est la cause unique de l'exportation de notre monnaie d'argent (1). Nous respectons pleinement les scrupules qui ont arrêté M. le ministre des finances devant l'adoption d'une mesure aussi radicale pour une gêne peut-être passagère, mais nous croyons toujours, même après le décret du 12 janvier, qu'il serait utile d'ordonner la fabrication, pour les appoints au-dessous de 5 fr., d'une monnaie de billon composée d'argent et d'alliage à un titre déterminé, mais un peu inférieur à la valeur nominale des pièces; c'est le seul moyen de conserver sans perte et même avec profit dans la circulation une quantité de monnaie suffisante pour tous les besoins des menues transactions journalières, non-seulement dans les grands centres, mais surtout dans les campagnes.

Ad. Blaise (des Vosges).

Voici le texte du décret :

« Art. 1er. Les pièces d'or de dix francs qui seront fabriquées à l'avenir seront du diamètre de 17 millimètres.

» Art. 2. Le poids et les tolérances de poids et de titres desdites pièces sont maintenus tels qu'ils sont fixés par le décret du 3 mai 1848.

» Art. 3. Il sera fabriqué des pièces de cinq francs en or.

» Art. 4. La pièce de cinq francs sera de la taille de 620 pièces au kilogramme, au poids de 1 gramme 6,129 et au diamètre de 14 millimètres. Les titres et les tolérances de titre seront les mêmes que ceux fixés par la loi du 7 germinal an XI.

» Art. 5. La tolérance de poids accordée pour la fabrication des pièces de cinq francs en or, sera de trois millièmes en dessus et de trois millièmes en dessous du poids légal. »

Crédit foncier de France.

Le Crédit foncier de France vient de faire connaître la combinaison financière au moyen de laquelle il entend faire profiter les porteurs de ses obligations des avantages que lui a faits le décret du 21 décembre dernier.

Ce décret, on s'en souvient, annulle le prêt à l'annuité de 5 0/0, qui ne correspondait plus à l'intérêt réel des capitaux, et relevé le taux de l'annuité jusqu'à un chiffre à déterminer entre la limite maximum de 5 95, et la limite minimum de 5 45. On sait également que le Conseil d'administration du Crédit foncier de France s'est arrêté au chiffre de 5 65 c., en usant avec une louable modération de la latitude qui lui était ouverte. Il a voulu, en outre, faire profiter les porteurs de ses obligations de l'augmentation de l'annuité payée par les emprunteurs. Tel est l'objet de la combinaison que nous avons à exposer.

Cette combinaison présente deux dispositions principales qui nous paraissent de nature à mériter l'attention des porteurs d'obligations; ce sont : 1° la libération facultative des obligations foncières à 500 fr.; 2° l'échange de la prime au remboursement contre une augmentation d'intérêt de 1 0/0.

La libération facultative à 500 fr. répond aux préoccupations d'un certain nombre de porteurs, qui, n'ayant pas craint, l'année dernière, à une époque de hausse et de paix générale, de se placer sous le coup d'un appel de 800 fr. à réaliser en deux mois, pouvaient, aujourd'hui que l'aspect de la place a changé, s'inquiéter des conséquences de leurs engagements. A ceux-là, le Crédit foncier offre de réduire leur engagement de moitié et de près des deux tiers les sommes à verser. En effet, au lieu d'une obligation de 1,000 fr., ils pourront se restreindre à une dernière obligation de 500 f., et comme ils ont déjà versé 200 f., au lieu d'avoir 800 fr. à verser en deux mois, ils n'auront plus que 300 fr. à verser dans l'année. Ainsi donc : réduction des sommes à verser, éloignement des termes de versement obligatoires, c'est là un double allégement accordé à ceux des porteurs d'obligations qui, en conséquence du changement survenu dans l'état du marché, peuvent être désireux de réduire leurs engagements.

Cette réduction est d'ailleurs facultative. Ceux des porteurs qui voudront conserver leur droit à la souscription de l'obligation entière pourront, par un simple versement immédiat de 100 fr., s'assurer la possession de la seconde coupure de 500 fr.; quant aux 400 fr. restants, ils seront versés par quart, dans la première quinzaine de janvier, avril, juillet et octobre 1855 : c'est un délai total de près de deux ans accordé pour parachever l'acquittement de la deuxième coupure de 500 fr. Ces facilités et ces délais donnés aux porteurs d'obligations qui voudront se libérer volontairement, sont d'autant plus décisives, que les conditions premières, c'est-à-dire le versement obligatoire dans les deux mois des 800 fr. complémentaires, est maintenue à l'égard des souscripteurs, dont les titres seront désignés par le sort pour un appel de série, et qui n'auront pas profité de la faculté de conversion ouverte jusqu'au 10 février.

Quant au rachat de la prime par une augmentation d'intérêt de 1 0/0, elle offre aux porteurs un avantage considérable. Cet avantage ne consiste pas seulement dans l'échange d'une prime éloignée, contre un revenu actuel et certain; il consiste encore en une augmentation de revenu bien supérieure à ce que représente la totalité de la prime. En effet, évaluée en revenu, la prime de 200 francs représente 34 centimes. Or, c'est *un franc* d'augmentation de revenu que donne le Crédit foncier de France; c'est donc un avantage de deux tiers pour 0/0 de revenu accordé aux intéressés, en sus des 34 c. par an qui représentent le rachat de la prime. On voit donc que si l'état général des affaires impose à la Compagnie l'obligation d'élever le taux de l'annuité qu'elle demande à ses emprunteurs, elle fait largement profiter de cette augmentation les capitalistes qui lui ont confié l'emploi de leurs deniers.

On remarquera qu'une restriction est apportée à l'échange des obligations 3 0/0 avec lots et prime, en obligations 4 0/0 avec lots sans prime, et que la conversion ne peut s'opérer que dans la proportion des trois cinquièmes ou des quatre cinquièmes. Cette restriction a été imposée à la Compagnie par les prêts qu'elle a déjà consentis, sous l'empire de la convention du 18 novembre 1852, à l'annuité de 5 0/0.

Nous nous bornons à cet exposé de la combinaison offerte par la Société du Crédit foncier de France aux porteurs de ses obligations, et nous faisons des vœux sincères pour qu'elle atteigne le but que la Compagnie se propose, malgré les difficultés de la situation actuelle.

Ad. Blaise (des Vosges).

Voici le texte officiel des combinaisons adoptées par le Conseil d'administration du Crédit foncier de France, tel qu'il a été publié par cette Compagnie.

Libération des promesses d'obligations foncières à 500 fr. — Délais des versements. — Rachat de la prime. — Appel de série. — Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France, voulant faire participer les porteurs des promesses d'obligations foncières aux avantages acquis à la Compagnie en vertu du décret impérial du 21 décembre 1853, dans la mesure que comportent les opérations déjà réalisées sous l'empire de la convention du 18 novembre 1852,

A pris les décisions suivantes :

§ 1er. *Promesses d'obligations.* — Tout porteur de *promesse d'obligation foncière* pourra, jusqu'au 10 février prochain, réduire son engagement à une coupure de 500 fr., donnant droit à la moitié du lot attribué à l'obligation entière, moyennant le versement de 300 fr. par promesse, réparti ainsi qu'il suit :

100 fr. sur la présentation du titre avant le 14 février;

100 fr. du 15 avril au 1er mai 1854;

100 fr. du 15 octobre au 1er novembre 1854;

Avec faculté d'anticipation totale.

Après le paiement de ladite somme de 300 fr. les titres définitifs seront délivrés comme il suit :

Tout porteur de cinq promesses libérées de 500 fr. recevra en échange :

1° Deux coupures d'obligations foncières de 500 fr., rapportant 3 0/0, ayant droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière et remboursables avec une prime de 20 0/0, au plus tard en cinquante années.

2° Trois coupures d'obligations foncières de 500 fr. chacune, rapportant un revenu fixe de 4 0/0, ayant droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation, et remboursables au pair dans le même espace de temps.

Les porteurs de moins de cinq *promesses* libérées de 500 fr. qui ne se seraient pas réunis pour user de leur droit, seront admis à l'exercer dans la proportion qui se rapprochera le plus de celle qui vient d'être établie.

Les porteurs des *promesses*, quel que soit le

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 3 décembre 1853.

nombre de leurs titres, qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de primes et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

L'intérêt de 3 0/0 continuera à être payé sur les versements effectués, jusqu'à la libération complète de 500 fr.

A partir du premier versement fait par le porteur de la *promesse*, qui réduira son engagement à une coupure de 500 fr., le lot échu au numéro de l'obligation sera divisé par moitié.

Les porteurs des promesses qui préféreront compléter le versement de 1,000 fr. par obligation, afin de conserver le droit à la deuxième coupure de 500 fr., pourront, tout en profitant de la faculté qui leur est ouverte jusqu'au 10 février prochain, souscrire cette deuxième coupure de 500 fr., moyennant un versement de 100 fr. qui sera représenté par un récépissé, portant 3 0/0 d'intérêt et donnant droit à la moitié du lot attribué au numéro de l'obligation.

Les 400 fr. restant dus sur ce *récépissé* seront payés :

100 fr. du 2 au 15 janvier 1855,
100 fr. du 1er au 15 avril 1855,
100 fr. du 1er au 15 juillet 1855,
Et 100 fr. du 1er au 15 octobre 1855,

Avec faculté d'anticipation totale.

Lors de la libération complète, le *récépissé* sera échangé, à la volonté du porteur, soit contre une coupure d'obligation foncière de 500 fr., rapportant 3 0/0, soit contre une coupure d'obligation foncière de 500 fr., rapportant 4 0/0, dans les conditions ci-dessus énoncées.

§ II. *Obligations libérées.* — Les porteurs des obligations actuellement libérées, rapportant 3 0/0 d'intérêt avec lots et primes, auront, du 13 au 25 février prochain, la faculté d'échanger, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes, les titres qu'ils représenteront, contre d'autres obligations, divisées en coupures de 500 fr., donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux mêmes lots, et remboursables au pair, au plus tard en cinquante années.

§ III. *Premier appel de série.* — Les porteurs des *promesses d'obligations foncières* qui n'auraient point profité, d'ici au 10 février, des avantages indiqués au § I, sont prévenus que, l'importance des placements hypothécaires déjà réalisés par la Compagnie, rendant nécessaire l'appel des versements par série auxquels ces titres sont soumis,

Il sera procédé, le 11 février prochain, en séance publique, à midi, au siége de la Société, rue Taitbout, 57, au tirage au sort de la première des vingt séries appelées à compléter le versement intégral de 1,000 fr. par obligation.

Les porteurs des *promesses* comprises dans cette première série sortie devront effectuer leurs versements dans les termes énoncés au dos des titres, savoir :

300 fr. dans les quinze jours qui suivront la désignation de la série appelée, c'est-à-dire du 12 au 27 février prochain ;

Et 500 fr. dans les deux mois suivants, c'est-à-dire du 27 février au 27 avril prochain,

Avec décompte d'intérêts au moment du paiement et faculté d'anticipation.

Moyennant ces versements, tout porteur de cinq promesses libérées de 1,000 fr aura droit, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, à des obligations divisées en coupures de 500 fr., donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots et remboursables au pair.

§ IV. *Dispositions générales.* — Les titres sur lesquels les versements exigibles ne seraient pas effectués resteront soumis aux conditions énoncées au dos des titres actuels, et cesseront notamment, à partir de l'expiration des délais ci-dessus indiqués, d'avoir droit aux lots et primes appartenant aux numéros correspondants qui viendraient à sortir.

Les porteurs des promesses non comprises dans la première série désignée par le sort, ou qui n'auront point usé de la faculté ouverte jusqu'au 10 février prochain par le § 1 du présent avis, resteront soumis à toutes les clauses et conditions stipulées sur les titres actuels.

Les versements sont reçus à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, depuis le 18 janvier, de dix heures à trois heures.

Chemin de fer Grand-Central.

PRISE DE POSSESSION DES CHEMINS DE SAINT-ÉTIENNE, ANDREZIEUX ET ROANNE.

Nous avons publié l'autre jour le décret qui approuve, sur l'avis conforme du Conseil d'Etat, l'acquisition, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, des trois lignes de Lyon à Saint-Etienne, de Saint-Etienne à Andrezieux et d'Andrezieux à Roanne ; nous trouvons aujourd'hui dans un journal de Lyon, *le Salut public*, les détails suivants sur la prise de possession de ces trois chemins, par M. le comte de Morny, président du chemin de fer Grand-Central.

A côté des justes témoignages de reconnaissance donnés par les populations laborieuses de Rive-de-Gier et de Saint-Etienne à M. le comte de Morny, ce que les actionnaires doivent surtout apercevoir, c'est la propriété de chemins en pleine exploitation, donnant des bénéfices immédiats sur le prix d'achat, traversant des pays riches, industrieux, auxquels de nouveaux débouchés sont ouverts, ce qui promet, par conséquent, des transports plus considérables encore aux chemins de fer, c'est-à-dire de nouveaux profits à ajouter à ceux que produisent déjà les chemins fusionnés.

AD. BLAISE (des Vosges).

Voici l'article du *Salut public* :

« M. le comte de Morny s'est rendu avant-hier à Saint-Etienne, et a pris possession de l'administration des chemins de fer de cette ville à Lyon, à Roanne et à Andrezieux, qui sont réunis au Grand-Central.

» Un banquet a réuni dans les salons de l'hôtel du Nord tous les directeurs d'établissements métallurgiques de la localité. Le soir, au cercle du commerce, en présence de six ou huit cents personnes, M. le comte de Morny a prononcé un discours dans lequel il a insisté sur les avantages considérables que la ville de Saint-Etienne allait retirer de ces vastes entreprises, et il a fait appel à l'union de tous les intérêts privés dans le but d'obtenir ce grand intérêt général.

» De Saint-Etienne M. de Morny s'est rendu à Rive-de-Gier, où il est arrivé hier matin, à dix heures. Il a successivement visité la plupart des grands établissements industriels, depuis Saint-Chamond jusqu'à Rive-de-Gier. Forges, fonderies, aciéries, rubanneries, verreries, etc., il a voulu tout voir, et a tout examiné dans les plus grands détails.

» Partout, les chefs de ces établissements et leurs nombreux ouvriers ont accueilli M. le président du chemin de fer Grand-Central avec l'empressement le plus cordial et le plus respectueux. Il s'est entretenu avec les principaux contre-maîtres. Dans une des usines, un jeune chef d'atelier est sorti des rangs pour adresser à M. le comte de Morny les paroles suivantes :

« Monsieur le comte de Morny,

» Je viens au nom de mes camarades et
» comme interprète de leurs sentiments, vous
» remercier d'avoir bien voulu nous honorer
» de votre visite.

» Votre présence dans ces usines est pour
» nous un gage assuré de travail et de bonheur
» pour nos familles.

» Veuillez, Monsieur le comte, être auprès de
» l'Empereur notre interprète ; lui dire com-
» bien nous sommes reconnaissants de sa bien-
» veillance pour la classe ouvrière et l'assurer
» de tout notre dévouement.

» *Vive l'Empereur !* »

» Plus loin, dans l'établissement de MM. Pétin et Gaudet, à Rive-de-Gier, le principal contre-maître de cette usine, interrompant la manœuvre qu'il commandait pour forger une pièce de 15,000 kilogrammes, est venu, entouré de 4 ou 500 ouvriers, remercier M. le comte de Morny de sa visite, dans les termes suivants :

« Monsieur le comte de Morny,

» Nous profitons de l'heureuse occasion de
» votre présence parmi nous, pour vous faire
» connaître notre entière gratitude pour tous
» les bienfaits que nos excellents chefs ne ces-
» sent de nous prodiguer ; nous ferons toujours
» nos efforts pour nous rendre dignes de la
» confiance qu'ils veulent bien nous accorder,
» et les seconder pour vaincre les difficultés
» qui se présentent dans la partie des grosses
» pièces de forge, qui place aujourd'hui nos
» habiles patrons au plus haut degré de l'é-
» chelle industrielle.

» Nous nous rappellerons, Monsieur le comte,
» de votre inestimable visite, qui nous fait un
» bien grand honneur.

» Permettez-nous, Monsieur le comte, de
» vous prier d'avoir la bonté d'être notre in-
» terprète auprès de l'Empereur, pour le re-
» mercier de nouveau de la distinction dont il
» a honoré nos chefs à son bien-aimé passage
» à Rive-de-Gier, et portez-lui, s'il vous plaît,
» les vœux que nous formons pour la conser-
» vation de sa précieuse existence. Veuillez
» aussi lui témoigner notre sincère reconnais-
» sance pour la sollicitude toute paternelle
» dont il ne cesse de donner des preuves à la
» classe ouvrière, et lui porter l'assurance de
» notre entier dévoûment.

» *Vive l'Empereur !* »

» Ces deux allocutions ont été suivies des cris les plus enthousiastes de *Vive l'Empereur!* M. le comte de Morny a trouvé les expressions les plus heureuses et les plus bienveillantes pour remercier ces braves gens des bons sentiments qu'ils venaient de lui exprimer. Il leur a dit qu'en se trouvant au milieu d'eux, il était fier d'avoir consacré une partie de sa vie à l'industrie et de s'être constamment occupé des questions qui tendent à améliorer la condition des classes ouvrières. Il les a félicités des sentiments

de reconnaissance et d'affection qu'ils témoignaient pour le chef de l'État, et leur a promis de faire connaître à l'Empereur tout ce qu'il y avait pour lui de dévoûment parmi les nombreux ouvriers du bassin de la Loire.

» A cinq heures, M. le comte de Morny est parti par un train spécial, en exprimant le regret de ne pas avoir pu visiter les nombreuses usines qui se trouvaient en dehors de sa route.

» De retour à Lyon dans la soirée, il assistait au bal de M. le maréchal de Castellane, où se trouvait réunie, comme tous les lundis, l'élite de la société lyonnaise.

» M. de Morny a quitté notre ville ce matin, à cinq heures, retournant à Paris. »

Chemin de fer de Genève.

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève vient d'obtenir l'approbation de son tracé sur le territoire génevois. Le 15, tous les propriétaires ont donné leur consentement à la prise de possession immédiate. On commencera les terrassements vers la mi-février. Les travaux seront conduits par un personnel expérimenté. La Compagnie espère pouvoir mettre la ligne, avec embranchement de Mâcon à Ambérieu, en exploitation pour le printemps de 1856.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Paris à Mulhouse.

Le *Napoléonien* annonce que les travaux nécessaires à l'établissement de la deuxième voie sur le chemin de fer de Montereau à Troyes commenceront le 1er mars prochain au plus tard.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

PROLONGEMENT DE MARSEILLE SUR TOULON.

Nous trouvons dans *la Sentinelle* de Toulon des indications détaillées sur les projets de tracé du chemin de fer qui doit unir Marseille à Toulon.

Il existe deux projets pour relier Marseille et Toulon, ou plutôt diriger vers Toulon la grande voie allant de Paris à la frontière d'Italie : le projet de l'État et celui de la Compagnie.

Ils ont deux choses communes, deux points sur lesquels ils concordent entièrement : la ligne de Marseille à Aubagne, et celle de Toulon à la Cadière.

La discordance entre les deux projets porte sur la partie intermédiaire.

Le projet des ingénieurs de l'État passerait près de La Ciotat; mais peut-être n'en desservirait-il pas le port bien utilement, puisqu'il ne s'en rapproche tout au plus que de 4 kilomètres environ ; ce projet coûterait une somme de 36 millions.

Le projet de la Compagnie, au contraire, passe par Cuges. Il dessert mieux Aubagne, il offre 6.200 mètres de moins dans son parcours, et ne coûterait guère que 30 millions.

La Compagnie insiste sur l'adoption de son tracé, qui réalise aussi promptement pour les contribuables un bénéfice de plus 6 millions, et qui abrège la communication de plus de 6,000 mètres de parcours.

On donne de plus, comme une chose très positive, que la Compagnie a déjà commandé le matériel roulant destiné à l'exploitation de la nouvelle ligne.

Chemin de fer du Luxembourg.

NOUVELLE JONCTION DE LA BELGIQUE AVEC LA FRANCE.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est : Paris à Strasbourg, Paris à Mulhouse et Metz à Thionville, vient d'ajouter une nouvelle maille à son réseau en traitant de sa jonction par Thionville et Aubange avec le chemin de fer belge du Luxembourg, de manière à former une ligne continue de la mer du Nord à la Méditerranée, c'est-à-dire d'Ostende et d'Anvers à Marseille, par Namur, Arlon, Thionville, Metz, Nancy, Gray, Lyon et Avignon.

Nous publierons dans un prochain numéro le texte du rapport soumis à l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer luxembourgeois dans sa réunion du 9 janvier dernier. Ce document, dont les conclusions ont été adoptées par les actionnaires, intéresse assez vivement aujourd'hui le public français pour que nous lui expliquions ce qu'est le chemin de fer du Luxembourg, l'avenir auquel il est appelé par suite de sa jonction avec les chemins de fer français, et l'influence qu'il est de nature à exercer sur nos principales lignes du Nord et de l'Est.

La Compagnie du Luxembourg est tout à la fois concessionnaire, en vertu d'une loi du 18 juin 1846, du chemin de fer du Luxembourg, et cessionnaire du canal de l'Ourthe (Meuse et Moselle), concédé, en 1827, à une Société dont la Compagnie du Luxembourg a acheté toutes les actions.

Le chemin de fer du Luxembourg part de Bruxelles même, d'une station située au quartier Léopold; il se dirige vers le chemin de Louvain à la Sambre, qu'il atteint à Wavre, et avec lequel il peut, en outre, être relié au moyen d'un raccordement aboutissant à l'une des stations intermédiaires de la section de Wavre à Gembloux. Depuis le point de jonction des deux lignes jusqu'à Namur, les convois du chemin de fer du Luxembourg ont le droit de faire usage du chemin de fer de Louvain à la Sambre, qui, sur cette partie de son développement, est déclaré commun aux deux lignes.

De Namur, le tracé de la ligne du Luxembourg est dirigé sur Arlon par Ciney, Rochefort et Rocagne ; le cahier des charges autorisant, en outre, la continuation jusqu'à la frontière française dans la direction de Longwy ce qui vient d'être réalisé au moyen d'une autorisation du gouvernement hollandais d'une part, et, de l'autre, de la convention dont il sera parlé tout à l'heure, avec la Compagnie de Strasbourg.

Le chemin de fer du Luxembourg a deux embranchements : l'un vers l'Ourthe, pour la communication avec le canal, l'autre vers Bastogne. La station de départ de Bruxelles se relie aux chemins de fer de l'État par un raccordement avec la station du Nord.

De Bruxelles à Namur, le chemin du Luxembourg offre sur le railway de l'État, passant par Charleroy, une économie de parcours de 43 kilomètres et est ainsi assuré de la préférence.

De Namur à Arlon, le chemin du Luxembourg est sans concurrence et maître absolu des transports.

Le canal de l'Ourthe, acheté par la Compagnie du Luxembourg, complète les voies de communications perfectionnées de cette partie de la Belgique. Dans son parcours de Liége à Laroche, il passe près de Grévegnée, Angleur, Chénée, Telf, Esneux, Durbery, Deulin, Hotton et Hampteau. Ces localités et leur voisinage comprennent une population de 170,000 âmes occupée presque tout entière dans les nombreuses fabriques du pays parmi lesquelles on cite

19 usines avec hauts-fourneaux ;

12 forges ;

9 laminoirs avec fonderies, des clouteries et des fabriques de fil de fer ;

De grands établissements pour la fabrication du zinc, notamment ceux de la *Vieille-Montagne* ;

39 moulins ;

21 brasseries ;

Des distilleries, des manufactures de draps et teintureries ; des filatures de lin, de coton et de laine ; des fabriques de poterie ; des tanneries, des fabriques de couleur, une houillère, de nombreux fours à chaux et des carrières de pierres de taille, de pavés, etc.

Enfin des traités récents avec la Compagnie belge des chemins de fer *Grande Jonction* doivent avoir pour résultat de faire passer bientôt entre les mains de la Compagnie du Luxembourg la concession des deux lignes de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles, par Waterloo, d'une longueur collective de 80 kilomètres, s'embranchant l'une et l'autre sur la ligne principale de Bruxelles à Arlon, qu'elles coupent presque à angle droit.

La même Compagnie de la *Grande Jonction*, aux droits de laquelle la Compagnie du Luxembourg va être substituée, a obtenu en outre du gouvernement belge la faculté de construire un prolongement de Hasselt à Maeseyck

(frontière hollandaise), lequel sera incessamment poussé jusqu'à Dusseldorf et complétera la voie la plus directe entre Paris et Berlin par Creil, Saint-Quentin, Maubeuge, Charleroy, Landen, Hasselt et Dusseldorf, en abrégeant de 193 kilomètres ou d'un sixième environ la distance actuelle.

En même temps que, par suite de toutes ces fusions, le réseau concédé à la Compagnie du Luxembourg ou acheté par elle, constitue la ligne de transit la plus courte entre Paris et Berlin, le raccordement avec le chemin de fer de Strasbourg par Aubangne et Thionville, détourne au profit de cette direction le transit considérable d'Anvers sur la Suisse, l'Italie et la Méditerranée, qui suivait jusqu'à présent le territoire allemand.

Ainsi se trouvent réalisées à l'avantage du commerce français les sages prévisions qui faisaient concéder, en 1852, à la Compagnie de Strasbourg, le prolongement de Metz sur Thionville. Sans cette prévoyance et l'intelligent empressement de la Compagnie française de Paris à Strasbourg à traiter avec la Compagnie belge, le chemin luxembourgeois eût été détourné de la direction qu'il va suivre, et raccordé à Saarbruck avec les chemins de fer prussiens et bavarois, ce qui eût privé la France de relations importantes. La Compagnie de Strasbourg a adressé au ministre des travaux publics, conformément aux conventions passées avec la société du Luxembourg, une soumission spéciale pour la concession du prolongement de Thionville sur Aubange.

La nature et la gravité des intérêts engagés dans cette jonction des chemins de fer français de l'Est avec les chemins belges de la Compagnie du Luxembourg, font véritablement de cette entreprise une affaire française : aussi ne sommes-nous pas surpris que la *Société générale du Crédit mobilier* ait pris une part active à la reconstitution financière de la Société belge.

Nous reviendrons lorsqu'il en sera temps sur cette réorganisation financière et sur l'intérêt qu'elle peut offrir aux capitaux français ; il nous suffit, pour cette fois, d'avoir indiqué l'importance du réseau groupé par la Compagnie du Luxembourg, de manière à former un noyau de centralisation des diverses lignes belges, qui languissent, malgré la richesse du pays, par la faute unique de leur morcellement et de la brièveté de leur parcours.

En devenant centre, la Compagnie du Luxembourg améliore toutes les lignes voisines, et fait affluer ainsi sur les chemins qu'elle possède un trafic considérable, égal à celui des bonnes lignes françaises.

Les travaux sont poussés avec vigueur sur les sections appartenant à la Compagnie. La première de toutes, celle de Bruxelles à Namur, sera ouverte dans le courant de l'été prochain, et la ligne entière achevée dans deux ans au plus; des traités faits aux meilleures conditions assurent la livraison en temps utile des rails et du matériel roulant.

La Compagnie du Luxembourg a été fondée en 1846, elle a eu, par conséquent, à traverser les circonstances les plus difficiles et notamment la crise de 1848. La résistance qu'elle a opposée à ces redoutables épreuves démontre à la fois la solidité des bases sur lesquelles elle repose, ainsi que l'énergie et l'habileté de ses administrateurs et la confiance de ses actionnaires.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer Pyrénéens.

Le réseau pyrénéen, qui intéresse essentiellement les chemins du Midi, est l'objet de plusieurs demandes de concessions par des Compagnies différentes. La première et la plus importante de toutes est la Compagnie concessionnaire des chemins du Midi, dont la situation est exceptionnelle et qui n'a qu'à gagner dans tous les cas à l'exécution du réseau pyrénéen. Viennent ensuite deux autres Compagnies, dont l'une est représentée par M. Espeletla ; la seconde Compagnie a pour représentants MM. Léon de Barbançon, sénateur, le comte de Chabrillant, le comte de Montcalué, etc., etc.

Nous ne voulons nullement décourager l'esprit d'entreprise, au contraire, nous désirons lui venir en aide; mais nous ne pouvons trop recommander la prudence sur les conditions auxquelles ces chemins pourraient être concédés, car nul n'ignore que les capitaux sont très-craintifs pour les nouvelles affaires, et l'on se ferait une illusion bien grande si l'on supposait que des chemins concédés isolément, sans subvention ni garantie d'intérêt, trouveraient facilement des actionnaires sérieux.

G. LENOIR.

Recettes de la semaine.

Voici quel est le résultat comparatif des recettes, pendant la semaine écoulée.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 — Totale	Augment. s. 1853 — 0/0.
	1re Catégorie (1).		
ORLÉANS	676,183 »	161,775	31.4
	2e Catégorie (2).		
NORD	602,632 »	37,299	6.6
ROUEN	195,464 »	33,110	20.4
HAVRE	92,798 »	24,302	35.4
LYON	324,391 »	6,867	2.1
STRASBOURG	436,524 »	86,506	24.5
OUEST	100,272 »	11,835	13.3
MÉDITERRANÉE (les 2 Sections)	155,904 »	15,157	10.9
		Diminutions. 1853 — Totale	0/0.
BALE	43,726 »	9,349	17.6

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.
(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

PARIS A ROUEN. — Assemblée générale le 31 janvier 1854, rue d'Amsterdam, 11, à 3 heures après midi.

Déposer vingt actions pour y assister.

STRASBOURG A BALE. — Assemblée générale le mercredi, 25 janvier 1854, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour délibérer sur la ratification de la convention do fusion de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec Paris à Strasbourg.

Pour y assister, déposer 20 actions rue Richelieu, 62, à Paris, au moins deux jours d'avance.

MULHOUSE A THANN. — Assemblée générale extraordinaire le 30 janvier, à 3 heures, palais Bonne-Nouvelle, à Paris. — Objet de la réunion : Modifications à apporter aux statuts.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Depuis le 1er janvier 1854, quatrième et dernier versement de 100 fr. sur les obligations de l'emprunt de 1852 (réduit à 92 fr. 50 par la déduction de l'intérêt semestriel). A défaut de versement avant le 15 janvier, l'intérêt est dû à 5 0/0.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, à partir du 1er janvier.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Versement de 25 fr. par action du 5 au 20 janvier 1854, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

L'intérêt à 5 0/0 par an est dû pour chaque jour de retard, et sera exigé à partir du 21 janvier 1854.

OUEST. — Depuis le 15 janvier 1854, rue Saint-Lazare, 124, troisième versement de 250 f. sur les obligations émises au 26 juillet 1853. L'intérêt à 5 0/0 l'an est dû depuis le 15 janvier pour chaque jour de retard.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

NORD. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

LYON. — Emission de 11,840 obligations, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment

émis, et portant 50 francs d'intérêts, payables le 1er avril et le 1er octobre.

Le remboursement aura lieu en 50 années, à 1,250 fr., à partir de 1856.

L'émission a eu lieu jusqu'au 20 janvier, à 1,050 fr., jouissance du 1er octobre 1853. On a versé 250 fr. de suite. 800 fr. seront versés ainsi qu'il suit : 200 fr. le 1er avril 1854; 200 fr. le 1er juin 1854; 200 fr. le 1er août 1854; 200 fr. le 1er octobre 1854, avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — Depuis le 2 janvier 1854, paiement du 1er coupon d'intérêt (10 fr. par action) dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 85.

ORLÉANS. — Premier et deuxième emprunts. Depuis le 2 janvier 1854, paiement des intérêts semestriels, 25 fr. par obligation, rue Drouot, 4. Paiement des 7 fr. 50 de l'intérêt semestriel des titres définitifs échu en janvier.

NORD. — Paiement du coupon de 16 fr. par action, et 7 fr. 50 par obligation, depuis le 2 janvier 1854.

STRASBOURG.—Depuis le 1er janvier le coupon des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. de Montereau, est payé de onze à trois heures, rue et place de Strasbourg, à la Compagnie; on est prié de présenter cette fois les *titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

PARIS A LYON. — Depuis le 2 janvier 1854, on paie, rue de Provence, 47, le 3e coupon de dividende représentant seulement l'intérêt semestriel à 5 0/0 sur 250 fr. versés (soit 6 fr. 25 par action).

MÉDITERRANÉE. — Paiement depuis le 2 janvier 1854, du coupon d'intérêt 7 fr. 50 des obligations 3 0/0, échu le 1er janvier 1854; à Marseille, à la gare; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux; à Paris, 23, rue Laffitte.

Les porteurs de l'emprunt de 30 millions d'Avignon à Marseille qui n'ont point opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échu le 1er janvier 1854, est payé, depuis le 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12; à Marseille, à la gare.

OUEST.—Depuis le 1er janvier 1854, paiement des coupons de 25 fr. des obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite).

PARIS A CAEN ET CHERBOURG. — A dater du 8 janvier 1854, paiement des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853 (soit 2 fr. par action), rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures. (*Voir aux versements.*)

STRASBOURG A BALE.—Depuis le 31 décembre, paiement du coupon du deuxième semestre des obligations de Wissembourg.

LYON A GENÈVE. — Rue Laffitte, 23, depuis le 6 janvier 1854, paiement des intérêts du premier et du deuxième versement de 1853, fixé à 4 fr. par action libérée de 200 fr., sur la présentation des titres, à Paris, 23, rue Laffitte; sur dépôt des titres, à Londres, Capel-Court; à Genève, 9, Corvaterie; à Lyon, au syndicat des agents de change.

DIJON A BESANÇON. — Le 2e coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, est payé depuis le 1er janvier 1854, à Paris, rue Taitbout, 52; à Besançon, Grande-Rue, 72.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE.— Le paiement des intérêts a lieu depuis le 1er janvier 1854 :

A Paris, chez M. Boignes et Ce, rue des Minimes, 14;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général;

A la Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr. nos 21, 34, 97, 125, 136, 154, 204, 205, 210, 216 et les obligations de l'emprunt de 600,000 fr. nos 7, 12, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 444, 451, 567, 582, tirées le 10 avril 1853, sont remboursées depuis la même époque.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — (*Voir* aux appels de fonds).

CHEMIN DE FER DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. — Le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, soit 5 fr. par action sur 250 fr. versés, plus les intérêts des 1er juin et 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin, soit 50 c., est payé depuis le 2 janvier 1854, à Paris, place Vendôme, à la caisse générale de la Société du Crédit mobilier; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33; à Toulouse, chez MM. J. et P. Vignerie et Ce.

MINES DE LA LOIRE.— Le 5 février, paiement du coupon de 25 francs des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

CRÉDIT MOBILIER. — Depuis le 1er janvier 1854, distribution de 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, soit 9 fr. par action, place Vendôme, 15.

CRÉDIT FONCIER. — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, de 10 à 3 heures, depuis le lundi 2 janvier 1854, rue Taitbout, 57.

BANQUE DE FRANCE. — Le dividende du deuxième semestre de 1853 est fixé à fr. 84 par action. Il est payé à bureau ouvert, depuis le 2 janvier courant, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoir. On devra présenter les titres.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — Paiement de l'intérêt 3 0/0, soit 15 fr., à partir du 2 janvier 1854.

COMPAGNIE DES EAUX. — (Voir aux échanges de titres.)

ÉCHANGE DE TITRES.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. — Echange des titres provisoires, rue Basse-du-Rempart, 50, à Paris, de dix à deux heures, depuis le 16 janvier 1854; en même temps, on paiera les intérêts à 4 0/0 échus au 31 décembre 1853.

Pour opérer le dépôt des titres, se présenter soi-même ou donner une autorisation dont le modèle est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

Le bureau des transferts sera ouvert de 10 heures à 3 heures à partir du 25 janvier.

ANDREZIEUX A LA LOIRE. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie des chemins de fer de Jonction du Rhône à la Loire, depuis le 2 janvier 1854, rue Neuve-de-l'Université, 18, de dix à trois heures.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie de Jonction de Rhône et Loire, depuis le 28 décembre 1853.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (*Voir* aux appels de fonds.)

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

ORLÉANS. — Les 525 actions sorties au tirage du 13 décembre portent les numéros suivants : 110,601 à 110,700, — 162,301 à 162,400, — 203,601 à 203,625, — 218,801 à 218,900, — 231,201 à 231,300, — 250,901 à 251,000.

Les 95 obligations de 1er emprunt (1842) de 1,250 fr. portent les numéros 1,301 à 1,395.

Les 20 obligations du 2e emprunt (1848) de 1250 fr. portent les numéros 3,291 à 3,300, — 3,611 à 3,620.

Remboursement depuis le 2 janvier 1854, rue Drouot, 4.

ROUEN AU HAVRE. — Rue d'Amsterdam, 11, depuis le 2 janvier 1854, remboursement à 1,250 fr. des nos 3,601 — 3,645 — 3,669 — 3,679 — 3,687, des obligations de 5 millions du 1er octobre 1848.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — Remboursement depuis le 1er janvier 1854 des obligations tirées au sort le 26 novembre.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Remboursement des 434 obligations sorties au tirage du 24 décembre.

C. DEVINA.

Chemins de fer étrangers.

HOLLANDE ET BELGIQUE.

La Haye, 14 janvier 1854.

On écrit de Venloo que la société Dubois-Nihoul vient de verser la garantie de 500,000 florins, exigée par le gouvernement néerlandais pour la concession du chemin de fer de Middelbourg à Venloo. On commencerait, par conséquent, les travaux de cette nouvelle voie ferrée au printemps prochain. Il est aussi question d'un chemin de fer de Venloo à Maestricht.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 6 janvier 1854.

Présidence de M. VUIGNER, Président.

M. Petiet, président sortant, occupe le fauteuil. Il résume de la manière suivante les travaux de la Société pendant l'année 1853. Les principales questions qui ont été traitées sont celles :

Du matériel roulant, surtout en ce qui concerne les essieux, les roues, les ressorts, et les châssis.

De la conservation des bois; bien qu'elle ne soit pas encore résolue d'une manière complétement satisfaisante, la Société a pu signaler cependant l'efficacité d'un ou deux procédés.

De l'équilibre des machines locomotives en mouvement au moyen de contre-poids. Cette question sera reprise quand nous aurons les résultats d'expériences comparatives faites aux chemins de Lyon et de Strasbourg.

De la machine à air chaud d'Ericsson, sur laquelle, malgré le nombre de partisans de ce système et la promesse formelle de calculs et documents relatifs à cette invention, aucune communication qui puisse guider dans la discussion ne nous a encore été faite.

De la construction des voies au point de vue spécial des divers systèmes récemment proposés pour en augmenter la stabilité et en diminuer les frais d'entretien.

Enfin, des améliorations à apporter dans l'exploitation des chemins de fer, qui est la question à l'ordre du jour. La commission nommée par M. le Ministre des travaux publics est entrée en fonction; le programme des questions posées par elle sera distribué aux membres de la Société, qui pourront alors passer à la discussion de chacune d'elles.

M. PETIET fait observer que, si dans notre Société la discussion est souvent un peu trop exclusivement concentrée sur les chemins de fer, et quoiqu'il faille désirer que nous soyons saisis de questions différentes, cette tendance dépend uniquement des sociétaires. Du reste, on ne s'est occupé que des *questions* de chemins de fer spécialement à l'ordre du jour, et présentant, par cela même, une opportunité du plus haut intérêt.

M. PETIET, passant ensuite à l'examen de la situation financière, constate que le déficit de l'an dernier a entièrement disparu cette année. L'équilibre qui s'est produit peut faire espérer pour l'année actuelle un excédant de recettes qui sera consacré à l'amélioration des publications, jusqu'alors un peu restreintes.

Avant de quitter la présidence, M. J. Petiet engage chacun des membres de la Société à faire tous ses efforts pour augmenter le nombre des sociétaires, pour introduire dans son sein plus de lumières, en même temps qu'une plus grande prospérité matérielle.

M. PETIET remercie la Société du mandat qu'elle lui avait confié, et l'assure qu'en rentrant dans ses rangs, il assistera d'une manière active à tous ses travaux; il est heureux de remettre le fauteuil de la présidence à un ingénieur qui, parti des premiers degrés, a su, par sa capacité et son intelligence, s'élever aux plus hautes fonctions.

M. E. Vuigner remplace M. Petiet au fauteuil.

Il dit d'abord que les paroles flatteuses de son prédécesseur, et la grande majorité des suffrages qui l'ont appelé à la présidence, lui font apprécier plus que jamais tout le mérite des témoignages de haute considération que la Société a bien voulu lui donner.

Il ajoute que ce mérite est d'autant plus grand pour lui, qu'il se rattache, pour ainsi dire à des souvenirs de jeunesse; qu'il est entré définitivement dans la carrière dès 1824; qu'il y avait été devancé par des ingénieurs civils qui, par leurs travaux importants et leurs grandes conceptions, avaient créé la profession; qu'aussi, lorsque 1830 arriva, l'administration supérieure de cette époque, comprenant qu'il fallait une école spéciale pour les ingénieurs civils, comme il y avait une école spéciale pour les ingénieurs du gouvernement, sanctionna l'établissement de l'école centrale.

Il dit que cette école a répondu dignement au but de sa création; qu'il est certain que des améliorations notables ont été apportées par MM. les ingénieurs du gouvernement dans toutes les branches des travaux publics, mais que les ingénieurs civils ne sont pas restés en arrière de ces progrès. Qu'en effet, dans la construction des canaux et des chemins de fer, dans la navigation maritime, fluviale, et dans celle des canaux, dans l'exploitation des chemins de fer, dans la construction des moteurs hydrauliques et à vapeur, dans les opérations de distribution d'eau, d'irrigation, de desséchement et de drainage; dans les forges, dans les filatures et dans les établissements industriels de tous genres enfin, on trouvera des améliorations, des perfectionnements dus à des ingénieurs civils.

Il constate que la formation de la Société constitue définitivement la profession des ingénieurs civils; que, pour la maintenir, il suffit, dès à présent, de se tenir au niveau de la science, et, mieux encore, de la devancer.

Il exprime le regret que son prédécesseur quitte le bureau; il rappelle que toutes les instances possibles ont été faites auprès de lui pour changer sa détermination, mais qu'elles ont été vaines; que, cependant, pour son compte personnel, il avait dû insister d'autant moins qu'il compte suivre son exemple, parce qu'il comprend que quitter la présidence pour rentrer dans le comité ou dans le sein même de la Société, c'est établir un roulement nécessaire pour assurer son avenir.

Il termine en avouant qu'il a ambitionné la présidence comme le complément de sa carrière; qu'en fait de considération, il n'a plus rien à désirer; il renouvelle à ses camarades ses remercîments les plus sincères.

L'ordre du jour appelle ensuite la lecture d'un mémoire sur l'exploitation des chemins de fer allemands à une seule voie, par M. Félix Mathias.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Mathias de sa communication : ce mémoire pourra servir de texte aux discussions qui vont s'ouvrir sur cette question.

Cette question, du plus puissant intérêt, est intimement liée à l'avenir des chemins de fer en France, car l'importance relative du trafic permettant d'établir tout d'abord entre eux une division analogue à celle des routes impériales, départementales et vicinales, implique nécessairement l'exploitation à une ou à deux voies.

UN MEMBRE appelle ensuite l'attention de la Société sur une question d'une grande importance pour la fabrication des aciers français. Il engage les membres de la Société à apporter prochainement les résultats de leur propre expérience sur les qualités relatives des aciers français et des aciers anglais. La question devra être toute d'appréciation technique.

M. NOZO lit : d'abord une note relative à l'incombustibilité de nouvelles caisses finances qui, pendant 20 minutes, ont pu résister à l'intensité du rouge blanc d'un four à reverbère, sans que les papiers qu'elles renfermaient eussent été sensiblement altérés; ensuite, une autre note relative au redressage des pièces de mécanique après la trempe.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Chemins de fer d'Afrique.

M. F. Cabanis vient de publier une brochure sur les chemins de fer d'Afrique, où quelques vues pratiques se mêlent à beaucoup d'imagination. Nous comprenons que les conceptions industrielles deviennent facilement des conceptions poétiques, et nous ne blâmons pas M. Cabanis de s'être laissé entraîner par le grandiose d'un chemin de fer qui irait jusqu'à Tombouctou, mais nous n'en faisons pas moins toutes réserves en produisant le travail de M. F. Cabanis.

F. SOLAR.

Une idée pratique, aussi simple en elle-même que grande dans ses résultats,

La conquête sans la guerre,
La civilisation allant trouver la barbarie,
Enfin le progrès se faisant missionnaire;
Tel est le projet que nous allons exposer.

I.

Défaut d'ensemble dans les premiers chemins de fer.

Tout a été dit sur l'utilité générale des chemins de fer et les avantages particuliers que les pays traversés en ont retirés; mais si leur invention fait à l'esprit humain le plus grand honneur, la manière dont cette invention a d'abord été appliquée n'est pas à la louange de l'Europe. Presque partout le premier chemin de fer n'a été qu'une expérience, et ceux qui ont suivi ont été construits çà et là, comme à l'aventure, sans esprit de système. Souvent même une tête de ligne inconsidérément établie a entravé pour des années le tracé des lignes importantes, ou d'un réseau complet. Ce n'est que peu à peu que des plans de centralisation et d'ensemble se sont fait jour.

Il appartient au gouvernement de prévenir les fautes dans lesquelles on est tombé dans le principe; et, puisqu'une vaste contrée s'offre vierge encore à l'exploitation par la vapeur, il faut n'engager l'avenir qu'après les plus mûres réflexions.

Il s'agit de créer en Afrique un vaste chemin de fer allant de la mer au désert, grande artère à laquelle viendront se souder toutes les routes et tous les embranchements que l'expérience rendra nécessaires. Fleuve immense qui doit tout appeler à lui, tout entraîner dans son cours.

II.

Parcours et direction du grand chemin de fer d'Afrique.

Nous demandons à être autorisé à faire les études d'une ligne de chemin de fer partant d'Alger et se dirigeant vers le Midi, en remontant le cours de l'Oued-Harrach, jusqu'à la limite du Tell algérien, aux montagnes du Djahira, vers les sources de l'Oued-Mamousa, allant à Bouçada et courant ensuite jusqu'à Ouargla, point central d'où partiront un jour les lignes se dirigeant vers Tunis et vers Tripoli.

Et d'Ouargla, en suivant le cours de l'Oued-Mia, limite du Sahara, jusqu'à Ins'Alah, point rapproché du Maroc, là où viennent aboutir les chemins qui mènent à Mourzouck, de là en Egypte, dans le Djebel-Hoggar et enfin à Tombouctou, et aux pays de l'Afrique centrale, contrée d'où l'on tire les esclaves et la poudre d'or.

III.

Utilité de ce chemin.

Un chemin de fer, dira-t-on, vers l'intérieur de l'Afrique! Mais comment s'assurer que son utilité pourra jamais en justifier les dépenses? Nous répondrons d'abord que l'utilité de tous les travaux publics ne se résout pas toujours en avantages matériels, et par conséquent échappe souvent à cette sorte d'estimation. Un gouvernement doit satisfaire non-seulement les besoins physiques, mais encore les besoins intellectuels et moraux. Les peuples, comme les individus, ne vivent pas uniquement de pain. Les voies de communications rapides participent de ce double avantage, et, dans le pays où nous proposons d'en ouvrir une, il est évi-

dent qu'elle satisfera à la fois aux besoins de la civilisation et aux besoins matériels de toutes les populations d'un continent.

Les routes et les canaux, dans toute l'Europe, bien qu'ayant coûté des sommes énormes, rendent néanmoins à la société des services presque toujours supérieurs aux frais de premier établissement et d'entretien.

Comptons le prix d'une charge de marchandise qui exige quarante-huit jours de temps d'un homme et d'un chameau pour se rendre d'Alger à Ins'alah. Il faudrait qu'elle fût bien précieuse pour que son prix ne fût pas doublé par les frais de transport; et si on y ajoute les chances de pertes, on conviendra que la nécessité seule peut rendre possible un trafic quelconque dans ces conditions. Mais, dès le moment qu'on admet qu'il y a trafic, tout moyen qui viendra le perfectionner ou l'améliorer sera reçu avec empressement et aura pour premier et inévitable résultat de centupler en peu de temps le mouvement qui existe aujourd'hui.

Un chemin de fer traversant le désert ne serait-il pas plus utile qu'une muraille pour garantir des incursions, qu'une ceinture de forts pour éloigner les coureurs, qu'un camp retranché pour assurer une tranquillité provisoire? Un chemin de fer serait tout à la fois une garantie plus certaine, moins coûteuse et d'une utilité plus réelle. Chacun de ses points de contact avec le désert serait une main mise sur cette terre de l'inconnu, un trait d'union entre la vie stationnaire et la vie progressive; et, comme il est certain que le stationnement de l'humanité n'est que le résultat de l'impuissance ou de l'ignorance, le progrès entraînerait tout avec lui, et ses conquêtes pacifiques ne seraient pas les moins importantes de toutes celles qui restent à faire sur la terre d'Afrique.

Un semblable établissement, dira-t-on, est prématuré et gigantesque. Il est prématuré comme toutes les grandes choses qui se sont faites. Le propriétaire qui voit s'élever à côté de sa maison une habitation plus vaste et plus commode trouve toujours que la construction en est prématurée et peut-être inutile. Les routes à travers les pays incultes de l'Amérique étaient aussi prématurées, et ce sont elles qui ont créé le pays. N'en avons-nous pas un exemple dans ce qui se passe à Paris? Ne sont-ce pas les chemins de fer qui vont chercher à cent lieues de la capitale des approvisionnements qu'on ne pensait pas à y faire venir?

La même objection sera répétée sous une autre forme. On dira : pour l'Arabe, le temps et les distances ne sont rien, il n'a rien à transporter; quelques laines, quelques céréales, des dattes qui viennent pendant quelques semaines approvisionner les marchés de Tlemcen, Saïda, Tiaret ou Teniet-el-Aad. Mais pourquoi n'a-t-il rien à transporter? Parce que, quel que soit le minime salaire auquel il estime son temps et ses fatigues, il faut encore qu'arrivé au but, il trouve une compensation. Et si les frais, si peu considérables qu'ils soient, grèvent sa marchandise d'une somme qui en double ou qui en décuple le prix, il est bien évident qu'il n'a pas d'intérêt à produire et bien moins encore à transporter. Croit-on que si le colon de Sydney amenait ses laines par caravanes, je ne dis pas en Angleterre, mais seulement du centre l'Australie à Sydney, il trouverait le même avantage à les vendre sur les marchés de Londres? Le chemin, c'est le moyen le plus prompt, le plus efficace, le plus certain et le plus économique de colonisation.

Alors qu'il s'agissait de faire une route de ceinture à l'île de Corse, on disait aussi : A quoi bon une route carrossable? Il n'y a dans l'île ni voitures, ni chrarettes. On répondait à cela : Comment faire rouler une voiture là où il n'y a qu'un sentier pour les pâtres, comment faire marcher une charrette là où il n'y a que fondrières et ravins? Les routes ont été faites; alors, les chevaux, les charrettes, les voitures, les diligences, jusqu'aux maîtres de poste, tout s'est créé par enchantement. La Corse, disait-on encore, n'a rien à transporter. Et on y a créé des usines à fer, on y a fabriqué des charbons, exporté des vins, du bois, jusqu'à du minerai, et il n'y avait pas de mines!

Qu'on ose en Afrique. Il y a toute une population à attirer; partout il y a des industries, industries bien arriérées, bien chétives, si l'on veut, mais on y fabrique le fer et les armes; on y tisse la laine et la soie; on y fait des étoffes à bournous et à cabans, que la vieille Europe ne peut produire aux mêmes prix. Et qui oserait dire que les sables du désert ne sont pas des quartz aurifères pulvérisés et que les mamelons si brillants de Tarn-a-Ger ne sont pas le point de départ de tous les sables d'or dont le lavage est la principale occupation des populations noires? S'il en est ainsi, et cela peut être, n'aurions-nous pas à nos portes des contrées plus riches que la Californie et l'Australie?

IV.

Distance d'Alger à Ins'Alah.

Le parcours d'Alger à Ins'Alah est d'environ 1000 kilomètres, savoir : à peu près 600 d'Alger à Ouargla et 400 de ce dernier point à Ins'Alah.

Le parcours d'Alger à Ouargla n'offre que deux points difficiles, mais non insurmontables, l'un à la sortie du Tell algérien, aux montagnes du Dj-aour; l'autre sous les montagnes de Djkafel Hamed.

D'Ouargla à Ins'Alah, il n'y a plus de difficultés; on ne trouve qu'une immense plaine parcourue par l'Oued-Mia et ses affluents, dont la pente indique en quelque sorte le tracé de la voie à créer.

V.

Utilité d'un chemin de fer vers le désert. — Qu'est-ce que le désert?

« Quoi, dira-t-on encore, un chemin de fer vers le désert! » — On a cru longtemps, sur la foi des anciens géographes, que le désert existait; qu'il y avait une contrée immense où l'on ne trouvait que le vide, et où, à l'exception de quelques tribus égarées, errantes dans les sables ou fatalement circonscrites dans quelques oasis étroites, il n'y avait sur un sol déshérité ni famille humaine, ni végétation.

Ce désert fameux, les Français l'ont sondé, et, à mesure qu'ils avançaient dans ses plaines, sa limite gagnait au large. Partout ou presque partout des villes et des villages, partout des tentes, partout la vie. Vie exceptionnelle, mais vie active et agitée de toutes les passions, de tous les intérêts du monde connu.

Ainsi à la place du désert, se trouve une contrée où le commerce, l'agriculture et une certaine industrie s'exerce sous toutes les formes : une contrée riche en produits, en minéraux, qui ne demande qu'un regard et un effort de la civilisation pour produire le centuple de ce qu'elle donne aujourd'hui.

Combien ce pays est plus riche et dans de meilleures conditions que ne l'étaient les vastes contrées de l'Amérique du Nord, alors qu'on entreprit de les sillonner de longues lignes de chemins de fer courant vers l'inconnu à travers des marécages!

Après de si mémorables exemples, peu de mots doivent suffire pour montrer les avantages et la facilité d'une ligne de fer allant d'Alger à Ins'Alah.

Route des caravanes.

Suivons la route des caravanes, et ne nous arrêtons qu'aux points les plus importants qu'elles rencontrent sur leur passage. Nous savons d'abord qu'elles ne prennent jamais le plus court chemin, parce qu'elles sont toujours dominées par une foule de considérations dont nous ne tenons pas compte, et que le temps, pour elles, n'a pas le même prix que pour nous. Nous savons aussi que l'imagination des Arabes les porte toujours à exagérer les distances. Demandez à un Arabe d'où il vient, où est son pays. Toujours c'est au-delà de la grande terre, là où le soleil se couche. Aussi, il n'est personne ayant eu des relations avec ces peuples qui ne sache que toutes leurs indications de distance doivent être réduites de moitié.

Voici le compte d'un voyage par caravane.

Mais auparavant, rappelons bien que nous ne donnons ce tracé que pour mémoire. Notre dessein n'est pas de chercher les villes; elles n'ont pas assez d'importance. Ce sont elles qui chercheront le chemin; elles viendront s'y établir. Ainsi dans les villes populeuses, les gares ne cherchent pas les quartiers les plus peuplés; mais elles deviennent bientôt elles-même des centres de population. Notre projet est une immense courbe dont l'une des extrémités s'appuie à Alger et l'autre à Ins'Alah, passant par les lieux les plus faciles et offrant un point de jonction aux nombreuses lignes qui pourraient venir des villes de la province d'Oran ou de Constantine.

VI.

D'Alger à Ouargla.

Journées	Noms des lieux où on s'arrête.	Lieues
1re	Blida, jolie ville située au pied du petit Atlas, à 52 kilom. sud-ouest d'Alger. Elle a 3,670 Européens, des forêts de cèdres, de chênes et de chênes à liége, à quelques kilom. Elle est le centre d'une commerce étendu avec toutes les populations voisines. Ses jardins d'orangers pourraient approvisionner Paris et la France.	12
2.	*Medea*, vers le milieu des contreforts de l'Atlas, à 76 kilom. d'Alger. La population est de 815 Européens. Un massif considérable de pins d'Alep l'avoisine au nord et au sud-ouest. Exploitation importante de résine.	9
3.	A *Bourouaqnia*, village.	6
4.	A *Borar*, ville.	8
5.	Sur l'*Oued-Moudjeliel*, hameau.	3
6.	Sur l'*Oued-Narh-Ouacel*, petit village. On laisse sur la gauche les trois lacs appelés Chabonnia, qui pourraient devenir le centre d'un commerce important.	7
7.	Auprès du marabout de Sidi-el-Adjel, au confluent de deux rivières qui forment le Chélif, village.	6
8.	A *Souagui-el-Fritissa*, réunion de plusieurs villages.	7
9.	A *Taquin*, gros village entouré d'un sol marécageux que quelques travaux transformeraient en prairies.	9
10.	A *Melkaoula*, sur l'Oued el-Beida, village	7
11.	A *Sidi-Bougid*, petit village.	9
12.	A *R'Orfa*, autre village.	5

13. A *Debdeba*, autre village. 6
14. A *Tadjemont*, joli village sur l'Oued-Mizi. 3
15. A El-Arouat, ville de 7 à 800 maisons. Elle est le centre de plusieurs villages et tribus : elle a des marchés qui sont fréquentés par quatorze tribus différents. Cette ville est entourée de jardins et de palmiers qui sont arrosés. On y trouve une grande quantité d'arbres fruitiers, et au tronc de presque tous ses arbres grimpent des vignes qu'on ne taille jamais. 10
16. A *Rasnili*, aux sources de Nili. 9
17. On suit l'Oued-Nili jusqu'à Safi-el-Feciat. 9
18. Au pied du Djebel-Mazedj, mont rocheux. 9
19. A un puits nommé Bauloh. 9
20. De Bauloh à *Gardaia*, qui est une ville presque aussi grande qu'Alger. Elle a dix portes et six mosquées. Plus de cinquante tribus fréquentent ses marchés. 4
21. A Beni-Isguen ; c'est une ville un peu moins grande que Gardaia. 13
A 600 mètres de Beni-Isguen, se trouve El-Atef, ville de 5 à 600 maisons.
22. A A'reg mta'Gourfau. 13
23. A Khou-el-Aitrous. 13
24. A Ouargla, ville qui a une enceinte crênelée, couronnée de 42 forts à deux étages ; elle a six portes. 13

VII.

D'Ouargla à Ins'Alah,

Ici il faut revenir sur nos pas, parce que nous manquons de données précises pour tracer la route d'Ouargla à Ins'Alah. Mais, à défaut de données authentiques, la géographie, les dires des voyageurs suffiraient pour indiquer un tracé facile. L'Oued-Mia coule d'Ouargla aux environs de Ins'Alah ; c'est en suivant son cours qu'on devrait se diriger. C'est toujours sur le bord des fleuves que les populations commencent à s'agglomérer ; c'est là qu'on doit trouver des ressources importantes.

D'Alger à Sidi-Bougid.

Quatre-vingt-trois lieues faites ordinairement en onze étapes.

12. De Sidi-Bougid à El-Richa, village. 9
13. D'El Richa à El-Hamoida, village. 10
14. A Hitten, village. 8
15. A El-Raçoud, village. 9
16. A Brizina, village de 150 maisons. 12
(On y fabrique le fer et la poudre).
17. A Sidi-el-Hadjeddin, petit village de quelques maisons. 5
18. A Djebel-Airech. 7
19. A El-Abiod, réunion de plusieurs villages. 7
(La garance y vient naturellement. On y fabrique du goudron.)
20. A Araba et Guebila, village. 6
21. Des Arba aux deux Chellala, village de 50 maisons en pierre, et entouré d'un mur d'enceinte. 10
(On y fabrique du goudron ; les montagnes ont des carrières de plâtre)
22. A A'sla, village de 50 à 60 maisons. 8
23. A Tiout, village de 150 maisons. On y peut lever de 150 à 200 fusils. 9
24. A Aïn-Sefra, bourgade de 150 maisons. 6
25. A Seficita, petite ville de 350 maisons, 6
26. A Jeb, village de 80 maisons. 7
27. et 28e D'Ich à El-Maïz, en deux jours. 15
29. D'El-Maïz à l'Oued-Zeboudj. 10
(Pays des Touat.)
30. A l'Oued-Zirek. 10
31. A l'Oued-Ouakeda. 10
32. A Saïd-el-Khebir. 10
33, 34 et 35. Pays de sable. 10
36. A El-Hassian. 10
37. A Timimoun, ville de 5 à 600 maisons. 10
38, 39 et 40. De Timinoum à Kasbah-el-Hamera, trajet que l'on fait en trois jours, en s'arrêtant à volonté dans un des nombreux villages qui se trouvent sur la route. 20
41, 42, 43, 44 et 45. De Kasbah à A'Oulef, Que l'on fait en cinq jours, en s'arrêtant comme précédemment, où l'on veut. 40
46. A Juser, petite ville. 6
47. A Teid, petite ville. 7
48. A Ins'Alah, ville de 5 à 600 maisons. 8

Caisse et Journal des chemins de fer.

AD. BLAISE ET Cie, 85, RUE RICHELIEU.

Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. B., à Vierzon. — N° 1, nous préparons un travail sur ce sujet. — N° 2, l'ordre que vous avez adopté est bon.

M. A. C., à Ban-Saint-Martin. — N° 1, 64 fr. 50 c., sur lesquels 38 fr. 50 c. seulement sont payables en 1853. — N° 2, nous faisons en ce moment un travail sur ce sujet. — N° 3, nous ne le pensons pas. — N° 4, oui. — N° 5, il est élaboré, mais on ignore encore s'il sera présenté à la prochaine session. — N° 6, oui, — N° 7, non. — N° 8, ce sera difficile. — N° 9, oui. — N° 10, 80 fr. — N° 11, oui, — N° 12, vous le trouverez dans le *Journal des Chemins de fer*. Consultez la table que vous avez reçue avec le dernier numéro.

M. P., de Paris. — Nous vous conseillons de vendre au cours actuel la valeur dont vous nous parlez et de la remplacer par des Mulhouse, qui valent aujourd'hui 80 fr. de prime environ, et qui seront dans quatre ans des actions de Strasbourg.

M. P. A. W., à Cambrai. — N° 1, tout est versé. — N° 2, Mulhouse. — N° 3, veuillez faire prendre la prime dans nos bureaux, nous ne pouvons l'expédier.

M. L. D., à Arras. — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, il y aura une fusion avec Strasbourg. — N° 4, dans deux ans. — N° 5, Grand-Central, parce qu'il est au-dessous du pair.

M. P., à Caen. — Nos 1, 2 et 3, non. — N° 4, toutes les valeurs peuvent s'acheter au comptant : prenez Rouen, Nord, Strasbourg, Orléans. — N° 5, oui, cependant il vaut mieux prendre autre chose. — N° 6, Midi, Mulhouse, Grand-Central.

M. X. X. X. X. — N° 1, achetez. — N° 2, oui. — N° 3, oui.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, non, — N° 2, vendre. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, ce n'est pas probable, mais tout est possible. — N° 6, on ne peut rien préciser ; cela dépend du plus ou moins de promptitude de l'ouverture des sections. — N° 7, 581 fr. — N° 8, nous ne le pensons pas. — N° 9, très-mauvais. — N° 10, nous vous donnerons un travail général sur ce sujet dans quelques jours. — N° 11, rapportez-vous-en à notre article d'il y a quinze jours. N° 12, oui, mais elle les réduira. — N° 13, sauf la ratification du gouvernement.

M. M. L., à Paris. — N° 1, ce n'est pas encore le moment d'évaluer le revenu de ces deux chemins. — N° 2, quatre ou cinq mois probablement.

M. B., à Auxerre. — 30 fr. environ, sans compter les 12 fr. 50 d'intérêts.

M. A. B., à Boulogne. — N° 1, oui. — N° 2, nous ne pouvons rien préciser quant à l'époque. — N° 3, oui. — N° 4, à peu près. — N° 5, cela dépendra de l'époque où la fusion se fera et de la situation des différentes lignes à cette époque. — Nos 6 et 7, la 2me vaudrait 800 à 850. — N° 8, cette année, au mois de juin 1854 jusqu'à Vaise, et dans deux ans, la traversée de Lyon sera terminée. — N° 9, 70 fr. pour la 1re, 60 fr. pour la 2me. — N° 10, oui. — N° 11, non. — Nos 12 et 13, rien de déterminé. — Nos 14, 15 et 16, vous trouverez ces renseignements dans notre journal. — N° 17, non, on ne les négocie qu'à la coulisse à 580. — N° 18, dans quelques jours. — N° 19, nous avons donné un travail là-dessus dans notre journal. — N° 20, oui, mais faites la prendre dans nos bureaux. — Nos 21 et 22, non. — N° 23, Rouen, Nord, Orléans, Strasbourg, Lyon, etc. — N° 24, Lyon, Orléans, Rouen, Nord, Strasbourg.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

66,551 voyageurs	203,671 25
Bagages, marchandises, etc	395,961 52
TOTAL	602,032 77

Semaine correspondante de 1853.

65,850 voyageurs	210,184 03
Bagages, marchandises, etc	355,149 66
PRODUIT total	565,333 69

Recette totale du 1er au 14 janvier.

1853	1,141,639 41
1852	1,093,081 49

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

14,033 voyageurs	66,613 70
Bagages, marchandises, etc	128,850 40
TOTAL de la semaine	195,464 10
TOTAL de l'exercice courant	353,480 00
Semaine correspondante de 1853	162 353 55
Exercice correspondant de 1853	319,196 75

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

8,711 voyageurs	25,206 20
Bagages, marchandises, etc	37,592 45
TOTAL de la semaine	63,798 65
TOTAL de l'exercice courant	1,894,731 15
Semaine correspondante de 1853	68,496 50
TOTAL de l'exercice correspondant	1,513,416 95

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

Grande vitesse) 26,621 voyageurs	142,314 70
Petite vitesse) Bagages, marchand.	182,077 15
TOTAL de la semaine (2)	324,391 85
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	244,522 45
TOTAL	568,914 30
Semaine correspondante de 1853	317,524 50
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	384,547 97
TOTAL de l'exercice correspondant	702,072 47

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 1er au 8 janvier 1854.

9,484 voyageurs	19,886 40
Messageries, bagages, marchandises	23,839 96
TOTAL	43,726 36
Semaine correspondante de 1853	53,075 39
Recette totale du 1er au 8 janv.	43,726 36
Recette totale de 1853	53,075 39
Différence en faveur de 1853	9,349 03

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,118 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

Voyageurs	221,561 92
Bagages, marchandises, etc	454,621 15
TOTAL	676,183 07
Semaine correspondante de 1853	514,407 87
Différence en faveur de 1854	161,775 20
Recettes du 1er au 14 janvier	1,282,340 91
Recette correspondante de 1853	1,037,259 79
Différence en faveur de 1854	245,081 12

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 2e semaine.

Du 8 au 14 janvier 1854.

Voyageurs	140,274 85
Marchandises	296,249 73
TOTAL de la semaine	436,524 58
Recettes antérieures	278,804 05
TOTAL GÉNÉRAL	715,328 63
2e semaine de 1854	436,524 58
Semaine correspondante de 1853	350,017 65
Différence en faveur de 1854	86,506 93

Section de Montereau à Troyes.

Du 8 au 14 janvier 1854.

Voyageurs	8,114 95
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,303 10
TOTAL	23,418 05
Recettes antérieures	23,389 80
TOTAL	46,807 85

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 140 kilom.)

Recettes du 9 au 15 janvier 1854.

Ouest. — 8,115 voyageurs (gr. vitesse)	34,426 70
(Petite vitesse)	33,964 01
TOTAL	68,390 71
Rive droite. — 21,561 voyageurs	19,254 40
Rive gauche — 13,770 voyageurs	12,627 00
TOTAL	100,272 11
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	56,097 90
Rive droite	21,796 10
Rive gauche	10,545 75
TOTAL	88,439 75

Recette totale du 1er au 15 janvier 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	215,427 10
Idem. — 1853	202,497 55

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom.; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 1er au 7 janvier 1854.

Voyageurs	58,528 47
Bagages et marchandises	97,376 20
TOTAL de la semaine	155,904 67
Semaine correspondante de 1853	140,746 75
Augmentation	15,157 93

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de décembre

	1853.	1852.	1851.
Voyageurs	20,017 65	24,080 10	20,434 50
Bagages	348 76	424 78	318 48
Bétail	543 20	773 50	474 85
Marchandises	18,376 36	14,971 32	13,312 65
	39,285 97	40,249 70	34,540 48

Relevé des recettes de l'année :

	1853.	1852.	1851.
Voyageurs	370,502 01	355,442 14	323,740 07
Bagages	7,594 15	7,150 92	6,506 71
Bétail	11,598 95	10,768 95	9,600 80
Marchandises	190,891 13	184,825 75	150,687 62
	580,586 24	558,187 76	490,535 20

Ce résultat présente une diminution pour le mois de décembre 1853 de fr. 963 73 c. sur 1852, et une augmentation de fr. 4,745 49 sur 1851.

Pour l'année 1853, l'augmentation est de 31,398 48 sur 1852, et de 90,051 94 sur 1851.

Chemin de fer de St-Étienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilom.)

Recettes du mois de décembre 1853.

10,776 Voyageurs	8,416 27
27,923,347 Marchandises	37,617 77
Total	46,034 04
Mois correspondant de 1852	42,250 58
En faveur de 1853	3,783 46
Recettes totales au 31 décembre 1853	516,791 96
— au 31 décembre 1852	455,244 21
Augmentation en faveur de 1853	61,547 75

4me ANNÉE.

Clôture le 25 Janvier de la Souscription

A LA CAISSE

DES

ACTIONS RÉUNIES

POUR LES OPÉRATIONS DU TRIMESTRE COURANT

SOUS LA DIRECTION DE M. J. MIRÈS

CAPITAL SOCIAL : 5,000,000 DE FRANCS

Divisé en actions de 1,000, 2,000, 5,000 et 10,000 francs.

LE CAPITAL est toujours représente par des Titres ou Valeurs de premier ordre : *Actions e Obligations des Chemins de fer, Bons du Trésor, Actions de la Banque de France, Emprunts des Villes et Départements, etc.*

Les Bénéfices, pour les trois premières années, se sont élevés à. 84 1/2 0/0

Les Bénéfices du premier trimestre de l'exercice courant ont été de. . 9 0/0

E PARTAGE DES BÉNÉFICES A LIEU TOUS LES ANS. L'INTÉRÊT DE 5 POUR 100 SE PAIE TOUS LES SIX MOIS, LE 1er AVRIL ET LE 1er OCTOBRE DE CHAQUE ANNÉE.

Le Compte-Rendu des Opérations est adressé tous les trois mois aux intéressés.

On souscrit chez MM. J. MIRÈS ET Ce, banquiers, administrateurs du *Journal des Chemins de fer*, **rue Richelieu, 85**

Les versements se font soit en espèces, soit en titres ou en actions cotées à la Bourse. — Adresser l'argent ou les titres formant un fort volume, par les Messageries; — les valeurs et les billets de banque par lettres chargées à la poste.

Dans les Départements où la Banque de France a des succursales, les souscripteurs pourront y effectuer le versement pour le compte de MM. J. MIRÈS ET Ce

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le *mercredi 25 janvier 1854*, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet de délibérer :

« Sur la ratification à donner à la » convention ayant pour objet la fu» sion de la Compagnie du chemin de » fer de Strasbourg à Bâle et à Wis» sembourg avec la Compagnie du » chemin de fer de Paris à Strasbourg; » ladite convention conclue en vertu » des nouvelles autorisations statutai» res consacrées par décret du 17 août » 1853; enfin, sur toutes les mesures » conséquentes de la fusion. »

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront produire au siége social, rue Richelieu, 62, à Paris, les titres de leurs actions, deux jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 23 janvier.

La production des titres pour avoir lieu, à partir du 8 janvier, de dix heures à deux heures.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire général,
A. Noblet.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,
Comte P. de Chasseloup-Laubat.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont informés que les intérêts des premier et deuxième versements, effectués dans le courant de 1853, ont été arrêtés, pour l'année 1853, à 4 fr. pour chaque action libérée de 200, conformément à l'art. 6 des statuts.

Le paiement de ces intérêts aux ayants droit sera effectué au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23, à partir du 6 janvier 1854.

Le Directeur de la Compagnie,
Aug. Jordan.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A STRASBOURG.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANÇON.

MM. les actionnaires sont prévenus que le second coupon d'intérêts, fixé à 6 fr. 75 c. par action, leur sera payé, à partir du 1er janvier 1854, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Taitbout, 52;
A Besançon, Grande-Rue, n° 72.

Les coupons ou certificats nominatifs d'actions pourront être déposés à la Compagnie, à partir du 20 décembre 1853.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
A. Gaide.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 janvier 1854, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires sont prévenus que le bureau des transferts sera ouvert tous les jours, de dix heures à deux heures, à compter du 25 janvier courant.

MM. N. MONTEAUX ET FILS,

PALAIS-ROYAL, succursale boulevard Montmartre, 17, ont l'honneur de prévenir le public qu'ils paieront, comme par le passé, à l'échéance ou par anticipation, les coupons et dividendes de toutes les actions et obligations de chemins de fer, de rentes françaises, fonds espagnols, et, en général, de tous les fonds publics français et étrangers.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Libération des promesses d'obligations foncières à 500 francs. — Délais des versements. — Rachat de la prime. — Appel de série. — Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France, voulant faire participer les porteurs des promesses d'obligations foncières aux avantages acquis à la Compagnie en vertu du décret impérial du 21 décembre 1853, dans la mesure que comportent les opérations déjà réalisées sous l'empire de la convention du 18 novembre 1852,

A pris les décisions suivantes :

§ Ier. *Promesses d'obligations.*

Tout porteur de *promesse d'obligation foncière* pourra, jusqu'au 10 février prochain, réduire son engagement à une coupure de 500 fr., donnant droit à la moitié du lot attribué à l'obligation entière, moyennant le versement de 300 fr. par promesse, réparti ainsi qu'il suit :

100 fr. sur la présentation du titre avant le 11 février;
100 fr. du 15 avril au 1er mai 1854;
100 fr. du 15 octobre au 1er novembre 1854,

Avec faculté d'anticipation totale.

Après le paiement de ladite somme de 300 fr., les titres définitifs seront délivrés comme il suit :

Tout porteur de cinq promesses libérées de 500 fr. recevra en échange :

1° Deux coupures d'obligations foncières de 500 fr., rapportant 3 0/0, ayant droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière, et remboursables avec une prime de 20 0/0, au plus tard en cinquante années;

2° Trois coupures d'obligations foncières de 500 fr. chacune, rapportant un revenu fixe de 4 0/0, ayant droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation, et remboursables au pair dans le même espace de temps.

Les porteurs de moins de cinq *promesses* libérées de 500 fr. qui ne se seraient pas réunis pour user de leur droit seront admis à l'exercer dans la proportion qui se rapprochera le plus de celle qui vient d'être établie.

Les porteurs des *promesses*, quel que soit le nombre de leurs titres, qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

L'intérêt de 3 0/0 continuera à être payé sur les versements effectués, jusqu'à la libération complète de 500 fr.

A partir du premier versement fait par le porteur de la *promesse* qui réduira son engagement à une coupure d'obligation de 500 fr., le lot échu au numéro de l'obligation sera divisé par moitié.

Les porteurs des promesses qui préféreront compléter le versement de 1,000 fr. par obligation, afin de conserver le droit à la deuxième coupure de 500 fr., pourront, tout en profitant de la faculté qui leur est ouverte jusqu'au 10 février prochain, souscrire cette deuxième coupure de 500 fr., moyennant un versement de 100 fr. qui sera représenté par un récépissé, portant 3 0/0 d'intérêt, et donnant droit à la moitié du lot attribué au numéro de l'obligation.

Les 400 francs restant dus sur ce *récépissé* seront payés :

100 fr. du 2 au 15 janvier 1855;
100 fr. du 1er au 15 avril 1855;
100 fr. du 1er au 15 juillet 1855;
Et 100 fr. du 1er au 15 octobre 1855;
avec faculté d'anticipation totale.

Lors de la libération complète, le *récépissé* sera échangé, à la volonté du porteur, soit contre une coupure d'obligation foncière de 500 fr., rapportant 3 0/0, soit contre une coupure d'obligation foncière de 500 fr., rapportant 4 0/0, dans les conditions ci-dessus énoncées.

§ II. *Obligations libérées.*

Les porteurs des obligations actuellement libérées, rapportant 3 0/0 d'intérêt avec lots et primes, auront, du 13 au 25 février prochain, la faculté d'échanger, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, les titres qu'ils représenteront contre d'autres obligations, divisées en coupures de 500 fr., donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux mêmes lots, et remboursables au pair, au plus tard en cinquante années.

§ III. *Premier appel de série.*

Les porteurs des *promesses d'obligations foncières* qui n'auraient point point profité, d'ici au 10 février, des avantages indiqués au paragraphe Ier, sont prévenus que, l'importance des placements hypothécaires déjà réalisés par la Compagnie rendant nécessaire l'appel des versements par série auxquels ces titres sont soumis,

Il sera procédé, le 11 février prochain, en séance publique, à midi, au siége de la Société, rue Taitbout, 57, au tirage au sort de la première des vingt séries appelées à compléter le versement intégral de 1,000 fr. par obligation.

Les porteurs des *promesses* comprises dans cette première sortie devront effectuer leurs versements dans les termes énoncés au dos des titres, savoir :

300 fr. dans les quinze jours qui suivront la désignation de la série appelée, c'est-à-dire du 12 au 27 février prochain;

Et 500 fr. dans les deux mois suivants, c'est-à-dire du 27 février au 27 avril prochain,

Avec décompte d'intérêt au moment du paiement et faculté d'anticipation.

Moyennant ces versements, tout porteur de cinq promesses libérées de 1,000 fr. aura droit, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, à des obligations divisées en coupures de 500 fr., donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots et remboursables au pair.

§ IV. *Dispositions générales.*

Les titres sur lesquels les versements exigibles ne seraient pas effectués resteront soumis aux conditions énoncées au dos des titres actuels, et cesseront, notamment, à partir de l'expiration des délais ci-dessus fixés, d'avoir droit aux lots et primes appartenant aux numéros correspondants qui viendraient à sortir.

Les porteurs des promesses non comprises dans la première série désignée par le sort, ou qui n'auront point usé de la faculté ouverte jusqu'au 10 février par le paragraphe Ier du présent avis, resteront soumis à toutes les clauses et conditions stipulées sur les titres actuels.

Les versements sont reçus à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, depuis le mercredi 18 janvier, de dix à trois heures.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Caisse de dépôt des titres.* — La Compagnie reçoit dans la caisse centrale, à Paris, *sans frais*, à partir du 1er janvier 1854, le dépôt des actions et obligations (emprunt de 60 millions) 5 0/0 et obligations 3 0/0, délivrées aux Compagnies rachetées.

Les dépôts peuvent s'effectuer par l'entremise des bureaux de Marseille et de Lyon.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES. *Echange des titres. — Appels de fonds.* — A partir du 15 janvier prochain, et conformément à la résolution prise par l'assemblée générale du 23 juillet dernier, les titres provisoires de 250 fr. seront échangés contre des titres définitifs de 500 fr. au porteur, à raison de deux actions provisoires contre une action définitive libérée de 200 fr.

L'échange s'opérera sans frais contre la remise des titres provisoires accompagnés d'un bordereau signé, portant l'indication des numéros :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce, banquiers de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110 ;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street.

A partir du 1er février, il sera procédé, conformément aux prescriptions des statuts, soit contre les porteurs, soit contre les souscripteurs primitifs des actions sur lesquelles le paiement des 3e et 4e dixièmes n'aurait pas été fait.

Le versement du 5e dixième devra s'effectuer en même temps que l'échange des titres, à partir du 15 janvier, et aux adresses ci-dessus indiquées, en 50 fr. par action nouvelle, sous déduction de 2 fr. 50 c. pour le semestre d'intérêts échu le 15 novembre dernier, soit 47 fr. 50 c.

Il en sera donné quittance sur l'action définitive.

Le versement du 6e dixième devra s'effectuer à partir du 15 février, en 50 fr. par action.

Les porteurs d'actions sur lesquelles les versements appelés n'auront pas été faits le 31 janvier pour le 5e dixième et le 28 février pour le 6e dixième, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 janvier et du 15 février.

Vu l'avancement des travaux, les versements subséquents auront lieu par dixièmes de mois en mois, aux jours qui seront ultérieurement fixés.

Le directeur de la Compagnie,
W. FRAISSE.

Lausanne, le 12 décembre 1853.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU CHEMIN DE FER DE

MULHOUSE A THANN.

CONVOCATION DE MM. LES ACTIONNAIRES EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE. — Conformément aux art. 9, 17 et 24 des statuts de la Société anonyme du chemin de Mulhouse à Thann, le Conseil d'administration convoque MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 30 janvier 1854, à trois heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, à Paris.

L'assemblée aura à délibérer sur les modifications à apporter aux statuts de ladite Société.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann, à l'occasion de la fusion projetée, sans son aveu et en violation de ses droits, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle, rendent urgentes l'assemblée présentement convoquée. MM. les actionnaires sont invités à s'y rendre exactement.

TÉLÉGRAPHIE SOUS-MARINE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. Le public est prévenu qu'un service de nuit vient d'être organisé par les Compagnies du télégraphe sous-marin et européen, pour la transmission de dépêches, sans augmentation sur le prix exigé du jour.

Le bureau de la Compagnie, 30, Cornhill, Londres, restera ouvert la nuit et le jour, même les dimanches, tant pour la réception que pour la transmission des dépêches aux villes importantes de la France, la Belgique et l'Allemagne.

La proposition faite par la Compagnie aux gouvernements français et belge, de faire passer les dépêches de nuit sur leurs territoires sans exiger la double taxe, n'ayant pas été agréée, toute dépêche présentée de neuf heures du soir jusqu'à neuf du matin sera taxée double pour le seul parcours du territoire français et belge.

Paris, ce 12 janvier 1854.

JAMES POWER,
représentant à Paris les Compagnies des télégraphes sous-marins.

83, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES,

FONDERIES ET FORGES

DE BOUQUIES ET DE JUMEL en liquidation. MM. les actionnaires de ladite compagnie en liquidation sont prévenus qu'une répartition de DEUX CENTS FRANCS par action a lieu au siége de la société, rue de Grammont, 21.

N. B. Apporter les titres, qui seront échangés contre des bons de liquidation.

SOCIÉTÉ DES **FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY.** MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Société des Forges de Châtillon et Commentry sont prévenus que les 160 obligations créées à 500 fr. chacune, désignées par le sort, au tirage du 2 janvier 1854, sont remboursées à raison de 625 fr. chacune, à partir du 20 janvier 1854, au siége de la Société, à Paris, rue de la Grange-Batelière 22, où se trouve la liste des numéros sortis.

A vendre, par adjudication et au rabais, sur la mise à prix de 30,000 fr., en l'étude de Me Sensier, notaire à Tours, le jeudi 9 février 1854

UNE FILATURE de chanvre, lin et étoupes, sise à Artannes, sur la rivière de l'Indre, à 12 kilomètres de Tours et à de la station du chemin de fer, avec son matériel complet, sorti des ateliers de Lille (Nord), et de Leeds en Angleterre. La chute d'eau de 30 chevaux peut être doublée à peu de frais.

S'adresser à M. Plessix, agréé à Tours ;

Et à Me Sensier, notaire à Tours, dépositaire du cahier des charges.

COMPAGNIE

DES USINES MÉTALLURGIQUES RÉUNIES DE SEPTÈMES. MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre des actions déposées pour l'assemblée générale n'ayant pas atteint le tiers des actions émises, l'assemblée se trouve renvoyée de droit, d'après l'article 34 des statuts, à un mois de ce jour. Elle est, en conséquence, convoquée définitivement pour le ONZE février, à trois heures, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Les actions devront être déposées à partir du 20 janvier jusqu'au 1er février, au plus tard, chez MM. Alliez, Grand et Ce, banquiers de la société, rue de Trévise, 14.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE. Les porteurs d'obligations de l'emprunt sont informés que le coupon de 25 fr. échéant le 1er février 1854, sera payé à partir dudit jour aux caisses de la Compagnie à Paris et à Lyon, et chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers à Genève.

LÉGISLATION DE POLICE DES CHEMINS DE FER et commissariat de surveillance administrative. — Par VICTOR NANCY, commissaire de première classe.

Cet ouvrage a reçu la haute approbation de M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Paris, Chaix, rue Bergère, 20, et Carillian-Gœury, quai des Augustins, 49.

A VENDRE OU A LOUER, une USINE située à Saint-Nicolas, près Senlis (Oise), à 8 kilomètres de la station de Saint-Leu, chemin de fer du Nord. Chute d'eau de la force de vingt-quatre chevaux, moteur neuf avec arbre de couche.

S'adresser à Me MICHELET, notaire à Senlis.

AUX MARCHANDS ET GRANDS CONSOMMATEURS DE FER. La maison de commission Bailey Toms et Ce, de Londres, reçoit les commandes de l'étranger et se charge de leur exécution, aux cours du jour de la réception des ordres, tant pour les fontes de fusion que pour les fers de toute description, les barres, les rails, la tôle, etc., etc.

La maison Bailey Toms et Ce donne à ses correspondants des avis particuliers sur la position des marchés à fer anglais et écossais et sur le prix de la fonte et du fer rendus au littoral français.

S'adresser à G. BAILEY TOMS AND Ce, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

TOLES POUR LA MARINE. 500 tonnes de belle tôle anglaise pour la marine, à fabriquer en 1854, dans les dimensions ordinaires et sur les indications des acheteurs. Livraison à bord des navires dans un port anglais.

S'adresser par lettre à :

G. BAILEY TOMS AND Ce, 27, Laurence-Pountney-Lane, London.

RAILS POUR CHEMINS DE FER. 2,000 tonnes de rails et fers des premières marques du pays de Galles pour chemins de fer, à exécuter suivant les modèles de l'acheteur, pour être expédiés du pays de Galles en mars et avril prochains.

Adresser les demandes à :

G. BAILEY TOMS AND Ce, commission merchants, 27, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

M. FICHET, MECANICIEN, Rue Richelieu, 71, fournisseur breveté par LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice ; breveté d'invention de quinze ans pour ses coffres-forts inattaquables au burin et à l'épreuve du feu ; breveté pour ses serrures à combinaisons invisibles et pour serrures sans clef, ayant terminé des caisses qui peuvent défier le feu le plus violent, désire mettre le public à même de juger de l'infaillibilité de son système. A cette fin, il mettra à la disposition du public une de ses caisses dans laquelle on déposera des papiers séance tenante. La caisse sera fermée publiquement, et la clef déposée entre les mains d'une personne désignée à cet effet. Le feu sera mis au bûcher préparé à l'avance et entretenu pendant le temps voulu. Quand il sera expiré, on retirera la caisse du feu, on l'ouvrira, et l'état des papiers sera constaté publiquement.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Un mouvement rapide de hausse a eu lieu samedi dernier, mais les prix n'ont pas pu se soutenir et ils sont tombés plus bas qu'auparavant.

Ce qui a augmenté surtout la perturbation des cours à la fin de la bourse d'hier, c'est la nouvelle que le conseil de la Banque de France, dans sa séance hebdomadaire, venait de se décider à élever le taux de son escompte de 4 0/0 à 5 0/0. Cette mesure aurait été rendue nécessaire par l'augmentation considérable des demandes d'espèces par les succursales de la Banque.

On ne peut se dissimuler que la situation actuelle ne soit fort grave, et il est prudent de s'abstenir de toute affaire de spéculation; on ne doit acheter ou vendre à terme en ce moment que les quantités de valeurs que l'on peut lever ou livrer; car ceux qui font des opérations en vue des différences, s'exposent à être surpris à tout moment par des oscillations considérables qui les ruineraient. Mais il n'en est pas de même de ceux qui font maintenant des achats au comptant. Personne ne suppose que la guerre dont on est menacé puisse être de longue durée, et il est à peu près hors de doute que celui qui achète des valeurs aux bas cours actuels retrouvera plus tard des prix beaucoup plus élevés.

Le dernier bilan de la Banque avait indiqué un grand développement dans les opérations de cet établissement. Les actions avaient remonté de 2,730 à 2,770; mais la panique de ces jours derniers les a fait rétrograder de nouveau à 2,750. Il se présente pourtant très-peu de vendeurs dans ces cours.

Les actions de chemins de fer avaient toutes remonté avec rapidité: la hausse avait été de 40 à 60 f. sur les principales lignes; mais cette amélioration est reperdue, et nous trouvons de nouveau toutes les lignes à leurs plus bas cours de la semaine dernière. Ainsi Orléans, qui avait repris à 1,150, ne fait plus que 1,090. Le Nord a rétrogradé de 821 à 790; Lyon, de 885 à 845; Strasbourg, de 785 à 745; Rouen, de 1,000 à 965; Lyon à la Méditerranée, de 720 à 690; le Midi, de 592 50 à 570; Saint-Germain, de 720 à 680.

Un mouvement assez fort a eu lieu sur les actions de Strasbourg. Beaucoup d'arbitrages avaient eu lieu à la fin de la semaine dernière en faveur de cette ligne, ce qui ne l'a pas empêchée de baisser de nouveau à ses prix les plus bas.

On n'entend plus parler des projets de fusion non-seulement pour les lignes normandes, mais aussi pour celles de Bâle, de Lyon à Genève et de Dijon à Besançon. Le moment serait d'ailleurs peu propice pour la réalisation de pareils projets, et il est probable qu'on attendra pour y donner suite que la place soit sortie de la crise actuelle.

Les affaires sont devenues presque impossibles pour les valeurs industrielles. Celles qui présentent le plus de chances de succès et qui ont déjà produit de beaux résultats ne trouvant pas de preneurs, se cotent à des cours excessivement bas. Ceci n'a pas lieu de surprendre dans un moment où les grandes lignes de chemins de fer rapportent, d'après les cours cotés, de 6 1/2 à 7 1/2 0/0; c'est à peine si l'on cote chaque jour cinq ou six des principales valeurs.

Les fonds étrangers suivent également les oscillations de nos cours. Les fonds d'Autriche et de Russie ont été très-offerts pendant toute la semaine et se sont même à peine ressentis du mouvement de reprise qui a eu lieu pendant quelques jours sur la rente française.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 12 jusqu'à celle du 19 janvier.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 50 à 72 50; elle est restée à 70 10 avec 30 c. de baisse; elle a varié à terme de 72 50 à 72 40; elle est restée à 69 80, en baisse de 70 c.

La rente à 1/2 0/0 a monté de 99 à 100; elle est restée à 98 75 au comptant et à 98 35 à terme.

Les actions de la Banque ont monté de 2,690 à 2,770; elles ont fermé à 2,750.

Le Crédit mobilier a monté de 660 à 690; il a fermé à 655 au comptant et à 650 à terme.

Le Crédit foncier a fléchi de 550 à 535; les obligations foncières, de 945 à 930.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,405 à 1,140; elles ont fermé à 1,095.

Le Nord a monté de 805 à 820; il a fermé à 787 50 au comptant, et à 790 à terme.

Strasbourg a monté de 760 à 785; il a fermé à 745 au comptant et à terme.

Lyon a monté de 862 50 à 890; il a fermé à 850 au comptant et à 845 à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 695 à 620; il est resté à 690.

Rouen a monté de 960 à 1,000; il est resté à 975 au comptant et à 972 50 à terme.

Le Havre a monté de 465 à 475; il est resté à 475.

Le Grand Central a monté de 480 à 490; il est resté à 476 25 au comptant et à 475 à terme.

Le Midi a monté de 575 à 592 50; il est resté à 570 au comptant, et à 572 50 à terme.

Saint-Germain a monté de 695 à 720; il a fermé à 690 au comptant et à 680 à terme.

Genève a varié de 480 à 490; il est resté à 480.

Cherbourg a fléchi de 530 à 515. Dijon a varié de 515 à 522 50; il est resté à 520.

Versailles a fléchi de 230 à 225.

Samedi. — Le début de la bourse était très-faible, mais vers trois heures un mouvement violent de hausse a eu lieu sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a repris de 70 35 à 72 50 au comptant, et de 70 30 à 72 10 à terme; le 4 1/2 0/0, de 99 à 100. La Banque a monté de 10 à 2,730; le Crédit mobilier, de 27 50 à 687 50. Le Nord a varié de 802 50 à 820; Strasbourg, de 755 à 775; Lyon, de 857 50 à 885; Orléans, de 1,097 50 à 1,140; Rouen, de 967 50 à 980; le Havre, de 470 à 475; Lyon à la Méditerranée, de 697 50 à 710; le Grand-Central, de 480 à 490. Bâle a fait 870; Genève, 480; Cherbourg, 330; Dijon, 520; le Nord, 575; Saint-Germain, 695 au comptant, et de 688 75 à 720 à terme; Dieppe, 322 50; l'Ouest, 625.

Lundi. — Les valeurs n'ont pas pu se soutenir à leur cours de hausse de samedi. Elles étaient toutes en baisse. Cependant la spéculation se montrait plus calme. La rente 3 0/0 a rétrogradé, au comptant, de 72 50 à 71 70, et, à terme, de 72 10 à 71 60; le 4 1/2 0/0, de 100 à 99 90 au comptant, et à 99 50 à terme. La Banque de France a monté de 25 à 2,755. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 675; les actions du Nord, de 5 à 815; Strasbourg, de 7 50 à 767 50; Lyon, de 15 à 870; Orléans, de 10 à 1,130. Rouen a monté de 10 à 990 au comptant, et a fléchi, à terme, de 10 à 990. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 7 50 à 712 50; le Grand-Central, de 5 à 485. Saint-Germain a monté de 10 à 705 au comptant, et a fléchi, à terme, de 20 à 700. Genève a été coté à 490; l'Ouest, à 625; Cherbourg, à 530; Dijon, à 520; le Havre, à 475; Bâle, à 370.

Mardi. — Les cours étaient mieux tenus. Il y a eu pourtant plusieurs alertes; mais quelques achats importants qui ont eu lieu à la fin de la bourse ont relevé les cours de clôture. Le 3 0/0 a varié, au comptant, de 71 50 à 72, et, à terme, de 71 35 à 71 85; le 4 1/2 0/0, de 99 90 à 99 70 au comptant, et de 99 25 à 100 à terme. La Banque a monté de 15 à 2,770. Le Crédit mobilier a varié de 665 à 667 50 au comptant, et à 667 50 à terme; le Nord, de 817 50 à 815; Strasbourg, de 765 à 775; Lyon, de 865 à 870; Orléans, de 1,120 à 1,130; Rouen, de 992 50 à 997 50; Bâle, de 370 à 372 50, le Grand-Central, de 485 50 à 485; l'Ouest, de 620 à 625. Cherbourg a fait 530; Dijon, 530; le Midi, 580; Saint-Germain, 702 50 à 745; Dieppe, 322 50; Sceaux, 170; Versailles, 330.

Mercredi. — La rente était en baisse dès l'ouverture du parquet et le mouvement a fait surtout des progrès rapides à partir de deux heures. Toutes les autres valeurs étaient également offertes. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 90 c. à 71 10, et à terme de 85 c. à 71; la rente à 1/2 0/0 de 20 c. au comptant à 99 50 et de 1 fr. à terme à 99; la Banque, de 25 à 2,750; le Crédit mobilier, de 5 à 662 50; les actions du Nord, de 10 à 805; Strasbourg, de 16 25 à 758 75; Lyon de 7 50 à 862 50, Orléans, de 10 à 1,120; Rouen, de 10 à 787 50. Le Havre s'est tenu à 475. Saint-Germain a fléchi de 7 50 à 707 50; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 700; l'Ouest, de 2 50 à 622 50; Cherbourg, de 5 à 625; le Midi, de 5 à 575; le Grand-Central, de 2 50 à 482 50.

Jeudi. — La baisse a fait des progrès considérables. Toutes les valeurs ont été offertes. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 1 à 70 10, et à terme de 1 20 à 69 80; le 4 1/2 0/0, de 75 au comptant à 98 75, et de 65 à terme à 98 35. La Banque s'est tenue à 2,750. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 650; les actions du Nord, de 15 à 790; Strasbourg, de 13 75 à 745; Lyon, de 12 50 à 850; Orléans, de 25 à 1,095; Rouen, de 12 50 à 975; le Havre, de 10 à 465; Bâle, de 2 50 à 367 50; Saint-Germain, de 17 50 à 690; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 690; l'Ouest, de 2 50 à 620; Cherbourg, de 7 50 à 515; le Midi, de 5 à 570; le Grand-Central, de 6 25 à 476 25; Versailles, de 5 à 325.

Vendredi. — Le début de la bourse était fort mauvais. Toutes les valeurs étaient encore en forte baisse, ce que l'on attribuait surtout à l'élévation du taux d'escompte de la Banque de France. Cependant, les achats ayant été nombreux au comptant, les cours se sont raffermis, et il y avait peu de différence à la clôture sur les cours d'hier. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 35 à 69 90, et à terme, de 69 25 à 69 90; le 4 1/2 0/0, de 98 50 à 98 25 au comptant et de 98 à 98 25 à terme. La Banque a fléchi de 15 à 2,735; le Crédit mobilier, de 15 à 640; le Nord, de 15 à 775; Strasbourg, de 5 à 740; Lyon, de 7 50 à 842 50; Orléans, de 10 à 1,085; Rouen, de 10 à 967; le Havre, de 5 à 460; Bâle, de 2 50 à 365; l'Ouest, de 20 à 600; Charbourg, de 15 à 500; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 675; Saint-Germain, de 15 à 675; le Grand-Central, de 275 à 472 50; le Midi de 5 à 565.

AD. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 14 au 20 Janvier 1854.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	913	99	400.000	400	tout	11 fr. 50 p. un an	juillet 1853	Nord
tout	137	99	72.000	500	tout	25 fr. 1er semestre	juillet 1853	Paris à Rouen
tout.	92	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	mars 1853	Rouen au Havre
tout.	54	94	30.000	500	400	9 fr. 30 p. un an	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60.000	500	400	5 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg
tout.	25	99	18.000	500	tout	62 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain
tout.	17	99	30.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juillet 1853	Versailles (r. g.)
100	»	99	50.000	500	250	21 fr. p. un an	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant	»	Paris à Sceaux
1116	1362	99	300.000	500	tout	48 fr. 40 p. un an	janv. 1853	Orléans
627	600	99	250.000	500	tout	33 fr. p. un an	juillet 1853	Paris à Strasbourg
141	199	99	84.000	250	tout	11 fr. p. un an	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32.000	500	250	4 0/0 (1)	juillet 1853	Blesme à Gray
393	545	99	240.000	500	250	11 fr. p. un an	juillet 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40.000	500	tout	5 40 (1)	»	Monter. à Troyes
»	»	99	3.200	500	100	5 0/0 (1)	»	Provins aux Ormes
»	127	99	33.200	500	350	5 0/0 (1)	juillet 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp.	2.200	5.000	tout	687 f. 50 p. un an	janv. 1853	St-Étienne à Lyon
»	»	»	»	»	200	»	»	Lyon à Genève
»	»	99	80.000	500	300	4 0/0 p. un an (3)	juin 1853	Lyon à la Méditerr.
»	750	99	134.000	500	250	4 0/0 (1)	avril 1853	Chemins du Midi
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant	»	Bordeaux à la Teste
»	»	»	»	»	200	4 0/0 (1)	»	Grand Central
tout.	40	99	12.500	1.000	tout	40 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.
tout.	50	90	9.600	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

Noms des lignes	Samedi 14 Compt.	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Compt.	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Compt.	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Compt.	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Compt.	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Compt.	Vendredi 20 Terme
Nord	920	930	915	915	845	880	805	802 50	787 50	790	775	775
Paris à Rouen	967 50	1000	980	980	967 50	1000	957 50	965	975	972 50	957 50	965
Rouen au Havre	475	»	475	»	475	»	475	»	465	»	460	»
Dieppe et Fécamp	322 50	»	»	»	322 50	»	»	»	»	»	»	»
Caen et Cherbourg	530	535	530	»	530	»	535	»	545	»	500	»
Saint-Germain	695	730	705	700	715	725	707 50	705	690	690	675	672 50
Versailles (r. g.)	»	»	»	»	330	»	330	»	325	»	»	»
Ouest	»	»	625	»	625	625	622 50	620	610	615	600	600
Paris à Sceaux	»	»	»	»	170	»	»	»	»	»	»	»
Orléans	1140	1150	1130	1130	1130	1130	1120	1115	1095	1095	1085	1087 50
Paris à Strasbourg	775	765	767 50	765	775	772 50	758 75	757 50	745	745	740	702 50
Strasbourg à Bâle	370	»	370	»	372 50	»	370	»	367 50	»	365	»
Blesme à Gray	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Paris à Lyon	865	865	870	875	870	875	862 50	865	850	845	842 50	845
Montér. à Troyes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	520	»	520	»	520	»	»	»	»	»	515	»
St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à Genève	400	»	400	»	»	400	410	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditerr.	770	790	712 50	710	705	710	705	700	690	690	675	675
Chemins du Midi	575	584 50	580	580	580	»	575	575	570	572 50	565	565
Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central	490	492 50	485	485	485	485	492 50	»	470 25	475	472 50	475
Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	72 50	72 10	71 70	71 80	72	71 85	71 10	71	70 10	69 90	69 90	69 70
Rentes 4 1/2 0/0	100	100	99 90	»	99 70	100	99 20	99	98 75	98 25	98 25	98 [illegible]
Banque de France	2730	»	2755	»	2770	»	2750	»	2750	»	2735	»
Crédit mobilier	687 50	680	675	670	687 50	677 50	662 50	662 50	655	650	640	640
Comptoir national	560	»	550	»	547 50	»	547 50	»	545	»	540	»
Banque foncière	560	»	540	»	545	545	»	»	535	»	535	»
Do Obligations (Cert.)	955	»	955	»	945	»	915	»	930	»	910	»

(1) Pendant la durée des travaux.
(2) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(3) Plus l'intérêt à 4 0/0

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date de l'émission	Nombre d'Oblig.	Délais de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates des paiements
1851.	150.000	75 ans	395	tout.	500	7 50	avril.	janvier juillet.
Do.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	25	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	90 —	535	375	625	12 50	»	Do
1852.	164.333	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janvier juillet.
Do.	3.300	99 —	975	tout.	1.250	25	assemb. gén.	Do
Do.	50.300	96 —	390	375	650	12 50	Do	décembre juin.
1848.	11.434	43 —	1.125	tout.	1.250	25	Do	janvier juillet.
Do.	6.304	43 —	1.250	tout.	1.250	25	»	Do
1852.	4.405	50 —	1.000	tout.	1.250	25	»	Do
1853.	»	» »	»	»	»	»	»	Do
1841.	7.216	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Do
1850.	6.104	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Do
1842.	6.000	47 —	1.125	tout.	1.250	25	décembre.	Do
1844.	13.333	80 —	750	tout.	1.250	25	Do	Do
1852.	150.000	90 —	300	300	500	7 50	»	Do
1845.	5.007	73 —	1.000	tout.	1.250	30	Do	Do
1847.	4.998	80 —	1.000	tout.	1.250	25	»	Do
1848.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	25	Do	mars septembre.
1849.	5.000	83 —	900	tout.	1.250	30	Do	Do
1842.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	25	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	12 50	Do	»
1841.	1.000	» »	300	tout.	500	12 50	Do	avril octobre.

Cours du 14 au 20 Janvier 1854.

Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
Nord-Boulogne	335	335	335	335	335	333 75
Paris à Lyon	1040	»	1045	1040	1040	1040
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	501 25	510	500	500	500	510
Do Nouvelles 3 0/0	307 50	310	315	302 50	312 50	300
Montereau à Troyes	»	»	947 50	1000	1010	»
Paris à Strasbourg	»	515	525	520	542 50	500
Saint-Germain (nouvelles)	»	1045	»	»	1042 50	»
Versailles (r. d.)	»	»	900	»	»	»
Ouest	1030	»	»	1030	»	1040
Do (nouvelles)	»	»	1025	»	»	»
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	1100	»	1100	»	»
Do (Nouvelles 1848)	»	»	»	1090	»	1075
Do (Nouvelles 1852)	315	315	325	325	320	320
Paris à Rouen	»	1000	»	990	»	»
Do (nouvelles)	»	»	1065	»	1065	1065
Rouen au Havre	»	»	»	»	»	1030
Do (nouvelles)	1300	»	»	1300	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	»	500	500	»	500	500
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 13 au 19 janvier 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	13	14	16	17	18	19
Nord	922 50 à 927 50	925 à 927 50	915 à 925	916 25 à 922 50	910 à 922 50	790 à 797 50
Paris à Strasbourg	760 à 768 50	755 à 768 75	760 à 768 75	756 25 à 762 50	756 25 à 762 50	747 50 à 752 50
Orléans	1075 à 1100	1100 à 1125	1125 à 1175	1125 à 1175	1125 à 1175	1075 à 1100
Paris à Rouen	964 à 1000	975 à 1000	1000 à 1025	975 à 1025	975 à 1025	950 à 1000
Rouen au Havre	450 à 462 50	450 à 462 50	462 50 à 475	450 à 475	450 à 475	450 à 475
Lyon	862 50 à 872 50	865 à 872 50	867 50 à 872 50	860 à 865	860 à 865	847 50 à 852 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce	500	500
— Lerny, de Chabrol et Ce	1000	1170
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1100
Do Do (1852)	1000	1152 50
Sambre à l'Oise ... Canal	1000	900
Sambre française canalisée	500	1500
Ténès ... Cuivre	100	67 50
Vieille-Montagne ... Zinc	200	500
Nouvelle-Montagne ... Zinc	1000	1325
Meuse ... Zinc	250	»
Stolberg ... Zinc	750	1055
Lachweiler	750	770
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	100	47
Blanzy ... Charbon	300	800
[illegible] ... Charbon	1/3 500	510
Charbonnages belges	500	327 50
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon	1000	740
Mines de la Loire ... Charbon	1/7241	465
Centre-du-Flenu ... Charbon	1000	170
Long-Pendu ... Charbon	500	»
Épinac ... Charbon	1/2 500	»
Haute-Loire ... Charbon	500	251
Montchanin ... Charbon	5000	5000
Azincourt ... Charbon	1/4 500	540
Echarcon ... Papeterie	1000	1000
Essonne ... Papeterie	1000	»
Bastennes ... Asphalte	1000	600
Monceaux-sur-Sambre ... Forges	1000	1700
Aveyron (Decazeville) ... Forges	3000	4000
Maubeuge (Nord) ... Forges	500	500
Alais ... Forges	3000	1700
Châtillon et Commentry ... Forges	1000	1100
Providence ... Forges	1000	1050
Herserange (m. libér.) ... Forges	300	310
Le Phénix	750	1215
De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4550
Valentin-Cocq ... Usine	500	900
Société Cail et Ce ... Usine	500	695
Christofle ... Usine	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine	500	800
Télégraphe sous-marin	25	25
Gaz anglais Paris	2500	4000
— français (Paris)	500	900
— parisien Paris	1000	1275
— de Belleville libéré	500	»
— du Nord (Batignolles)	500	825
— de l'Ouest (Passy)	500	765
— de l'Est Vincennes	500	»
Gaz de Wazemmes	500	450
— d'Arles, 1re série	100	90
— Do 2e série	100	45
— de Besançon	450	525
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	500	74
Messageries impériales	10000	10000
— Caillard	1000	600
Gondoles parisiennes	50	100
Omnibus (Entreprise générale)	1000	2000
Omnibus (rive gauche)	250	260
Favorites ... Omnibus	1000	1700
Hirondelles ... Omnibus	1000	225
Orléanaises ... Omnibus	1000	700
Tricycles ... Omnibus	1000	600
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	770
[illegible] ... Pet. voit.	500	600
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	770
Sylphides ... Pet. voit.	500	600
Générale ... Ass. maritime	12500	45 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime	5000	151 30
Union des Ports ... Maritime	5000	13 0/0 b.
Mélusine ... Ass. maritime	5000	17 0/0 b.
Sécurité ... Maritime	5000	25 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime	5000	12 0/0 b.
Océan ... Maritime	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie	4500	145 0/0 b.
Générale ... Incendie	5000	22.500
Union ... Incendie	5000	57 0/0 b.
France ... Incendie	5000	32 0/0 b.
Phénix ... Incendie	1000	3300
Providence ... Incendie	2500	31 0/0 b.
Urbaine ... Incendie	5000	73 0/0 b.
Confiance ... Incendie	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 30	»
— de Cette	19	»
— de Pompons	25	»
Glaces d'Oignies ... Belgique	1000	1550
— d'Aix-la-Chapelle	375	430
— de Montluçon	500	410
Docks	250	190
Journaux réunis	500	510
Maberly (Amiens)	500	790
Coton (Frévent)	500	600
Gamaches	500	400
Palais de Cristal	100	103 75
Richer	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N° 699. 13e ANNÉE. — N° 4. SAMEDI, 28 JANVIER 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

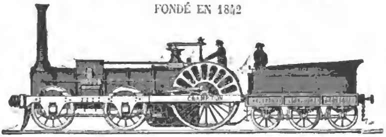
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »



On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c°

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

Situation.

Nous avons invariablement exprimé l'opinion que l'affaire d'Orient aurait une conclusion pacifique. La raison, les intérêts, la politique, tout commande la paix aux nations européennes. La guerre, c'est la ruine de l'industrie, qui en ce moment sillonne le monde de chemins de fer, et couvre la Méditerranée et l'Océan de paquebots à vapeur ; la guerre, c'est le réveil de la révolution socialiste, qui n'est que contenue et qui n'est pas morte. Quel est donc aujourd'hui le gouvernement, quel est le peuple qui n'ait tout ou beaucoup à perdre à la guerre? Comment supposer que les gouvernements et les peuples iront facilement et sans réagir s'engager dans une guerre qui serait la honte et la ruine de la civilisation chrétienne? Non, non, cela n'est pas possible; cela ne sera pas, et toutes les anxiétés de cette triste affaire auront servi une fois de plus à prouver l'impossibilité à peu près absolue de la guerre dans des temps comme les nôtres.

Il ne faudrait pas cependant conclure de nos affirmations que la paix qui se fera est déjà faite. Il n'y a rien encore de positif, mais l'imminence de la guerre a provoqué partout une véritable explosion de sentiments pacifiques. En France, en Autriche, en Prusse, en Danemarck, en Suède, on se prononce unanimement pour la paix. En Angleterre, le ressentiment des atteintes portées par la diplomatie russe à la domination anglaise dans l'Inde, laisse encore au langage des journaux une certaine irritation qu'on pourrait prendre pour le désir de la guerre ; mais la cité, mais la bourse, mais le commerce, mais le gouvernement même, c'est-à-dire tout ce qui constitue réellement l'Angleterre incline fortement à la paix. Enfin, la Russie, si ombrageuse, si intraitable, la Russie ellemême n'a pas pris comme une déclaration de guerre l'entrée des flottes combinées dans la mer Noire ! Ses ambassadeurs restent à leur poste à Paris et à Londres. Elle demande des explications ; n'est-ce pas en réalité entrer en négociation avec l'Angleterre et avec la France, ce que l'on avait refusé jusqu'à présent ? Si l'on s'explique, on s'entendra, et l'on sauvegardera facilement les amours-propres, qui sont le plus grand obstacle à la conclusion de la paix.

La Bourse, avec cette vivacité d'instinct qui la caractérise, a bien vite compris que la crise approchait du dénouement, et elle a passé brusquement de la baisse à la hausse. La rente 3 0/0, qui fermait vendredi dernier à 69 70, a fermé hier jeudi à 70 50, après avoir fait 69 fr., en hausse de 1 fr. 50 sur son plus bas cours. Une hausse analogue s'est produite sur toutes les valeurs.

Nous avons l'espoir fondé que les prévisions des prophètes de la paix ne tarderont pas à être justifiées, et que le travail et l'industrie pourront reprendre enfin leur œuvre si malheureusement interrompue.

Les préoccupations de guerre écartées, y a-t-il lieu à avoir des inquiétudes sur la situation économique du pays ?

Une simple et courte comparaison entre les années 1847 et 1854 sera la meilleure réponse à cette question.

1847 et 1854 étaient également deux années de récoltes insuffisantes; mais 1854 avait contre elle de plus que 1847 les chances d'une guerre qui pouvait devenir européenne.

Malgré ce désavantage le malaise a été beaucoup moins grand en 1854 qu'en 1847, et le travail n'a pas subi d'interruption. Pourquoi cela ?

En 1847, les chemins de fer, à quelques rares exceptions près, ne donnaient pas encore de revenus. Au contraire, ils étaient forcés de faire des appels de fonds considérables, et comme il n'y avait pas d'argent dans les poches des actionnaires, il en résultait que les versements ne se faisaient pas ou se faisaient mal, et que les travaux étaient nécessairement suspendus. De là la gravité de la crise du travail en 1847.

En 1854 les revenus des chemins de fer sont considérables et progressifs, ainsi qu'on peut s'en assurer par l'examen du bulletin de recettes de cette semaine, qui, malgré les rigueurs de la saison, constate une augmentation importante sur les recettes correspondantes de 1853. Les versements appelés sont nuls ou insignifiants; les Compagnies sont largement pourvues des ressources nécessaires non-seulement pour continuer, mais même pour accroître les travaux. Jamais l'activité n'a été plus grande dans les forges, les minières et les travaux de terrassement.

Telles sont les causes qui donnent un si grand avantage à l'année 1854 sur l'année 1847. — 1854 a bénéficié de tout ce qui avait été préparé avant 1848.

Ajoutons que la situation du Trésor est excellente.

L'année dernière, l'annonce d'un budget équilibré faite par le ministre des finances avait excité quelques doutes. Aujourd'hui, l'affirmation du ministre est positive. D'après

le rapport à l'Empereur publié dans le *Moniteur* de ce matin, le découvert du budget de 1853, qui avait été établi avec une insuffisance de ressources de 34 millions, se trouve réduit par la plus value des recettes, qui est de 74 millions, et par les annulations, qui seront d'environ 20 millions, à 4 millions environ, après avoir pourvu à tous les crédits extraordinaires ou supplémentaires exigés par les besoins du service.

C'est là certainement une bonne et solide situation, qui permet de concevoir l'espérance d'un avenir brillant et assuré.

F. Solar.

Chemin de Paris à Lyon.

Ainsi que nous l'avons annoncé, la Compagnie du chemin de Paris à Lyon vient d'appeler les actionnaires à souscrire le solde des obligations provenant de son emprunt. Mais, dans les circonstances actuelles, on avait craint que ces obligations ne fussent pas souscrites, et que, par suite, la Compagnie ne fût dans la nécessité d'appeler très-prochainement un versement sur les actions; on ajoutait même que ces versements seraient considérables.

Nous croyons que, dans aucun cas, les appels sur les actions ne seront ni rapprochés ni très-élevés.

D'abord, il n'est pas encore constant que la Compagnie soit embarrassée par le placement de ses obligations. Mais en admettant qu'elle le soit, elle n'appellerait sur les actions que 50 fr. en juillet prochain, sur lesquels il y aurait à déduire une somme d'environ 30 fr., ce qui réduirait à 20 fr. la somme à payer.

F. Solar.

Chemins de fer du Midi.

TRAVAUX. — LIBÉRATION DES ACTIONS.

Nous avons publié récemment des détails circonstanciés sur la marche des travaux des chemins de fer du Midi. L'incident survenu entre Bordeaux et Bayonne, par suite de la déconfiture de deux entrepreneurs, ne retardera pas d'un seul jour l'époque de la mise en exploitation. La première section, entre Bordeaux et Morcens, est à peu près terminée; la seconde, entre Morcens et Bayonne, le sera avant deux mois, et il ne restera plus à exécuter alors que la pose des rails, qui ne pourra être arrêtée que par le retard des livraisons à faire par les usines.

En même temps que nous portons ces faits à la connaissance des actionnaires, nous sommes heureux de pouvoir ajouter que la situation financière de la Compagnie et les ressources dont elle dispose lui permettent de suffire à tous les besoins de la campagne qui va s'ouvrir sans avoir à appeler aucun versement sur les actions. En effet, sur 34 millions reçus des actionnaires, il n'a été dépensé jusqu'à ce jour que 6 millions; le solde disponible est donc de 28 millions. La Compagnie a de plus à recevoir, sur la subvention, une somme d'environ 20 millions, ce qui porte ses ressources à 48 millions, sans nouveau versement et même sans placer une seule obligation de l'emprunt de 51 millions autorisé et garanti par l'Etat.

Les actionnaires doivent donc être sans aucune préoccupation à l'égard d'un appel de fonds; ils peuvent même espérer plus encore et s'attendre à une libération définitive des actions bien au-dessous de 500 fr., si l'on tient compte tout à la fois des conditions favorables obtenues du gouvernement en 1852, à l'époque de la restauration des chemins de fer, en prenant pour base les devis rectifiés de 1847, et des bas prix auxquels l'habile administration de la Compagnie a su traiter pour la fourniture de ses rails, et du matériel de sa voie et de son exploitation.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de l'Ouest.

OUVERTURE DU MANS. — VERSEMENTS.

L'état d'avancement des travaux du chemin de fer de l'Ouest, entre la Loupe et le Mans, permet de compter sur l'ouverture de cette section importante pour les premiers jours du mois de mai de l'année courante.

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons déjà dit de l'importance de la section qui va être ouverte, et de l'influence qu'elle doit exercer sur les recettes de la ligne entière; nous ajouterons seulement que ce grand travail sera terminé sans nouvel appel de fonds, et que tout ce que les actionnaires pourront avoir à fournir dans la seconde partie de l'année sera au plus un versement de 50 fr. par action applicable aux commandes faites pour les fournitures de la voie du chemin du Mans à Rennes, dont tous les travaux sont à la charge de l'Etat.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Les renseignements que nous recevons sur le chemin de la Méditerranée confirment l'espérance déjà exprimée par nous plusieurs fois de l'ouverture de la section d'Avignon à Valence au printemps, et celle du surplus de la ligne à la fin de l'année.

D'un autre côté, il est certain aujourd'hui que les sommes déjà versées par les actionnaires, jointes à celles dues par le Trésor sur la subvention, seront plus que suffisantes pour solder les dépenses exigibles en 1854: aucun versement ne sera donc appelé cette année.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer du Nord.

Le chemin de fer du Nord, déjà raccordé avec la Belgique par trois points : Mouscron, Quiévrain, Blanc-Misseron, va s'y réunir par un quatrième point. Voici ce que nous apprennent à cet égard les journaux belges :

« Par arrêté du roi des Belges, la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, établie à Bruxelles, et MM. de Rothschild frères, banquiers à Paris, sont déclarés concessionnaires du chemin de fer de Mons à la frontière française, dans la direction d'Aulnois et de Haumont. Cet arrêté toutefois ne sortira effet qu'après que la partie de chemin de fer à construire sur le territoire français, depuis la frontière belge jusqu'à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines et jusqu'à la Sambre à Haumont, aura également été concédée par le gouvernement français. »

La multiplicité des points de jonction entre la France et les pays limitrophes est évidemment avantageuse aux chemins de fer. Seulement, elle ne produira tous ses effets qu'à la condition d'une réforme économique qui multiplie les rapports entre les peuples, en abaissant de plus en plus les barrières artificielles qui s'opposent aux échanges.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de Paris à Cherbourg.

L'appel de fonds adressé par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et Cherbourg à ses actionnaires annonce l'intention de pousser les travaux avec une grande vigueur dans le cours de l'année 1854.

L'activité que la Compagnie se propose de déployer a sa mesure dans la situation actuelle des enquêtes, qui précèdent légalement la prise de possession des terrains.

Voici à cet égard les renseignements que nous trouvons dans les journaux de la localité :

Section de Lisieux à la limite de l'Eure.

« Par suite de l'approbation que M. le ministre des travaux publics a donnée, le 15 septembre dernier, aux études du tracé définitif entre Lisieux et la limite du département de l'Eure, une enquête, aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique, a été ouverte le 20 novembre, dans chacune des communes ci-dessous indiquées qui doivent être traversées par le railway : Saint-Jacques, Beuvillers, Glos, Courtonne-la-Meurdrac, Saint-Paul-de-Courtonne, Cordebugle.

» A la date du 9 de ce mois, a eu lieu, à la sous-préfecture de Lisieux une autre enquête, sur le projet d'établissement de la station, pour cette ville, du chemin de fer de Paris à Cherbourg.

» Enfin, le 23 courant, une enquête, qui sera close le 1er février, s'ouvrira dans les

communes de Saint-Désir, Saint-Pierre-des-Ifs-Lamotte, Les Monceaux, Lécaude, la Houblonnière, Saint-Crespin, Monteille, Mesnil-Mauger, pour l'expropriation des terrains que la voie de fer devra traverser. »

Station de Caen.

A Caen, des intérêts locaux repoussent le projet de tracé et de station proposé par la Compagnie; l'Administration supérieure prononcera, mais les travaux se trouveront forcément retardés.

On trouvera peut-être, après cela, que l'appel de 150 fr. est un peu élevé si l'on considère l'importance des travaux qu'il sera possible de solder au début de la campagne.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Rouen.

Emprunt de 18 millions.

La Compagnie du chemin de fer de Rouen annonce, cette semaine, l'émission d'un emprunt de 18 millions, dont le produit est destiné à remplacer les engagements souscrits envers le Trésor pour remboursement du prêt de 1840, engagements qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Cherbourg à titre de subvention. Le surplus du produit de l'emprunt servira à acquitter la part de la Compagnie de Rouen dans les frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

Les 18,000 obligations du nouvel emprunt sont émises par la Compagnie au taux de 1,000 fr. Elles seront remboursables à 1,250 fr., par voie de tirage au sort, en 85 années, et porteront intérêt à 5 0/0 l'an sur les sommes versées.

La préférence pour la souscription est réservée aux actionnaires.

Les versements ont été réglés de la manière suivante :

250 fr. en souscrivant;
250 fr. le 15 mai 1854;
250 fr. le 15 août 1854;
250 fr. le 15 novembre 1854.

Au cours actuel des anciennes obligations de Rouen 5 0/0, il y a une prime de plus de 60 fr. par obligation pour les actionnaires de la Compagnie, à user du droit de préférence qui leur est réservé.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Strasbourg à Bale.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 25 COURANT.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle se sont réunis le 25 courant en assemblée générale extraordinaire. La réunion a eu lieu sous la présidence de M. de La Gravière, administrateur. Le bureau était composé de MM. Harnepon et Cauthion, scrutateurs, et de M. Noblet, secrétaire. 283 actionnaires représentant 25,634 actions assistaient à la séance.

L'ordre du jour de l'assemblée ne contenait qu'une seule question : « La ratification » à donner au traité signé le 28 décembre » dernier portant cession à la Compagnie de » Paris à Strasbourg du chemin de fer de » Strasbourg à Bâle et à la frontière bava- » roise. »

M. Strohl, délégué, chargé de la direction des services de l'exploitation, a donné lecture du rapport par lequel le Conseil d'administration a résumé les phases essentielles qu'ont subies les négociations suivies sur cette grave question, et développé les clauses et conditions stipulées au traité de rachat des lignes de Bâle et de Wissembourg par la Compagnie de l'Est.

La lecture de ce rapport terminée, le président a ouvert la discussion.

Après quelques explications échangées sur des points qui n'avaient d'intérêt qu'à titre de renseignements, l'assemblée, passant au vote, a adopté à l'unanimité la résolution formulée dans les termes suivants :

« Le traité fait, le 28 décembre 1853, entre » le Conseil d'administration de la Compa- » gnie anonyme du chemin de fer de Stras- » bourg à Bâle et la Compagnie du chemin » de fer de Paris-Strasbourg, ayant pour » objet la cession à cette dernière Compagnie » du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et » de tout ce qui s'y rattache, avec tous ses » droits actifs et passifs, est approuvé dans » toutes ses dispositions.

» Tous pouvoirs sont donnés au Conseil » d'administration actuel, dont les pouvoirs » sont maintenus jusqu'à la publication de » la dissolution de la Société, pour exécuter » et faire exécuter les conditions du traité.

» L'assemblée reconnait que ce traité, » lorsqu'il sera sanctionné par l'autorité, en- » traîne la dissolution de la Société, et elle » autorise le Conseil d'administration à dé- » clarer et publier cette dissolution dès que » le moment lui en paraîtra opportun, et à » nommer s'il y a lieu, un ou plusieurs liqui- » dateurs à l'effet de représenter au besoin » en justice la Société dissoute. »

Nous donnons plus bas le texte du rapport; il comprend le traité passé entre les deux Compagnies.

G. LENOIR.

Chemin de fer de Mulhouse à Thann.

Une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann ayant lieu le lundi, 30 janvier, à 3 heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, MM. les actionnaires peuvent déposer leurs actions chez M. Léopold Javal, banquier de la Compagnie, rue Chauchat, nº 10, où il leur sera délivré des cartes pour l'assemblée.

Chemin de fer de Blesme à Saint-Dizier.

L'administration du chemin de fer de Strasbourg avait annoncé officiellement au mois de novembre dernier, à la Chambre de commerce de Saint-Dizier, l'intention d'ouvrir le chemin de Blesme à Saint-Dizier dans la deuxième quinzaine de décembre. Le commerce et l'industrie avaient pris leurs dispositions pour profiter de l'ouverture du chemin à l'époque indiquée.

Des retards ont eu lieu : plusieurs usines ont manqué de combustible, elles ont été forcées de se mettre en chômage ; les moyens de transports se sont trouvés insuffisants; les expéditions n'ont pu se faire qu'à des prix très-élevés; une grande quantité de marchandises reste encore dans les usines.

Cette situation pouvait se prolonger longtemps encore ; des bruits s'étaient accrédités d'après lesquels l'ouverture du chemin était indéfiniment ajournée.

La Chambre de commerce de Saint-Dizier a voulu connaître les causes du retard et savoir quelles étaient les intentions de la Compagnie ; une démarche a eu lieu à cet effet.

Elle a reconnu que les intentions de la Compagnie étaient toujours les mêmes; que ces retards avaient été occasionnés par les neiges et les gelées; que le gouvernement avait exigé avant l'ouverture l'achèvement de certains travaux que la Compagnie voulait terminer après la mise en exploitation. Tous ces travaux sont à la veille d'être terminés, l'ouverture du chemin est très-prochaine ; l'Administration a déclaré qu'elle ferait tout ce qu'il était humainement possible de faire pour que l'ouverture du chemin de Blesme à Gray ait lieu dans le plus bref délai possible.

La Chambre de commerce de Saint-Dizier a cru devoir porter ces faits et cette déclaration à la connaissance du commerce et de l'industrie.

G. LENOIR.

Chemin de fer de Lyon à Genève.

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève commencera les terrassements vers la mi-février dans le canton de Genève. Les travaux seront conduits par un personnel expérimenté. La Compagnie espère pouvoir mettre la ligne, avec embranchement de Mâcon à Ambérieux, en exploitation pour le printemps de 1856.

Crédit foncier de France.

LIBÉRATION DES OBLIGATIONS.

Au milieu du désarroi général dans lequel les complications des affaires d'Orient ont jeté sans exception toutes les valeurs cotées à la Bourse de Paris, on a pu remarquer le discré-

dit énorme qui a frappé les obligations émises par la Société du Crédit foncier de France.

Sans aucun doute, la fâcheuse coïncidence des besoins de la Compagnie et de l'appel adressé pour y faire face aux porteurs de ses obligations, avec une crise politique et financière assez grave pour faire élever le taux de l'escompte de la Banque à 5 0/0, et celui de l'intérêt des bons du Trésor pour un an à 5 1/2 0/0, a dû agir sur le cours des obligations foncières; mais la baisse est tout-à-fait disproportionnée avec la cause qui l'a produite, et il semble facile de démontrer que la valeur réelle des obligations foncières est supérieure à leur cours actuel.

Rappelons d'abord l'assiette et la nature de ce titre.

L'obligation foncière représente un placement par première hypothèque, pour une somme égale à la moitié seulement de la valeur de l'immeuble affecté à la garantie. De plus, cette première hypothèque est mise à l'abri de tout danger par suite de la législation exceptionnelle qui protége le Crédit foncier, et assure même, en cas de retard de la part des débiteurs, le paiement régulier des intérêts et du principal. Il n'existe donc pas au monde de valeur plus solide que l'obligation foncière. C'est un placement sur première hypothèque, doublé de la garantie d'un capital important, à l'abri de tous frais et de tout délai, et dont le revenu est payable à jour fixe.

Cependant l'obligation foncière de 1,000 fr. est aujourd'hui à 920 fr. Si le placement était bon au pair, on peut juger de ce qu'il est à 80 fr. au-dessous du pair. Quelques chiffres aideront à rendre cette démonstration évidente.

Avec la faculté concédée au porteur de se libérer à 500 fr., la coupure délivrée revient à 420 fr. A ce taux, la demi-obligation à 4 0/0, jouissant d'un revenu de 20 fr., rapporte près de 5 0/0, plus la chance des lots, et comme elle est remboursable à 500 fr., elle est assurée d'une prime de 80 fr.

Quant à la demi-obligation 3 0/0, jouissant d'un revenu de 15 fr., elle rapporte, à 420 fr., plus de 3 1/2 0/0; elle a droit aux chances des lots, et elle est remboursable à 600 fr., c'est-à-dire avec une prime de 180 fr.

Mais la considération qui nous paraît devoir déterminer le cours de cet effet, c'est que le porteur, sans attendre le remboursement par voie de tirage au sort, peut toujours faire accepter par la Compagnie pour 500 fr. un titre qu'il aura payé 420 fr., du moment où il le présente en remboursement d'un emprunt contracté au Crédit foncier. Tout propriétaire d'un bien libre d'hypothèque peut aujourd'hui emprunter au Crédit foncier 100,000 fr. par exemple, et employer une partie de cet argent à acheter et à libérer 200 promesses d'obligations foncières, en les réduisant à des coupures de 500 fr.; ces 200 promesses, au cours de 920 fr., reviendraient à 24,000 fr. On verserait 60,000 fr. pour compléter 200 coupures de 500 fr., et moyennant un déboursé total de 84,000 fr. on obtiendrait ainsi un capital de 100,000 fr. en obligations foncières, au moyen duquel on pourrait éteindre l'emprunt en bénéficiant de 12,000 fr. net, déduction faite des frais et de l'indemnité payée à la Compagnie pour le remboursement anticipé.

Tant que le cours des obligations ne se relèvera pas, l'écart entre le prix de la cote et le *pair* auquel, par ses statuts, la Compagnie est astreinte à recevoir ses propres titres en remboursement de ses prêts, offre une marge considérable pour des opérations anssi avantageuses qu'assurées.

Les explications qui précèdent, faisant suite à celles que nous avons publiées sur le même sujet dans notre dernier numéro, aucun doute ne peut plus exister dans l'esprit de nos lecteurs sur la convenance, pour les porteurs d'obligations foncières, d'accepter la combinaison qui leur est offerte par la Compagnie pour la réduction de leurs engagements à moitié et la conversion de leurs titres 3 0/0, remboursables avec 20 0/0 de prime (ce qui représente en tout 3.34 0/0 de revenu annuel), en obligations 4 0/0 (soit 0.66 0/0 de plus).

Au reste, les personnes qui, par suite des circonstances actuelles, seraient embarrassées pour faire leurs versements, trouveront facilement des ressources auprès de leurs banquiers en déposant les certificats primitifs en garantie des avances nécessaires. Une maison étrangère fait même déjà connaître dans les journaux les conditions auxquelles elle se charge d'effectuer le premier versement de 100 fr. appelé.

Chemin de fer sarde Philibert-Emmanuel.

La *Gazette de Savoie* annonce que sur les 114 kilomètres du tracé d'Aix-les-Bains à Modane, que la Compagnie Victor-Emmanuel a soumis au ministère, 36 kilomètres, formant la section de Chambéry à Aiguebelle, viennent de recevoir déjà l'approbation du ministère des travaux publics.

G. Lenoir.

Recettes de la semaine.

Les chemins de fer en exploitation sont heureusement sortis des difficultés que le mauvais temps, les neiges et les glaces leur avaient opposées pendant plusieurs semaines. Les recettes que nous publions aujourd'hui présentent sur celles correspondantes de 1853, une amélioration assez considérable, d'autant plus intéressante à constater que déjà l'année dernière un progrès sensible était constaté. Si la saison qui commence sous des auspices aussi favorables continue de la même manière, les actionnaires peuvent compter sur d'excellents revenus.

Voici le résumé des bulletins que nous publions plus loin :

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
—	—	—	—
	1re Catégorie (1).		
Orléans	701,519 »	162,412	30.1
	2e Catégorie (2).		
Nord	643,460 »	83,244	14.8
Rouen	212,702 »	52,190	32.5
Havre	106,403 »	36,513	52.2
Lyon	351,677 »	42,917	13.9
Strasbourg	483,304 »	144,062	42.4
Bale	51,239 »	3,775	7.9
Ouest	100,983 »	16,858	20.0
Méditerranée (les 2 Sections)	170,795 »	25,415	16.6

Ad. Blaise (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Paris a Rouen. — Assemblée générale le 31 janvier 1854, rue d'Amsterdam, 11, à 3 heures après midi.

Déposer vingt actions pour y assister.

Mulhouse a Thann. — Assemblée générale extraordinaire le 30 janvier, à 3 heures, palais Bonne-Nouvelle, à Paris. — Objet de la réunion : Modifications à apporter aux statuts.

APPELS DE FONDS.

Orléans. — Depuis le 1er janvier 1854, quatrième et dernier versement de 100 fr. sur les obligations de l'emprunt de 1852 (réduit à 92 fr. 50 par la déduction de l'intérêt semestriel). A défaut de versement avant le 15 janvier, l'intérêt est dû à 5 0/0.

Grand-Central de France — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, à partir du 1er janvier.

Caen et Cherbourg. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Nord. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.
(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

suit : 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

Lyon.—Emission de 11,840 obligations, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment émis, et portant 50 francs d'intérêts, payables le 1er avril et le 1er octobre.

Le remboursement aura lieu en 50 années, à 1,250 fr., à partir de 1856.

L'émission a eu lieu jusqu'au 20 janvier, à 1,050 fr., jouissance du 1er octobre 1853. On a versé 250 fr. de suite. 800 fr. seront versés ainsi qu'il suit : 200 fr. le 1er avril 1854; 200 fr. le 1er juin 1854; 200 fr. le 1er août 1854; 200 fr. le 1er octobre 1854, avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an.

Strasbourg. — (Voir aux échanges de titres)

Paris a Rouen. — Emission de 1800 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :
250 fr. le 15 mai 1854 ;
Id. le 15 août 1854 ;
Id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1er décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse et Journal des chemins de fer. — Depuis le 2 janvier 1854, paiement du 1er coupon d'intérêt (10 fr. par action) dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 85.

Orléans. — Premier et deuxième emprunts. Depuis le 2 janvier 1854, paiement des intérêts semestriels, 25 fr. par obligation, rue Drouot, 4. Paiement des 7 fr. 50 de l'intérêt semestriel des titres définitifs échu en janvier.

Nord. — Paiement du coupon de 16 fr. par action, et 7 fr. 50 par obligation, depuis le 2 janvier 1854.

Strasbourg.—Depuis le 1er janvier le coupon des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. de Montereau, est payé de onze à trois heures, rue et place de Strasbourg, à la Compagnie ; on est prié de présenter cette fois les *titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

Paris a Lyon. — Depuis le 2 janvier 1854, on paie, rue de Provence, 47, le 3e coupon de dividende représentant seulement l'intérêt semestriel à 5 0/0 sur 250 fr. versés (soit 6 fr. 25 par action).

Méditerranée. — Paiement depuis le 2 janvier 1854, du coupon d'intérêt 7 fr. 50 des obligations 3 0/0, échu le 1er janvier 1854 ; à Marseille, à la gare ; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux ; à Paris, 23, rue Laffitte.

Les porteurs de l'emprunt de 30 millions d'Avignon à Marseille qui n'ont point opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échu le 1er janvier 1854, est payé, depuis le 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, no 23; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ; à Marseille, à la gare.

Ouest.—Depuis le 1er janvier 1854, paiement des coupons de 25 fr. des obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite).

Paris a Caen et Cherbourg. — A dater du 8 janvier 1854, paiement des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853 (soit 2 fr. par action), rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures. (*Voir* aux versements.)

Strasbourg a Bale.—Depuis le 31 décembre, paiement du coupon du deuxième semestre des obligations de Wissembourg.

Lyon a Genève. — Rue Laffitte, 23, depuis le 6 janvier 1854, paiement des intérêts du premier et du deuxième versement de 1853, fixé à 4 fr. par action libérée de 200 fr., sur la présentation des titres, à Paris, 23, rue Laffitte; sur dépôt des titres, à Londres, Capel-Court; à Genève, 9, Corvaterie; à Lyon, au syndicat des agents de change.

Dijon a Besançon. — Le 2e coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, est payé depuis le 1er janvier 1854, à Paris, rue Taitbout, 52; à Besançon, Grande-Rue, 72.

Saint-Étienne a la Loire.—Le paiement des intérêts a lieu depuis le 1er janvier 1854 :

A Paris, chez M. Boignes et Ce, rue des Minimes, 14 ;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général ;

A la Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr. nos 21, 34, 97, 125, 136, 154, 204, 205, 210, 216 et les obligations de l'emprunt de 600,000 fr. nos 7, 12, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 444, 451, 567, 582, tirées le 10 avril 1853, sont remboursées depuis la même époque.

Grand-Central de France. — (*Voir* aux appels de fonds).

Chemin de fer du Midi et canal latéral a la Garonne. — Le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, soit 5 fr. par action sur 250 fr. versés, plus les intérêts des 1er juin et 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin, soit 50 c., est payé depuis le 2 janvier 1854, à Paris, place Vendôme, à la caisse générale de la Société du Crédit mobilier; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33; à Toulouse, chez MM. J. et P. Vignerie et Ce.

Mines de la Loire.— Le 5 février, paiement du coupon de 25 francs des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

Crédit mobilier. — Depuis le 1er janvier 1854, distribution de 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, soit 9 fr. par action, place Vendôme, 15.

Crédit foncier. — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, de 10 à 3 heures, depuis le lundi 2 janvier 1854, rue Taitbout, 57.

Banque de France. — Le dividende du deuxième semestre de 1853 est fixé à fr. 84 par action. Il est payé à bureau ouvert, depuis le 2 janvier courant, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoir. On devra présenter les titres.

Comptoir national d'escompte. — Paiement de l'intérêt 3 0/0, soit 15 fr., à partir du 2 janvier 1854.

Compagnie des Eaux. — (Voir aux échanges de titres.)

ÉCHANGE DE TITRES.

Strasbourg. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

Andrezieux a la Loire. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, depuis le 2 janvier 1854, rue Neuve-de-l'Université, 18, de dix à trois heures.

Saint-Étienne a la Loire. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie de jonction de Rhône et Loire, depuis le 28 décembre 1853.

Chemin de fer Grand-Central. — (*Voir* aux appels de fonds.)

Compagnie générale des eaux. — Echange des titres provisoires, rue Basse-du-Rempart, 50, à Paris, de dix à deux heures, depuis le 16 janvier 1854 ; en même temps, on paiera les intérêts 4 0/0 échus au 31 décembre 1853.

Pour opérer le dépôt des titres, se présenter soi-même ou donner une autorisation dont le modèle est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

Le bureau des transferts sera ouvert de 10 heures à 3 heures à partir du 25 janvier.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — Les 525 actions sorties au tirage du 13 décembre portent les numéros suivants : 110,601 à 110,700, — 162,301 à 162,400, — 203,601 à 203,625, — 218,801 à 218,900, — 231,201 à 231,300, — 250,901 à 251,000.

Les 95 obligations du 1er emprunt (1842) de 1,250 fr. portent les numéros 1,301 à 1,395.

Les 20 obligations du 2e emprunt (1848) de 1250 fr. portent les numéros 3,291 à 3,300, — 3,614 à 3,620.

Remboursement depuis le 2 janvier 1854, rue Drouot, 4.

Rouen au havre. — Rue d'Amsterdam, 11, depuis le 2 janvier 1854, remboursement à 1,250 fr. des nos 3,601 — 3,645 — 3,669 — 3,679 — 3,687, des obligations de 5 millions du 1er octobre 1848.

Saint-Étienne a Lyon. — Remboursement depuis le 1er janvier 1854 des obligations tirées au sort le 26 novembre.

Lyon a la Méditerranée. — Remboursement des 434 obligations sorties au tirage du 24 décembre.

C. DEVINA.

ACTES OFFICIELS.

Chemin de fer de Strasbourg.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 17 août 1853 qui approuve la convention passée le même jour entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, ladite convention portant, d'une part, concession à cette Société :

1° D'un chemin de fer de Paris à Mulhouse, passant par ou près Nogent-sur-Seine, Troyes, Chaumont, Langres, Vesoul et Belfort, avec embranchement sur Coulommiers ;

2° D'un chemin de fer de Nancy à Gray, par Epinal et Vesoul ;

3° D'un chemin de fer de Paris à Vincennes et Saint-Maur ;

Et d'autre part approuvant :

La réunion à la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg, de celles des chemins de Montereau à Troyes et de Blesmes à Gray, réunion réalisée par traités des 6 août et 23 juillet 1853 ;

Vu les ratifications données :

Par l'assemblée générale du chemin de fer de Paris à Strasbourg, le 28 septembre 1853 ;

Par les assemblées générales des chemins de fer de Montereau à Troyes et de Blesmes à Gray, le 29 septembre 1853 ;

Vu les modifications proposées aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, dans l'assemblée générale précitée des actionnaires, en date du 28 septembre ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les modifications aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg sont approuvées telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé le 16 janvier 1854, devant Mes Foucher et Ducloux, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des Lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 21 janvier 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Chemin de fer d'Orléans.

La justice est au-dessus de la critique comme de l'éloge. Nous ne croyons pas cependant blesser les convenances en exprimant la vive satisfaction que nous avons éprouvée à la lecture de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Poitiers qui réforme et annule le jugement du Tribunal correctionnel condamnant à deux ans, un an et six mois de prison MM. de Crèvecœur, Landré et Leroy, employés de la Compagnie d'Orléans, comme ayant occasionné par leur faute l'accident de Saint-Benoist.

L'opinion des hommes les plus compétents dans le service des chemins de fer était parfaitement conforme à l'arrêt de la Cour d'appel. C'était avec une douloureuse surprise qu'on avait vu la condamnation des inculpés. Nous ne doutons pas que le sentiment public n'applaudisse à une décision qui rend à l'industrie des chemins de fer et à leur famille des employés aussi dévoués qu'habiles, et qui sauront justifier, en redoublant de zèle, la justice que leur a rendue la Cour de Poitiers.

F. SOLAR.

Voici le texte de l'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers :

En ce qui concerne les prévenus de Crèvecœur, Landré et Leroy,

Attendu que la prévention n'est pas établie ;

La Cour, faisant droit à leur appel, dit qu'il a été mal jugé ; réformant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, déclare lesdits prévenus acquittés de la plainte portée contre eux, dont ils sont renvoyés sans dépens.

En ce qui concerne de Sassenay :

Attendu que, par trois dépêches successives, il avait été informé que le train de marchandises 102 s'avançait vers Poitiers, et qu'il devait marcher sans qu'aucun point d'arrêt ou de croisement lui eût été indiqué nulle part, jusqu'à 4 heures 45 minutes ;

Que, malgré ce triple avis, reçu par lui sans protestation, il ne s'en est pas moins décidé, à 4 heures 20 minutes, à faire partir le train de voyageurs 9-11, dans la direction de Bordeaux, le lançant ainsi, par une imprudence inqualifiable, au devant du train 102, contre lequel il est bientôt allé se briser ;

Que cette imprudence est la seule et véritable cause du déplorable accident arrivé à Saint-Benoist ;

Relativement à la peine et à la contrainte par corps, de même qu'au recours exercé contre le directeur de la Compagnie comme civilement responsable :

Adoptant les motifs et le dispositif du jugement,

La Cour, sans s'arrêter à l'appel *à minimâ* interjeté par le ministère public, dit qu'il a été bien jugé, mal et sans griefs appelé ; ordonne que le jugement dont est appel sortira son plein et entier effet ;

Condamne le directeur de la Compagnie, comme civilement responsable, aux dépens, et fixe la durée de la contrainte par corps à cinq ans.

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

Assemblée générale des Actionnaires du 25 janvier 1854.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale extraordinaire pour soumettre à votre approbation le traité de cession, à la Compagnie du chemin de fer de l'Est, de notre ligne de Strasbourg à Bâle, avec son prolongement sur Wissembourg.

Avant de vous faire connaître les conditions auxquelles nous avons cru devoir signer cette cession, permettez-nous de vous exposer, par un résumé succinct, les phases de la négociation que nous avons été dans le cas de suivre pour arriver à la conclusion de cette affaire.

Dans notre rapport à l'assemblée générale ordinaire du 31 mars 1853, nous vous disions que, parmi les questions qui, dans un avenir prochain, devaient préoccuper le plus vivement votre Compagnie, nous placions en première ligne la concession du chemin de fer de Besançon à Mulhouse.

Nous vous faisions connaître en même temps que des études complètes de ce chemin avaient été faites par nos soins, et que nous étions parfaitement en mesure de donner suite à nos démarches auprès du gouvernement pour nous charger de la construction et de l'exploitation de cette nouvelle ligne, en l'ajoutant à notre concession, comme déjà nous y avions ajouté, au mois de février 1852, le prolongement vers la frontière bavaroise.

En effet, Messieurs, à partir de l'assemblée générale que nous venons de rappeler, et dans laquelle vous avez donné à votre Conseil d'administration l'autorisation de concourir à la création du chemin de fer de Mulhouse à Besançon et à toutes combinaisons s'y rattachant, soit par voie de soumission directe, soit dans tout autre système, nos démarches auprès du gouvernement pour atteindre ce but ont été incessantes.

Dès le 11 avril 1853, nous adressions à M. le ministre des travaux publics une première soumission formulant les conditions auxquelles nous nous chargions de la construction et de l'exploitation de cette ligne.

Plus tard, de nouvelles propositions ont été soumises par nous, d'abord séparément pour le compte de notre Compagnie, ensuite de concert avec celle de Dijon à Besançon à laquelle nous nous étions rattachés dans un intérêt de conservation commune, et que nous considérions comme ayant le plus de chances de réussite parmi les nombreux concurrents qui se présentaient pour obtenir cette concession.

Malheureusement, tous nos efforts, toutes nos démarches, soit isolées, soit collectives, pour faire prévaloir le système que nous soutenions, n'ont pu aboutir, par suite d'une combinaison présentée par la Compagnie de Paris à Strasbourg, et qui tendait à concentrer en ses mains le réseau entier des chemins de fer de l'Est.

Le gouvernement a dû naturellement être frappé de ce que ce projet, par son ensemble, pouvait présenter de vraiment utile dans l'intérêt général du pays.

Renvoyé à l'examen de la Commission consultative des chemins de fer, il a été l'objet d'une discussion des plus approfondies.

Les parties intéressées ont été successivement et à différentes reprises appelées à s'expliquer et à défendre leurs intérêts devant les hommes éminents qui composent cette Commission.

Votre Conseil d'administration, Messieurs, a la conscience d'avoir, en cette circonstance, fait ce qui dépendait de lui pour sauvegarder les intérêts de notre Compagnie et maintenir son individualité.

Mais la question avait pris des proportions contre lesquelles les efforts d'une Compagnie de second ordre, comme la nôtre, devaient venir forcément se briser.

Cette situation fut comprise par nous, et, dès-lors, nous n'hésitâmes pas à entamer avec la Compagnie de Paris à Strasbourg, et ce par l'intermédiaire même du gouvernement, des pourparlers pour la cession du chemin de Strasbourg à Bâle avec son prolongement sur Wissembourg.

La négociation, commencée vers la fin du mois de juin dernier, s'est prolongée jusque dans les premiers jours du mois d'août; nous avons dû la rompre, car les propositions qui nous étaient faites par la Compagnie de Paris-Strasbourg, et qu'elle indiquait comme un ultimatum de sa part, ne nous paraissaient pas acceptables pour le rachat de nos lignes.

L'offre se bornait à cette époque à une annuité de 17 fr. 50 c. sans amortissement, à attribuer à chacune de nos actions.

C'est dans cette situation que parut au *Moniteur* le décret du 17 août dernier, constituant le réseau des chemins de fer de l'Est au profit de la Compagnie Paris-Strasbourg.

La position qui nous était faite par cet acte devait, dans notre opinion, avoir pour l'avenir de notre Compagnie les conséquences les plus graves.

D'une part, notre exploitation se trouvait enlacée depuis Mulhouse jusqu'à Strasbourg par la concession des lignes de Paris à Mulhouse et de Paris à Strasbourg, accordée à une seule et même Compagnie, qui pouvait ainsi, toutes les fois qu'elle le jugerait utile à ses intérêts particuliers, nous imposer des conditions onéreuses pour les transports amenés par elle à destination de l'un des points desservis par notre parcours.

D'autre part, l'éventualité de construction d'un chemin houiller entre Cocherey et Sarrebourg, inséré dans le même décret du 17 août, devenait une menace incessante pour nous, car le jour où il s'exécuterait, notre prolongement sur Wissembourg perdait le transport des houilles de Sarrebruck vers l'Alsace, c'est-à-dire l'un des éléments principaux de son trafic.

Mais là ne s'arrêteraient pas encore les embarras que venait nous créer la nouvelle concession.

Le décret du 17 août substitue la Compagnie de Paris-Strasbourg dans les droits, actions privilèges ou hypothèques résultant pour l'Etat des différentes lois qui règlent 1° le prêt de francs, 12,600,000 fait, le 15 juillet 1830, à la Compagnie de Strasbourg à Bâle, et 2° la garantie de 4 0/0 qui nous a été accordée par le décret du 25 février 1852 sur le capital employé à la construction de notre prolongement sur Wissembourg.

Il y avait pour les deux Compagnies, dans cette double subrogation, une position susceptible d'amener entre elles des conflits d'intérêts excessivement compliqués et fâcheux.

Les arrangements intervenus depuis, et que nous venons aujourd'hui soumettre à votre sanction, nous permettent de relater simplement cette partie importante du décret du 17 août 1853; nous nous abstiendrons de discuter les droits que la Compagnie de Paris-Strasbourg paraissait vouloir faire ressortir pour elle de ces stipulations, et sur l'extension desquels nous sommes loin de partager son appréciation.

Vous comprendrez facilement, Messieurs, qu'en présence de faits d'une semblable gravité qui se produisaient, nous ne craignons pas de le dire, d'une manière inattendue pour nous, votre Conseil d'administration a dû se préoccuper immédiatement des moyens de parer le grave préjudice qui pourrait résulter pour notre Compagnie de la situation d'isolement et presque de dépendance dans laquelle le décret du 17 août venait de la placer.

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le faire connaître plus haut, la négociation pour la cession de nos lignes à la Compagnie de Paris-Strasbourg, après avoir été suivie pendant près de deux mois, avait été rompue au commencement du mois d'août, à la suite d'une offre de rachat posée comme ultimatum et considérée par nous comme inacceptable.

Le décret du 17 août devait nous laisser peu d'espoir de voir la Compagnie de Paris-Strasbourg améliorer ses propositions.

C'est à ce moment que la Compagnie de Dijon à Besançon, avec laquelle nous avions déjà précédemment pris certains arrangements pour soumissionner d'accord, auprès du gouvernement, le chemin de Besançon à Mulhouse, vint nous faire de nouvelles ouvertures.

Avant de vous faire connaître, Messieurs, les diverses phases de la négociation qui en fut le résultat, il devient nécessaire de rappeler ici que le gouvernement, tout en accordant à la Compagnie de Paris-Strasbourg la concession de l'ensemble du réseau de l'Est, avait cependant cru devoir excepter des lignes qui y étaient comprises, celle se dirigeant de Besançon vers Mulhouse.

La concession de cette dernière avait été accordée par un décret portant également la date du 17 août dernier, à la Compagnie de Dijon à Besançon.

C'était par le fait même, donner raison aux système que nous avions toujours soutenu, c'est-à-dire la constitution d'une ligne séparée et spéciale formant le dernier anneau du grand chemin de la Méditerranée au Rhin.

C'était aussi, nous devions au moins le croire, indiquer qu'un rapprochement entre la Compagnie de Dijon à Besançon, avec prolongement vers Mulhouse, et celle de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg, pouvait, dans de certaines conditions, obtenir l'assentiment de l'Etat.

Forts de cette conviction, nous n'hésitâmes pas à accueillir les ouvertures qui nous étaient faites.

Une négociation fut engagée, et, au bout de peu de jours, c'est-à-dire le 26 août, les deux conseils d'administration signèrent le traité de fusion qui constituait entre les mains d'une seule Compagnie la ligne de Dijon à Wissembourg.

Les conditions principales de ce traité ont été publiées dans le temps par la voie des journaux et affichés à la Bourse. Il n'est donc pas nécessaire de les rappeler ici.

L'opération qui venait d'être ainsi consommé nous paraissait avantageuse pour les deux Compagnies; nous pouvions dès lors avoir la certitude de la voir ratifiée par leurs assemblées générales qui furent immédiatement convoquées pour le 28 septembre suivant.

Quant à l'approbation supérieure, elle fut réclamée dès le lendemain de la signature du traité dans une lettre adressée séparément par chacune des Compagnies fusionnées.

Ces lettres furent suivies, de notre part, comme de la part de la Compagnie de Dijon à Besançon, de nombreuses démarches auprès de M. le ministre des travaux publics, qui nous communiqua, sous la date du 13 septembre, la décision du gouvernement dans les termes que nous croyons devoir relater textuellement ci-après :

« Paris, le 13 septembre 1853.

» *A MM. les Administrateurs du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.*

» Messieurs,

» Vous m'avez l'honneur de me donner connaissance d'un traité de fusion que vous avez passé avec la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Dijon à Belfort, pour la réunion de ce chemin avec celui de Strasbourg à Bâle.

» J'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement n'a pas reconnu l'opportunité de ce traité, et ne croit pas devoir donner son assentiment à la fusion projetée entre les deux Compagnies. »

Tous nos efforts pour faire revenir M. le ministre de cette décision furent inutiles; il ne nous restait qu'à nous y soumettre, à annuler définitivement les conventions faites avec la Compagnie de Dijon à Besançon, et à contremander l'assemblée générale de nos actionnaires.

Nous étions donc, vers la fin du mois de septembre dernier, replacés dans l'état d'isolement dont nous vous avons signalé plus haut les dangers, lorsque M. le ministre des travaux publics, appréciant, sans doute, combien une pareille situation pouvait, dans un avenir très-prochain, devenir préjudiciable aux intérêts de notre Compagnie déjà si peu favorisée dans le passé, voulut bien intervenir de nouveau, afin de renouer entre nous et la Compagnie de Paris-Strasbourg, les négociations rompues au mois d'août, par suite des offres trop réduites qui nous avaient été faites à cette époque.

Notre position financière fut, de la part du gouvernement, l'objet d'un nouvel examen, et la Compagnie de Paris-Strasbourg invitée à faire tout ce qui était dans les limites du possible pour arriver à la conclusion définitive de cette affaire.

Des pourparlers furent alors repris avec la Compagnie Paris-Strasbourg. Commencés dans les premiers jours du mois d'octobre, ils se prolongèrent pendant près de trois mois, et ce n'est que vers la fin de décembre que les parties tombèrent définitivement d'accord sur les clauses et conditions de la cession.

Cet accord fut constaté le 26 décembre dans le cabinet de M. le directeur général des chemins de fer, que M. le ministre avait chargé d'être l'intermédiaire de la négociation, et auquel nous devons témoigner ici toute notre reconnaissance pour sa bienveillante et efficace intervention.

Le surlendemain, c'est-à-dire le 28 décembre, les deux Conseils d'administration signèrent le traité de cession dont nous avons à vous donner connaissance, et qui est libellé comme suit :

« Entre la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Strasbourg, dont le siége est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. Ségur, duc de Galliera, Dubouchet, d'Hervey, Jayr et Roux,

» Agissant en leurs qualités d'administrateurs, membres du Comité de ladite Société, d'une part ;

» Et la Compagnie anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, avec prolongement de Strasbourg à Wissembourg, représentée par MM. David, Perroty, Gibert, Girard et de La Gravière, d'autre part;

» Il a été dit ce qui suit :

EXPOSÉ.

» La Compagnie anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bâle est concessionnaire de cette ligne, en vertu d'une loi du 6 mars 1838. Elle a, de plus, entrepris l'exploitation du chemin de fer de Mulhouse à Thann, pour toute la durée de sa concession, par suite d'un traité passé avec la Compagnie concessionnaire, le 3 juillet 1841, et révisé plus tard par un acte en date du 9 septembre 1849.

» Par une loi en date du 15 juillet 1840, l'Etat a accordé à la Compagnie de Strasbourg à Bâle un prêt de 13 millions 600,000 francs, dont les conditions primitives, en ce qui concerne l'amortissement et les intérêts à desservir, ont été modifiées par la loi de concession du chemin de fer de Strasbourg à Wissembourg, dont il sera parlé ci-après.

» Le capital social de la Compagnie de Strasbourg-Bâle et le prêt sus-mentionné de l'Etat, n'ayant pas été suffisants pour achever complétement la ligne, et notamment pour assurer son entrée dans l'intérieur des deux villes de Bâle et de Strasbourg, la Compagnie a contracté, sous la date du 11 juillet 1843, un emprunt de 3 millions, remboursable par quarante-sept annuités, dont la première a été payée le 1er octobre 1845.

» C'est dans cette situation que la Compagnie de Strasbourg-Bâle a obtenu, par décret du 25 février 1852, la concession de son prolongement de Strasbourg vers la frontière bavaroise, près Wissembourg. Cette concession lui a été accordée par l'Etat avec une subvention de 3 millions et une garantie d'intérêts de 4 0/0 pendant les cinquante premières années de l'exploitation, sur les sommes employées par elle pour l'établissement de ce chemin en sus de ladite subvention, sans toutefois que le capital auquel s'appliquera cette garantie puisse excéder 10 millions, tant que le chemin sera exploité sur une seule voie, et 12 millions lorsque les deux voies seront posées.

» Le capital nécessaire à la construction du chemin de fer de Strasbourg à Wissembourg a été constitué en obligations de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, dont 10 millions sont émis et 2 millions restent en portefeuille.

» La même loi de concession du chemin de Wissembourg a fixé, ainsi qu'il est relaté plus haut, les nouvelles conditions pour le prêt de 12,600,000 fr. fait par l'Etat à la Compagnie de Strasbourg-Bâle, le 15 juillet 1840.

» L'amortissement de ce prêt a été réparti sur les années restant à courir de la concession, par une annuité réduite à 18,635 fr.

» Quant à l'intérêt à desservir sur ledit prêt, il a été stipulé qu'il serait remplacé par une participation, en faveur de l'Etat, dans les produits de l'exploitation, réglée de la manière suivante :

» Après prélèvement de toutes les charges sociales, il est attribué, par privilége, aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, 4 0/0 sur leur mise de fonds, soit 14 fr. par action de 350 fr.

» Le surplus des produits de l'exploitation est réparti comme suit, concurremment entre l'Etat et la Compagnie :

» 1° Aux actionnaires, un tiers, et à l'Etat, deux tiers, jusqu'à ce qu'il soit intégralement couvert des 504,000 fr. formant l'intérêt de son prêt;

» 2° L'excédant par moitié entre l'Etat et les actionnaires.

» En dernier lieu est intervenu le décret du 17 août 1853, constituant le réseau des chemins de fer de l'Est. L'Etat a imposé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, devenue concessionnaire de ce réseau, l'obligation :

» 1° De lui rembourser les 12,600,000 fr., montant du prêt fait à la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, par la loi du 15 juillet 1840, et ce, moyennant subrogation dans les droits, actions, priviléges ou hypothèques qui résultent pour l'Etat vis-à-vis de ladite Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, soit de la loi précitée, soit des conventions intervenues ultérieurement, et notamment des art. 67 et 68 du cahier des charges, annexé au décret du 25 février 1852;

» 2° De couvrir l'Etat des engagements qu'il a pris vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, pour la garantie de 4 0/0 d'intérêts sur le capital employé par cette dernière à la construction du chemin de Strasbourg à Wissembourg, en sus de la subvention de 3 millions.

» L'ensemble de cette situation, telle qu'elle vient d'être exposée, ayant amené les deux Compagnies de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle à examiner s'il n'était pas préférable d'arriver à une fusion complète de leurs intérêts si étroitement liés, et par leurs rapports généraux d'exploitation, et plus encore par la position particulière qui leur est faite par le décret du 17 août 1853, cet examen a eu pour résultat la conclusion de la convention suivante :

» Art. 1er. La Compagnie de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg fait cession à la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg, des deux concessions qui lui appartiennent, telles qu'elles se poursuivent et se comportent avec tous les droits, priviléges et avantages y attachés, ensemble tout ce qui constitue son actif mobilier et immobilier, tous ses droits, actions, raisons ou prétentions, sans aucune exception ni réserve.

» La Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg prendra, de son côté, à sa charge, tout le passif et tous les engagements de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg, aux obligations de laquelle elle est substituée sans aucune réserve.

» La Compagnie de Strasbourg-Bâle a donné connaissance à la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg des conventions passées entre elle et la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann.

» Art. 2. Le prix de cette cession est fixé comme suit :

» La Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg remettra aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg-Bâle, en échange de leurs titres actuels, des obligations de 500 fr. chacune, portant 25 fr. d'intérêts annuels (12 fr. 50 par semestre), avec jouissance du 1er décembre 1853, remboursables à 650 francs en 99 ans, suivant le tableau d'amortissement ci annexé.

» Cet échange aura lieu à raison de trois obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg, pour quatre actions non amorties de la Compagnie de Strasbourg-Bâle. Les 230 actions de jouissance de la Compagnie Strasbourg-Bâle qui ont remplacé pareil nombre d'actions amorties par le tirage du 31 mars 1853, seront remboursées par la Compagnie de Paris-Strasbourg, à raison de 200 fr. par action.

» Les actions échangées ou remboursées seront annulées.

» En sus du règlement ainsi stipulé, la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg, paiera comptant, au moment de l'échéance des titres, une somme de 10 fr. 50 à chaque action de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, non amortie.

» Art. 3. — La Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg, prend, à ses risques et profits, et ce, déjà, pour l'exercice 1853, l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg-Bâle, et la construction de la ligne de Wissembourg.

» Elle accepte la situation matérielle et financière telle qu'elle ressort des derniers bilans et inventaires, ensemble des écritures courantes.

» En conséquence, et en raison des stipulations de l'art. 2 ci-dessus, tous les produits de l'exploitation de l'exercice 1853 lui demeurent attribués sans exception ni réserve.

» Art. 4. MM. les administrateurs de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, ne pouvant être appelés à faire partie du Conseil d'administration de la Compagnie de Paris-Strasbourg, s'engagent, pendant un délai qui ne pourra excéder trois années, à se réunir en comité chaque fois qu'ils en seront requis par le comité de direction de la Compagnie de Paris-Strasbourg, afin de lui donner tous avis et renseignements qui pourront lui être nécessaires.

» Ils auront droit à une rémunération dont le chiffre sera réglé par le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg.

» Art. 5. Il sera alloué, en outre, aux agents de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, pour indemnité de la perte de leur position, par suite de la fusion des deux Compagnies, les sommes ci-après fixées, savoir :

» A M. Strohl, directeur, chef de l'exploitation, soixante mille francs ;

» A M. de Regel, ingénieur en chef, quinze mille francs.

» Quant au reste du personnel, il sera accordé, à titre d'indemnité, une année de leur traitement à tous ceux des employés en fonctions depuis le 1er janvier 1853, et qui ne seraient pas conservés, au moins pendant une année, par suite de suppression d'emploi.

» Quant aux employés nommés depuis le 1er janvier, leur indemnité sera égale au traitement qu'ils auront perçu antérieurement au présent traité.

» Art. 6. La présente convention ne sera définitive que lorsqu'elle aura été ratifiée par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Strasbourg à Bâle, et approuvée par le gouvernement.

» Fait double à Paris, le 28 décembre 1853.

» Signé : Pour la Compagnie de Paris-Strasbourg :

» SÉGUR, duc DE GALLIERA, DUBOCHET, D'HERVEY, JAYR et ROUX;

» Pour la Compagnie de Strasbourg-Bâle :

» DAVID, PERROTY, GIBERT, GIRARD, DE LA GRAVIÈRE. »

La lecture du document que nous venons de vous présenter nous dispense d'entrer dans de plus grands développements sur l'ensemble de l'acte pour lequel nous avons à réclamer votre approbation.

Nous nous bornerons à quelques observations sur les conditions principales qui y sont stipulées.

L'économie générale du système qui forme la base de cette convention est la même que celle que nous avions déjà cru devoir adopter dans le traité passé au mois d'août dernier avec la Compagnie de Dijon à Besançon.

La Compagnie de Paris-Strasbourg se charge, à ses profits, risques et périls, etc., à partir déjà du 1er janvier 1853, de l'actif et du passif de celle de Strasbourg-Bâle, tels qu'ils existent et se comportent, sans aucune exception ni réserve, y compris l'exploitation du chemin de Mulhouse à Thann, conformément aux clauses et conditions des deux traités qui déterminent les droits et obligations de cette dernière Compagnie.

A l'occasion de cette dernière clause, nous devons vous faire part d'un incident qui vient de surgir il y a quelques jours seulement. La Société de Mulhouse à Thann a fait notifier au Conseil d'administration deux protestations : l'une tendant à faire réserve de ses droits pour l'exécution des traités faits avec elle ; l'autre, tendant à obtenir une sorte de révision des comptes établis et réglés entre elle et notre Compagnie. Ces protestations paraissent n'avoir aucune portée sérieuse, et ne sauraient, dans tous les cas, entraver la délibération que vous avez à prendre.

Pour régler le prix de la cession de nos lignes, il sera remis aux porteurs d'actions de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, en échange de leurs titres actuels, des obligations de la Compagnie de Paris-Strasbourg, et ce, à raison de trois obligations pour quatre actions. Ces obligations porteront chacune 25 fr. d'intérêts, payables par semestre, avec jouissance du 1er décembre 1853. Elles sont remboursables en 99 annuités au taux de 650 fr. l'une. Il sera remis, de plus, à chaque action de Bâle non encore amortie en espèces, 10 fr. 50 c. au moment de l'échange.

Quant aux actions amorties, elles seront remboursées au taux de 200 fr. l'une.

L'échange de nos titres, ainsi que le paiement des 10 fr. 50 c. qui en forment le complément, aura lieu aussitôt après la ratification par l'État du traité de cession.

D'après ces stipulations, on doit fixer comme suit la valeur de cet échange :

L'action de Bâle est rachetée au moyen d'une annuité de 18 fr. 75 c. représentée par un capital avec prime de 30 0/0 au remboursement, soit, 487 50

Elle touche de plus en espèces :

Comptant, 10 50

Et en anticipation de jouissance pour le mois de décembre 1853, 1 56

12 06

Ce qui porte le montant du prix de rachat, dans cette hypothèse, à 499 56

Si la valeur des obligations reçues en échange est calculée au cours de ces titres de la Compagnie de Paris-Strasbourg, à l'époque où le traité a été signé, c'est-à-dire 540 fr., l'annuité de 18 fr. 75 c. représente 405 »

En y ajoutant le paiement en *espèces* et l'anticipation de jouissance du mois de décembre sur les obligations, 12 06

le prix de rachat est de 417 06

Mais ce qu'il convient surtout de faire ressortir, c'est le revenu fixe que la cession assure aux actions de la Compagnie de Strasbourg-Bâle. Ce revenu, que la Compagnie de Paris-Strasbourg, dans les négociations rompues au mois d'août, n'avait consenti à porter au maximum qu'à une simple annuité de 17 fr. 50 c. par action sans amortissement, est aujourd'hui de 18 fr. 75 c. avec amortissement et une prime de 30 0/0 sur les obligations remises en échange. Il a été ajouté, de plus, 10 fr. 50 c. en espèces pour chaque action.

Ces chiffres constatent d'une manière certaine que la persévérance mise dans la négociation par votre Conseil d'administration a porté ses fruits.

C'est un résultat dont nous avons quelque droit de nous féliciter, d'autant que nous avons obtenu en même temps, pour ceux de nos agents et supérieurs dont les positions se trouvent forcément compromises par le traité de fusion, et pour notre personnel en général, des indemnités et des garanties par lesquelles il nous est permis de reconnaître de bons et anciens services.

Quant à votre Conseil d'administration, il s'est fait un devoir de se mettre à la disposition de la Compagnie de Paris-Strasbourg pendant tout le temps qui a été jugé nécessaire pour la transmission des affaires et les avis ou renseignements à fournir sur celles engagées par nous, notamment en ce qui concerne l'achèvement de la ligne de Wissembourg.

En vous présentant les détails de cette négociation et les résultats obtenus, nous avons à vous faire connaître, Messieurs, que le traité de cession de nos lignes à la Compagnie de Paris-Strasbourg n'est signé que par cinq administrateurs de notre Compagnie, deux de nos collègues, M. G. West, notre président, et M. Coquart, ayant donné leur démission, le premier aussitôt après la signature du traité passé avec la Compagnie du Dijon-Besançon, le second, le 5 décembre dernier.

En présence de l'éventualité d'une prochaine liquidation de notre traité, nous n'avons pas cru devoir faire usage du droit que nous donne l'art. 22 de nos Statuts, de les remplacer provisoirement.

Vous vous joindrez certainement à nous, Messieurs, pour exprimer à ces deux administrateurs nos remerciments, pour le concours et le dévoûment qu'ils ont apportés pendant bien des années à la gestion de votre entreprise, qui a été amenée à une liquidation à la fois honorable et profitable dans une juste mesure pour ses actionnaires.

Avant de terminer notre exposé, Messieurs, nous ne vous cacherons pas que, dans notre appréciation et surtout depuis que nous avions obtenu, en février 1852, notre prolongement sur Wissembourg, le remaniement de notre prêt de fr. 12,600,000 et le règlement de toutes nos anciennes difficultés avec l'Etat, l'avenir du chemin de Bâle semblait assuré dans son individualité.

Mais, ainsi que nous l'avons déjà *fait observer*, *le décret du 17 août* 1853 est venu modifier cette situation.

Nous avons donc la confiance, Messieurs, que vous voudrez bien ratifier la convention signée le 28 décembre dernier entre votre Conseil d'administration et celui de la Compagnie Paris-Strasbourg pour la cession à cette dernière Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle avec son prolongement sur Wissembourg.

Votre approbation audit traité de cession emportera de fait décharge pleine et entière de la gestion de votre Conseil d'administration.

Paris, le 25 janvier 1854.

Nouvelles locomotives pour fortes pentes.

CHEMIN DE FER DU SŒMMERING.

On sait que les nouvelles locomotives, construites d'après les indications du conseiller technique L. et R. Engerth, sont commandées pour le service sur le chemin de fer montagneux du Sœmmering, et seront livrées par l'établissement John Cockerill, à Seraing, et par la fabrique de machines, à Esslingen. Quatre de ces locomotives, nommées *Kapellen* et *Murzsteg*, d'Esslingen; *Grunschacher* et *Wartenstein*, de Seraing, sont arrivées, et plusieurs courses d'essai ont eu lieu avec les machines *Kapellen* et *Grunschacher*. Les résultats obtenus sont extrêmement satisfaisants ; nous nous bornerons aux courtes observations qui suivent.

Les deux locomotives ci-dessus ont transporté sans encombre, de Payerbach à Murzzuschlag et *vice versâ*, avec une vitesse à l'ascension de 2 1/2 à 1 1/2 mille (18 à 11 kilomètres) à l'heure, un poids de 2,500 à 3,000 quintaux poids brut, même par une température de 7 degrés Réaumur, et par un temps brumeux et défavorable. Depuis, une course de comparaison a eu lieu sur le Sœmmering entre la locomotive *Grunschacher* et une locomotive à convoi de marchandises ordinaire de la plus grande force ; il en est résulté que le *Grunschacher* a traîné sur toute la longueur du plan incliné un poids double avec une vitesse de 1,83 mille, tandis que la locomotive ordinaire, ne traînant que la moitié du poids, n'a accompli le trajet qu'avec une vitesse de 1,43 mille ; qu'en second lieu la locomotive *Grunschacher* a économisé, comparativement à la consommation du bois de la locomotive ordinaire, 33 1/2 0/0 de combustible par unité de poids brut pour 1,000 quintaux, de Payerbach à Murzzuschlag.

Cette locomotive *Grunschacher* ayant donné des résultats si avantageux et si surprenants, en remorquant des convois de marchandises, il a été procédé ensuite à un essai avec un convoi ordinaire composé de cinq voitures à huit roues.

Le train a quitté Payerbach à 11 heures 10 minutes et est arrivé à Murzzuschlag à 12 heures 39 minutes, ayant, par conséquent, accompli tout le trajet, long de près de 1 3/4 milles, en 1 heure 29 minutes, y compris les temps d'arrêt dans les stations; le parcours réel a pris 1 heure 16 minutes. La vitesse moyenne du convoi sur tout le parcours de 2,9 mille, sur le plan ascendant de Payerbach au principal tunnel, a été de 4 milles, à la descente de la montagne du tunnel principal, à Murzzuschlag, de 3 1/2 milles, c'est-à-dire qu'elle a été égale à la moyenne ordinaire de la marche sur les chemins de fer horizontaux.

A Murzzuschlag, la locomotive *Grunschacher* a pris un convoi de marchandises de huit wagons couverts à huit roues et une voiture de voyageurs du poids total de 2,850 quintaux ; d'après la règle en usage sur le chemin de fer du Sud de l'Etat, cette charge doit être considérée comme 3,208 quintaux de poids transporté, la température étant de 5 degrés Réaumur. Le convoi a quitté Murzzuschlag à 2 heures, et a parcouru en 47 minutes la distance de 1,3 mille jusqu'à la station Stienhaus, donc avec une rapidité moyenne de 1,68 mille à l'heure.

Forges.

SAINT-DIZIER, 19 JANVIER.

La politique d'Orient a exercé depuis quelques jours une influence directe sur le marché de la fonte. Offert de tous côtés, cet article tendait à la baisse, malgré les efforts de quelques producteurs cherchant à maintenir les prix entre 155 à 160 fr.; cette semaine, les craintes de guerre qui se sont renouvelées ont ramené l'inquiétude, et ceux mêmes qui conservaient au cours sa plus grande fermeté, n'ont plus soutenu leurs prétentions. Un marché important a été traité à 155 fr.; un autre, d'une importance assez grande aussi, a été fait à 150 fr.; pour plusieurs petits marchés, les prix ont varié et ont été de 150, 152 50 et 151 fr., le tout rendu à Saint-Dizier.

Le prix du jour est de 150 fr.; quelques consommateurs demandent de nouvelles concessions, mais sans être écoutés. On attribue cette baisse à un moment de panique. La situation peut se résumer en ces quatre mots : paix et hausse, guerre et baisse.

Dans une réunion qui a eu lieu à Joinville samedi dernier, les maîtres de forges, producteurs de fers battus à la houille, ont fixé le prix de leurs produits rendus à Saint-Dizier, à 335 fr. pour Paris et 340 fr. pour la province. Le maintien sérieux de ces prix arrêtera sans doute la baisse dont ces fers étaient menacés.

Un correspondant nous informe ce matin du résultat de la réunion dont nous venons de parler. La morte saison touche à sa fin, dit-il, et les commandes qui vont arriver imprimeront sans doute un mouvement favorable. Quelques spéculateurs, ajoute-t-il, répandent le bruit que sous peu les fontes seront à 140 fr.; on doit contester toute baisse nouvelle, aucune vente n'a été faite au-dessous de 150 fr. les 1000 kil.

La fonte pour fusion est sans demande, cours nominaux.

Les fers laminés sont encore dans la même position ; on vend toujours 330 et 335 fr.

Le fil à clous a été placé à 70 et 72 fr. les 100 kil. On a reçu quelques commandes.

PARIS.

Semaine calme. Le dénouement de la question d'Orient décidera des affaires et des prix. Les détenteurs s'empresseraient de vendre si la demande reprenait, mais les acheteurs se tiennent sur la réserve. La pointe est dans la même situation ; on parle d'établir un nouveau tarif pour rallier les vendeurs en baisse. — Les métaux proprement dits ont eu encore une vente régulière aux prix anciens. Les cuivres, par suite du maintien des prix de Londres, restent dans la même position.

Cote des métaux, Paris, 16 janvier :

Cuivre	d'Angleterre,	325	330
	de Russie,	330	340
	laminé rouge,	355	»
	laminé jaune,	320	»
Etain	anglais,	350	»
	du Pérou, brillant,	315	»
	terne,	296	»
	Banca brillant,	350	»
	des détroits,	335	»
Tôle	des Ardennes fer fort,	54	60
	des Vosges,	60	65
	de Berry,	75	»
Fonte	anglaise,	48	»
	id. fine à tuyaux,	52	»
Fonte	française,	21	»
	anglaise,	26	27
	écossaise,	23	»
Plomb	de France raffiné,	69	»
	d'Espagne,	68	»
	d'Angleterre,	70	»
	laminé,	73	»
Zinc	brut de Silésie,	65	»
	Vieille-Montagne,	66	»
	laminé,	73	»

Saint-Dizier, 26 janvier :

Les nouvelles du théâtre de la guerre n'étaient pas de nature à relever la physionomie du marché. Elles ont été d'un grand poids sur les affaires; des acheteurs, craignant de s'être trop avancés, ont annulé les propositions qui n'avaient pas été acceptées dans un court délai. Aussi la semaine a été plus calme.

On cite deux nouvelles acceptations de fonte aux conditions des dernières ventes, de 150 à 156 fr. — La fonte pour deuxième fusion ne reçoit aucune commande. — En fers laminés, on ne cite aucune affaire marquante, quelques petites parties ont été acceptées à 330 fr. — Les ordres pour les fers battus à la houille sont toujours extrêmement limités et se bornent aux besoins pressants ; cependant les fabricants espèrent une bonne reprise. Si les laminés continuent à soutenir le prix de 330 fr., la préférence pourrait être donnée aux fers martelés. — Les usines fabriquant les fers battus au bois sont privées de demandes au point que quelques-unes ont été mises en chômage pendant longtemps. Aujourd'hui on les obtient les demi-roches au bois à 330 et 335 fr., prix des fers à la houille. — Le fil de fer à clous obtenu au charbon de bois est à 70 fr. les 1,000 kilog. — Le fil clair, dit quincaillier a été placé en petite quantité à 4 fr. 10 c. la botte de 5 kilog.

PARIS.

La situation d'une place est l'image de toutes les autres. Partout on est dans une attente que justifie pleinement la gravité des dernières dépêches reçues d'Orient. Pour vendre ou acheter, on diffère jusqu'à leur confirmation.

Des nouvelles rassurantes donneraient une impulsion sensible aux affaires. Avec la paix, la hausse ou le maintien de cours sérieux ; avec la guerre, baisse inévitable.

En ce qui concerne les métaux, la situation n'est pas mauvaise. Le cuivre est recherché, particulièrement le cuivre rouge, à 345 et 350 fr; le jaune se maintient à 320 fr. — Le plomb est en voie de baisse sur toutes les places ; on le cote cependant encore ainsi : plomb de France et d'Espagne, 68 fr.; le laminé, 73 fr. — L'étain est celui de tous les métaux qui est le mieux tenu, même avec des prix en faveur ; étain anglais 350 fr., Pérou brillant 315 fr., d° terne 305 fr., Banca 350 fr., des Détroits 340 fr. — Le zinc est calme, on fait peu d'affaires, cependant les prix restent sans changement.

O. SAUTIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 15 janvier :

Les prix des fontes en gueuses d'Ecosse sont soutenus avec la plus grande fermeté ; les prix de clôture sont : pour les numéros mélangés, 97 fr. pour les sortes en destination de l'Amérique, n° 1, 105 fr. — On cote ainsi les fers : fers en barres étirés, 237 fr. 50 la tonne, à Londres ; dans le pays de Galles, 212 fr. 50. Fers en feuilles 262 fr. 50. Rails, dans le pays de Galles, 200 fr.; dans le Straffordshire, 212 fr. 50.

— On écrit de Liverpool, le 12 janvier :

La demande a été très-active pour le fer manufacturé et les derniers prix se sont bien maintenus. Les rails s'achètent plus aisément. Aujourd'hui doit avoir lieu, à Birmingham, le meeting trimestriel des maîtres de forges, qui confirmera sans doute la hausse de 25 fr. par tonne. Mais, dans l'état actuel de la politique, les fabricants auront la prudence de ne pas porter plus loin la hausse, quoique la situation de l'industrie le permette. Les expéditions des gueuses d'Ecosse ont été peu considérables, ces trois dernières semaines, et les cours ont fermé lentement à 95 fr. par tonne.

Londres, 22 janvier :

La demande des fers a été assez calme ; il n'y a pas eu d'affaires importantes en rails, qui sont tenus aux prix cotés dans notre dernier numéro. Le marché de la fonte a été plein de fluctuations : les gueuses d'Écosse sont tombées d'abord à 94 fr. 26 c.; ces prix ont provoqué la demande; une foule d'acheteurs se présentaient; une hausse immédiate s'en est suivie, et l'on cotait alors 98 fr. et 98 fr. 75 c. Une nouvelle baisse s'est déclarée; on a clôturé à 94 fr. 75 c. pour les numéros mélangés, livrés à bord à Glascow, tous frais payés.

Les avis de Glascow et de Liverpool n'offrent rien d'important; les affaires étaient moins nombreuses qu'on pouvait s'y attendre; les derniers prix cotés ont servi de bases aux marchés qu'on a traités.

STATISTIQUE. *Mouvement des fontes d'Écosse.* — La production des fontes a été de 700,000 tonnes en 1853; c'est une différence en moins de 80,00 tonnes sur 1852.

Sur cette quantité, la France a reçu 29,383 tonnes en 1853 contre 18,280 en 1852; augmentation 11,103, tonnes. — Les arrivages dans nos différents ports se sont effectués ainsi qu'il suit : Dunkerque 8,013, Calais 1,249, Havre 3,693, Rouen 8,184, Nantes 1,852, Charente 690, Bordeaux 1,449, Marseille 2,203, Saint-Valéry 225, Abbeville 318, Alger et Oran 125, divers 415.

L'Amérique britannique a reçu 25,105, les États-Unis 155,838, les Indes occidentales 70, l'Amérique du Sud 1,147, l'Afrique 70, les Indes orientales 1,177, la Chine 70, l'Australie 1,895. Il a été importé dans la Grande-Bretagne et l'Irlande 291,823. La consommation sur place a été de 299,386.

Le prix moyen de 1850 était 50 fr. 90 c.; celui de 1851, 50 fr.; celui de 1852, 56 fr. 55 c.; celui de 1853 a été de 76 fr. 55 c.

Le stock est réduit à 215,000 tonnes; l'année précédente il était de 450,000 tonnes.

Il existe en Écosse 144 hauts-fourneaux sont en activité.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroy, le 14 janvier :

FONTES ET FERS. — La fonte affinage se maintient toujours à 12 fr. 50 les 100 kil., et les numéros 1, 2, 3 et 4 de la fonte moulage à fr. 17,

16, 15 et 14, également les 100 kil., pris à l'usine. La production de ce dernier article répond suffisamment aux besoins des consommateurs.

Les fers laminés ne bougent pas encore à fr. 27, 25 et 23, mais, comme nous l'avons déjà dit, ces prix sont relativement inférieurs à ceux de la fonte. La première augmentation qui se déclarera sera évidemment en leur faveur. Le prix des rails, par continuation, ne s'écarte pas non plus de fr. 23 et 24, selon l'importance des commandes. Les ordres continuent d'être très-suivis dans tous nos établissements sidérurgiques.

CHARBONS. — La navigation est aujourd'hui entièrement rétablie sur la Sambre ainsi que sur le canal de Charleroy. Les cours des charbons ont de nouveau une très-ferme tendance à la hausse, dont la reprise de la navigation et l'abondance des demandes sont les causes naturelles. De très-fortes expéditions sont dirigées vers l'intérieur de la France.

COKE. — Cet article tend toujours à augmenter. On ne parle pas moins aujourd'hui que de fr. 24 pour les 1000 kil. Le producteur ne s'engagerait pas encore, à ce prix, pour des marchés à long terme.

FRET. — Pour le moment, le prix des frets n'est pas encore établi; les mariniers se concertent.

Charleroy, 21 janvier.

Nous devons signaler quelque incertitude dans les opérations de la métallurgie, mais seulement en ce qui concerne les fontes; car pour les fers laminés, les demandes pour l'exportation et pour l'intérieur affluant toujours, la position reste nettement ferme. On sait que les prix des fers laminés sont relativement bas.

L'article fonte subit les effets de deux causes capitales en ce moment : les affaires d'Orient et la réduction projetée en Belgique des droits d'entrée sur les matières premières.

De là, l'incertitude que nous signalons et qui suspend les affaires. Nous pouvons garantir cependant que jusqu'àprésent, il n'a pas été traité de la fonte d'affinage au-dessous de 12 fr.

Nous devons signaler la même fermeté dans les prix de nos diverses qualités de charbons. Les apparences sont même jusqu'à un certain point en faveur de la hausse. Nous saurons à cet égard positivement ce qui en est d'ici à notre prochaine chronique.

Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'en ce moment les fabricants de coke ne vendent pas à moins de fr. 24 et encore sans engagements, ce qui n'est pas un indice en faveur de la baisse, voire même du *statu quo*. La plupart de nos cokettiers, pour compléter leurs besoins, doivent aujourd'hui s'adresser au Centre, et c'est par centaines de bateaux du canal de Charleroy qu'ils tirent des mines de ce bassin.

Le cours des fers n'est pas encore décidé; cependant il a été traité pour Bruxelles à fr. 6 et 6 25; pour Clabecq à fr. 5 50; pour Malines et Anvers à fr. 7 75 et 8; pour Termonde à fr. 9.

Pour la France, les mariniers montrent en ce moment beaucoup d'exigence. Ils demandent 14 fr. pour Paris; mais les fréteurs refusent de noliser à ce taux. Les bateaux qui partent ont été frétés généralement à fr. 12 mais avant la gelée.

Nous avons annoncé il y a quelque temps, que les maîtres de forges belges s'attendaient à une diminution sur les droits perçus à l'entrée des houilles et des fers étrangers. Cette modification est très-prochaine. Un projet de loi a été présenté le 18 de ce mois, d'après lequel le droit d'entrée sur la houille serait de 1 fr. 40 c. par 100 kilog.; celui sur la fonte de 3 fr.; et celui sur le fer ouvré de 6 fr.

BOIS.

Nous résumons une correspondance de Paris, en date du 18 :

L'élévation de la température a permis la reprise des travaux : aussi, la vente des bois en chantier, à Paris, s'en est-elle ressentie. L'entrevous sec est recherché et payé assez avantageusement 150 et 155 fr., suivant la qualité; en échantillon, les prix sont toujours faibles. Les grosses charpentes pour wagons sont recherchées. Si ce n'étaient les nouvelles d'Orient qui réagissent malheureusement sur le commerce, la situation pourrait être bonne.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre, de Saint-Dizier.)

Chemins de fer d'Afrique.

(Suite.)

VIII.

Récapitulation de la route.

Ainsi, d'Alger à Ins'Alah, par la route capricieuse que nous avons prise, on compte 48 jours et 368 lieues.

Mais il faut remarquer combien de fois, dans cette nomenclature, les mêmes chiffres sont répétés avec une régularité qui est le meilleur indice de leur inexactitude.

La route directe d'Alger à Ins'Alah en passant par Tak'dimpt n'exige que vingt-huit jours et à 238 lieues.

Ins'Alah est l'un des grands entrepôts du désert, où les marchandises par l'est et par l'ouest, apportées par les tribus nomades de Tunis d'un côté, et des ports du nord de l'autre, s'écoulent avec les caravanes de Fez jusqu'à Tombouektou et dans tout le Soudan.

Enfin, c'est de l'intérieur du Soudan, et, dit-on, des sables du désert que les nègres sont occupés à laver, que vient la poudre d'or, par les caravanes de Tombouektou. C'est bien le cas de dire que nous avons la Californie et l'Australie à cinq ou six journées de Paris, mais que nous ne savons pas nous y faire un chemin.

Qui sait si un grand chemin ouvert dans l'intérieur de l'Afrique ne déterminerait pas vers ce pays le grand courant de l'émigration de l'Irlande et de l'Allemagne qui se porte vers l'Amérique?

Peut-être, avec quelques encouragements, serait-il facile de le diriger vers l'Afrique, et de l'augmenter encore de toute cette partie de la population flottante que l'espoir de la propriété pourrait déterminer à abandonner la mère patrie.

IX.

Différence entre un Chemin de fer en France et un Chemin de fer en Afrique.

Le système des chemins de fer ne saurait être le même en France et en Algérie. Le pays couvert de villes et d'habitations qui se touchent, de fabriques dont les produits sont soumis à des conditions particulières de mouvement, a des besoins bien différents de ceux d'une vaste contrée dont la population disséminée demande avant tout des routes faites pour servir de lien à des parties isolées, inconnues en quelque sorte les unes aux autres et dont l'union seule fera la richesse. En un mot, le trajet de Paris à Londres doit être établi dans d'autres conditions que le trajet d'Alger à Constantine ou à Oran.

X.

Les conditions de construction et de dépense ne doivent pas être les mêmes.

Une fois qu'il est admis qu'un chemin de fer pour l'Algérie n'est pas dans les mêmes conditions que pour la France, la conséquence est que les conditions de construction, de dépense, devront aussi nécessairement être modifiées. Celle des produits le seront également, mais en sens inverse. C'est-à-dire que si les dépenses sont moindres, les produits augmenteront dans une proportion plus grande.

En France et en Angleterre, on semble s'être donné pour mission de construire les chemins de fer avec le plus de frais possible. Il ne serait peut-être pas difficile de démontrer que tout le monde avait intérêt à ce qu'il en fût ainsi. En Algérie il ne saurait en être de même.

XI.

Simplification du chemin de fer en Afrique.

Notre projet peut se résumer ainsi :

Construction d'une voie ferrée dans le système et dans les conditions les plus économiques en profitant de toutes les inventions qui peuvent rendre :

Les terrassements moins dispendieux;

Les rails plus légers;

Les locomotives moins lourdes et peut-être inutiles;

Le combustible moins cher;

Les courbes moins étendues;

Les pentes plus rapides;

Les objets d'art, ponts, viaduc, tunels, plus rares.

En un mot, faisant usage de tout ce qui peut rendre la construction plus économique, et poursuivant l'application de ce principe, que mieux vaut un kilomètre de chemin de fer de plus qu'une gare monumentale ou qu'une de ces constructions grandioses qui ne servent guère qu'à transmettre à la postérité le nom d'un architecte.

XII.

De l'irrigation. — Utilité de l'eau.

A cette première idée est venue s'en associer une autre.

Rien n'est plus facile que de faire accompagner la voie ferrée d'une conduite d'eau, ayant, selon les circonstances, un mètre ou cinquante centimètres de diamètre.

Que faut-il porter dans le pays du soleil? De l'eau.

Quelle industrie doit être plus profitable dans le pays de la soif que celle de ramasser l'eau, de l'utiliser, de l'empêcher de se perdre?

Nous profiterons donc de toutes les sources perdues, nous ramasserons l'eau qui s'infiltre et se perd dans les sables, et nous la forons tourner :

A l'usage des habitants;

A l'irrigation;

A l'agriculture ;

Enfin à la création des forces motrices selon les circonstances.

Ce projet atteint donc le double but de la locomotion économique et rapide, de la culture riche et perfectionnée.

Et combien sera grande la facilité que nous trouverons à appliquer dans ce pays le système des sources artificielles si habilement développé par M. Ward !

Et qui pourrait dire, si les idées que l'on ose à peine avouer aujourd'hui devenaient un jour pratiques, que ce conduit d'eau ne sera pas un RÉCIPIENT DE FORCES INCOMMENSURABLES DESTINÉ A ENSEVELIR LA LOCOMOTIVE avec tous les engins lourds et dispendieux qui en sont les accessoires obligés !....

XIII.

Avantages offerts aux personnes et aux capitaux.

Pour appeler des populations et de l'argent en Algérie, il faut offrir aux hommes et aux capitaux des chances de fortune plus réelles que sur le continent :

Un intérêt élevé ;

La certitude de rentrer dans le capital et de l'augmenter par les chances aléatoires.

L'intérêt serait de 3,65 0/0.

La certitude de rentrer dans le capital se trouverait dans un amortissement constitué à 1 0/0.

Les chances aléatoires seraient d'abord dans une prime de 0,35 0/0 répartie par un tirage au sort.

Ensuite, dans la probabilité de doubler le capital, tant par les produits du chemin de fer que par la surélévation du prix des terres fécondées par l'irrigation.

Quand on connaît l'élévation du prix des parcelles de terres qui se trouvent dans les oasis, on comprend facilement qu'une valeur de 200 f. par hectare ne serait pas même le prix de la récolte des terres aujourd'hui incultes et que l'irrigation transformerait.

Ainsi : produit du chemin de fer, produit de la vente des eaux, produit de la location ou de la vente de la terre, si la vente en est plus avantageuse.

Est-ce trop supposer que, sur un parcours de 1,000 kilomètres on trouve 500,000 hectares dans des conditions favorables pour être soumises à l'irrigation ?

Il s'agit d'une étendue de 5 kilomètres dont la voie serait le centre dans toute la longueur. Il s'agit de toutes les terres qui, dans ce rayon, ne seront pas réclamées, ou qui n'auraient pas été cultivées depuis trois ans, avec la concession des mines et carrières non exploitées qui s'y trouvent.

XIV.

Du système financier de l'entreprise, et des avantages qui en résultent.

Le système des actions et des obligations, qui a pu être utile dans quelques grandes entreprises de travaux publics, perdra nécessairement de son importance dès qu'il sera mieux apprécié et mieux compris par les petits capitaux.

En effet, pourquoi cette distinction entre deux pièces de cinq francs, que l'une participe de toutes les chances heureuses d'une entreprise, tandis que l'autre est réduite à la portion congrue d'un intérêt de 3 ou 4 0/0 ! L'une peut être doublée, triplée, tandis que l'autre est irrévocablement fixée à sa valeur primitive et immuable. L'action, dira-t-on, court des chances de perte, tandis que l'obligation n'en court aucune. Mais si l'action était perdue en totalité, que deviendrait l'obligation ?

Ce système n'a qu'un mérite, celui de donner aux inventeurs prétendus de telle ou telle affaire le droit de battre monnaie sur ceux qui leur accordent leur confiance.

Laissons donc ce système pour ce qu'il vaut, et adoptons celui des actions une fois et intégralement payées, et portant avec elles l'intérêt qui leur appartient, l'indication de la prime à laquelle elles ont droit, et le rachat ou l'amortissement qui les maintiendra toujours à leur valeur élevée.

Nous diviserons notre capital de cent millions en cinq séries de 20 millions, payables chaque année, ou plus tôt si le progrès des travaux l'exige. La dépense de la première série fera juger l'entreprise. Si les débuts en sont heureux, la seconde série obtiendra une plus-value considérable, mais du moins tout le monde en profitera.

S'il y a des économies dans les constructions, si la vente des terres et des eaux est devenue facile, il y aura des bénéfices dont chacun jouira. Le capital demandé sera diminué à l'avantage de tous.

Admettons pour un moment qu'une moitié seulement du capital soit employée, toutes choses restant seulement selon toutes les prévisions, la valeur des actions pourra doubler, tripler, décupler. Ici, qu'on ne l'oublie pas, il y a exploitation du chemin, une immense opération d'agriculture, de la terre, des forêts, des mines de métaux précieux.

Enfin, au moyen du fonds d'amortissement, constitué à Paris, il faut que ces valeurs deviennent le papier de circulation le plus utile et le plus usuel entre la France et sa colonie.

Maintenant si nous sommes autorisés à répartir 0,35 0/0 en primes, ne pourrions-nous pas y joindre en même temps des lots de dix hectares avec maison d'habitation, afin de former tout d'un coup des villages auprès de chaque station ? Ne serait-ce pas un attrait puissant pour une foule de soldats et de sous-officiers de se fixer en Afrique, et d'y devenir propriétaires, soit par la chance du sort, soit par le moyen d'une redevance modérée ?

Caisse et Journal des chemins de fer.

AD. BLAISE ET Cᵉ, 85, RUE RICHELIEU.

Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements coupons et les souscriptions d'actions et ligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. N. Z., à L. — N° 1, d'abord la situation générale, ensuite l'appel de fonds de 150 fr. en février. — N° 2, il est annoncé. — N° 3, elle n'est pas abandonnée. — N° 4, oui, mais on ne peut préciser l'époque. — N° 3, ce serait peu prudent.

M. L. D., à Nantes. — Lisez l'article de notre journal sur ce sujet.

M. N. X., négociant. — N° 1, dans ses calculs approximatifs, la Compagnie l'évalue à 38 50, sur lesquels on a touché 12 fr. 50 d'intérêts. — N° 2, environ 55 fr., moins les intérêts touchés. — N° 3, Midi, Mulhouse, Grand-Central.

M. B., à Saint-Quentin. — N° 1, non. — N° 2, encore moins. — N° 3, oui. — N° 4, oui, à la condition de pouvoir lever. — N° 4, certainement. — Veuillez numéroter vos questions à l'avenir.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, non. — N° 2, on s'occupe d'une combinaison qui est sur le point d'aboutir. — N° 3 et 4, il n'y en aura pas. — N° 5, oui.

M. T., à Gray. — On a remis la carte. — N° 1, oui. — — N° 2, très-bonne. — N° 3, Rouen, Lyon, Orléans, Cherbourg, Midi, Ouest, Grand-Central.

M. H. G., à Leroux. — N° 1, Orléans, Nord, Lyon. — N° 2, Midi, Mulhouse, Grand-Central. — N° 3, 570 à 580. — N° 4, quatre ans. — N° 5, 40 à 45 fr. — N° 6, il n'y a pas de cours, on n'en fait pas. — N° 7, non. — N° 8, nous ne prenons pas pour notre compte; nous vendrons pour le vôtre, si vous le désirez.

M. de B., à Londres. — Reçu, fait ; — prenez le n° 1.

M. D., à Douai. — N° 1, c'est que l'affaire est très-mauvaise. — N° 2, très-sérieuses — N° 3, les arbitrer contre des Midi.

M. Y., à Bologne. — Le réabonnement a été fait le 21 courant, et les numéros immédiatement expédiés. — Nous donnons la préférence au n° 2 et au n° 7. — N° 8, des difficultés administratives. — N° 9, l'époque de l'ouverture n'est pas encore fixée; les obligations ne sont pas cotées.

M. C. H., à Pont-à-Mousson. — N° 1, immédiatement. — N° 2, lisez notre article.

M. G., à Paris. — Votre situation est assez compliquée et n'est pas très-nettement exposée. Attendez.

M. C. L., à Quesnoy. — N° 1, dans chaque numéro nous indiquons à l'article : *Avis aux actionnaires*, les appels de fonds.

M. T., à Saint-Etienne. — Reçu, fait. — N° 1, uniquement les bruits de guerre. La ligne est excellente et en parfaite prospérité.

M. A. B., à Boulogne. — Votre abonnement a été renouvelé; nous ne pouvons expédier la carte. Veuillez la faire prendre dans nos bureaux. — N° 1, 35 à 40 fr. — N° 2, on ne peut fixer une pareille limite.

M. A. R., à Boulogne-sur-Mer. — N° 1, gardez. — N° 2, mauvaise valeur.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

65,380 voyageurs	216,653 30
Bagages, marchandises, etc.	426,807 55
TOTAL	643,460 85

Semaine correspondante de 1853.

57,483 voyageurs	207,769 95
Bagages, marchandises, etc.	352,446 60
PRODUIT total	560,216 55

Recette totale du 1er au 21 janvier.

1853	1,785,120 26
1852	1,654,198 04
DIFFÉRENCE	130,922 22

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

13,874 voyageurs	65,832 80
Bagages, marchandises, etc.	146,870 15
TOTAL de la semaine	212,702 95
TOTAL de l'exercice courant	566,182 95
Semaine correspondante de 1853	160 512 40
Exercice correspondant de 1853	479,709 13

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

8,746 voyageurs	24,378 00
Bagages, marchandises, etc.	82,025 70
TOTAL de la semaine	106,403 70
TOTAL de l'exercice courant	2,001,134 85
Semaine correspondante de 1853	69,890 35
TOTAL de l'exercice correspondant	1,583,307 30

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

Grande vitesse) 27,229 voyageurs	144,825 70
Petite vitesse) Bagages, marchand.	196,852 05
TOTAL de la semaine	341,677 75
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	568,914 30
TOTAL	910,592 05
Semaine correspondante de 1853	304,760 40
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	702,072 47
TOTAL de l'exercice correspondant	1,010,832 87

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 9 au 15 janvier 1854.

9,558 voyageurs	19,370 35
Messageries, bagages, marchandises	31,868 68
TOTAL	51,239 03
Semaine correspondante de 1853	47,463 84
Recette totale du 1er au 15 janv.	93,963 39
Recette totale de 1853	100,539 23
Différence en faveur de 1853	6,573 84

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

Voyageurs	223,575 37
Bagages, marchandises, etc.	477,944 11
TOTAL	701,519 48
Semaine correspondante de 1853	539,106 69
Différence en faveur de 1854	162,412 79
Recettes du 1er au 21 janvier	1,983,860 39
Recette correspondante de 1853	1,576,366 48
Différence en faveur de 1854	407,493 91

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 3e semaine.

Du 15 au 21 janvier 1854.

Voyageurs	152,762 80
Marchandises	330,542 12
TOTAL de la semaine	483,304 92
Recettes antérieures	715,328 63
TOTAL GÉNÉRAL	1,198,633 55
3e semaine de 1854	483,304 92
Semaine correspondante de 1853	339,242 00
Différence en faveur de 1854	144,062 92

Section de Montereau à Troyes.

Du 15 au 21 janvier 1854.

Voyageurs	9,041 10
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	16,212 80
TOTAL	25,253 90
Recettes antérieures	46,807 85
TOTAL	72,061 75

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 140 kilom.)

Recettes du 16 au 22 janvier 1854.

Ouest. — 8,184 voyageurs (gr. vitesse	33,036 30
(Petite vitesse)	36,467 55
TOTAL	69,503 85
Rive droite. — 21,620 voyageurs	10,821 20
Rive gauche — 13,000 voyageurs	11,656 30
TOTAL	100,983 35
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	55,105 00
Rive droite	19,320 30
Rive gauche	9,698 70
TOTAL	84,124 90

Recette totale du 1er au 22 janvier 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	316,410 45
Idem. — 1853	286,622 45

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 68 kilomètres.)

Recettes du 8 au 14 janvier 1854.

Voyageurs	64,288 70
Bagages et marchandises	106,506 46
TOTAL de la semaine	170,795 15
Semaine correspondante de 1853	146,379 75
Augmentation	24,415 40
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	326,699 82
Recette correspondante de 1853	287,126 50
Augmentation	39,573 32

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de décembre

	1853.	1852.	1851.
Voyageurs	20,017 65	24,080 10	20,434 50
Bagages	348 76	424 78	318 48
Bétail	543 20	773 50	474 85
Marchandises	18,376 36	14,971 32	13,312 65
	39,285 97	40,249 70	34,540 48

Relevé des recettes de l'année :

	1853.	1852.	1851.
Voyageurs	370,502 01	355,442 14	323,740 07
Bagages	7,594 15	7,150 92	6,506 71
Bétail	11,598 95	10,768 95	9,600 80
Marchandises	199,891 13	184,825 75	150,687 62
	589,586 24	558,187 76	490,535 20

Ce résultat présente une diminution pour le mois de décembre 1853 de fr. 963 73 c. sur 1852, et une augmentation de fr. 4,745 49 sur 1851.

Pour l'année 1853, l'augmentation est de 31,398 48 sur 1852, et de 99,051 04 sur 1851.

Chemin de fer de St-Étienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilom.)

Recettes du mois de décembre 1853.

10,778 Voyageurs	8,416 27
27,923,347 Marchandises	37,617 77
Total	46,034 04
Mois correspondant de 1852	42,250 58
En faveur de 1853	3,783 46
Recettes totales au 31 décembre 1853	516,791 96
— au 31 décembre 1852	455,244 21
Augmentation en faveur de 1853	61,547 75

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

SOCIÉTÉ ANONYME
DU CHEMIN DE FER DE

MULHOUSE A THANN.

CONVOCATION DE MM. LES ACTIONNAIRES EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE. — Conformément aux art. 9, 17 et 24 des statuts de la Société anonyme du chemin de Mulhouse à Thann, le Conseil d'administration convoque MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 30 janvier 1854, à trois heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, à Paris.

L'assemblée aura à délibérer sur les modifications à apporter aux statuts de ladite Société.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann, à l'occasion de la fusion projetée, sans son aveu et en violation de ses droits, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle, rendent urgentes l'assemblée présentement convoquée. MM. les actionnaires sont invités à s'y rendre exactement.

MM. N. MONTEAUX ET FILS,

PALAIS-ROYAL, succursale boulevard Montmartre, 17, ont l'honneur de prévenir le public qu'ils paieront, comme par le passé, à l'échéance ou par anticipation, les coupons et dividendes de toutes les actions et obligations de chemins de fer, de rentes françaises, fonds espagnols, et, en général, de tous les fonds publics français et étrangers.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A STRASBOURG.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

AVIS. Le décret qui homologue les statuts modifiés par suite de la convention du 17 août, ayant été publié le 24 janvier. Le Conseil d'administration à l'honneur de prévenir MM. les Souscripteurs des actions nouvelles, qu'à partir du 25 courant, les titres nominatifs seront remis en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, rue et place de Strasbourg, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 janvier 1854, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinées : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

L'émission de cet emprunt est faite au pair, soit au prix de 1000 francs par Obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Le surplus sera versé aux époques suivantes :

250 fr. le 15 mai 1854;
250 — le 15 août 1854;
250 — le 15 novembre 1854;

Le premier coupon d'intérêt représentant 5 0/0 des sommes versées sera payé le 1er décembre 1854. Il sera tenu compte à la même époque des intérêts à 5 0/0 sur les versements effectués par anticipation.

La préférence pour cette souscription est réservée, jusqu'au 15 février 1854, à MM. les Actionnaires de la Compagnie de Rouen.

Par ordre du Conseil,

Le Secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-ÉTIENNE A LYON.

Le Conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les Actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, que ceux d'entre eux qui voudront retirer les titres qui leur appartiennent, le pourront faire, à partir du 1er février prochain, en s'adressant aux bureaux de l'Agence centrale de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, rue de Lille, 123, à Paris, où il leur sera remis un bordereau échangeable, contre les Titres leur appartenant, dans les bureaux de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 2 heures.

CHEMIN DE FER

DE VERSAILLES (RIVE GAUCHE).

Les Liquidateurs de la Compagnie de la Rive gauche invitent les porteurs des Obligations 916 et 1035 à se présenter, avant midi, dans les bureaux de la liquidation, rue Taranne, 16, pour recevoir le remboursement desdites Obligations, dans la huitaine de ce jour, faute de quoi le montant desdites Obligations sera versé à la Caisse des dépôts et consignations, à leurs risques et périls.

Les Liquidateurs :

DE SACVILLE, CORSIN et DE ST-ANGE.

COMPAGNIE ANONYME DES

MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du conseil d'administration en date du 31 décembre 1853, le dernier versement de *cent francs*, par action, devra être effectué, du 5 au 20 février prochain, à la caisse de MM. de Rothschild, frères, banquiers de la Compagnie, 21, rue Laffitte, à Paris; passé ce délai, un intérêt de cinq pour cent sera exigé des versements en retard.

Les certificats provisoires seront échangés contre des titres définitifs.

Une somme de *cinq francs* par action sera déduite du versement, pour intérêt jusqu'au 31 décembre dernier.

Paris, le 20 janvier 1854.

L'un des administrateurs délégués

MARTIAL LECLERCQ.

Le président du conseil d'administration,

FRANCIS MILLS.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES,

FONDERIES ET FORGES

DE BOUQUIES ET DE JUMEL

en liquidation. MM. les actionnaires de ladite compagnie en liquidation sont prévenus qu'une répartition de DEUX CENTS FRANCS par action a lieu au siége de la société, rue de Grammont, 21.

N. B. Apporter les titres, qui seront échangés contre des bons de liquidation.

A vendre, par adjudication et au rabais, sur la mise à prix de 30,000 fr., en l'étude de Me Sensier, notaire à Tours, le jeudi 9 février 1854

UNE FILATURE

de chanvre, lin et étoupes, sise à Artannes, sur la rivière de l'Indre, à 12 kilomètres de Tours et à de la station du chemin de fer, avec son matériel complet, sorti des ateliers de Lille (Nord), et de Leeds en Angleterre. La chute d'eau de 30 chevaux peut être doublée à peu de frais.

S'adresser à M. Plessix, agréé à Tours;

Et à Me Sensier, notaire à Tours, dépositaire du cahier des charges.

COMPAGNIE

DES USINES MÉTALLURGIQUES RÉUNIES DE SEPTÈMES.

MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre des actions déposées pour l'assemblée générale n'ayant pas atteint le tiers des actions émises, l'assemblée se trouve renvoyée de droit, d'après l'article 34 des statuts, à un mois de ce jour. Elle est, en conséquence, convoquée définitivement pour le ONZE février, à trois heures, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Les actions devront être déposées à partir du 20 janvier jusqu'au 1er février, au plus tard, chez MM. Allier, Grand et Ce, banquiers de la société, rue de Trévise, 14.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Les porteurs d'obligations de l'emprunt sont informés que le coupon de 25 fr. échéant le 1er février 1854, sera payé à partir dudit jour aux caisses de la Compagnie à Paris et à Lyon, et chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers à Genève.

LÉGISLATION DE POLICE DES CHEMINS DE FER

et commissariat de surveillance administrative. — Par VICTOR NANCY, commissaire de première classe.

Cet ouvrage a reçu la haute approbation de M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Paris, Chaix, rue Bergère, 20, et Carillian-Gœury, quai des Augustins, 49.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse a encore passé cette semaine par plusieurs alternatives de craintes et d'espoir au sujet des affaires d'Orient.

La rente 3 0/0, qui était tombée lundi à 67 75, s'est relevée à 70 50; et le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 98 25. Toutes les autres valeurs ont profité de ce mouvement et ont éprouvé en même temps une importante amélioration.

Il n'y a pas en ce moment de grandes opérations entamées en spéculation. Les violentes oscillations qui ont eu lieu depuis un mois ont écarté la plupart des spéculateurs; mais il n'y en a pas moins un découvert considérable : il se compose d'un grand nombre de capitalistes qui ont vendu leurs titres et qui ont maintenant leur argent disponible; ils attendent le moment favorable pour rentrer dans les valeurs qu'ils n'ont abandonnées que momentanément et dans l'espoir de les racheter avec bénéfice. Mais aussitôt qu'une nouvelle fait espérer que la crise ne tardera pas à cesser, ils craignent d'être obligés de racheter au-dessus de leurs cours de vente, et ils s'empressent de reprendre leurs titres. Ce genre de spéculation présente moins de dangers, mais il n'en donne pas moins lieu souvent à de fortes réductions du capital. Nous avons vu bien des spéculateurs sérieux qui ont déjà vendu plusieurs fois leurs titres et qui en ont racheté ensuite en hausse, réalisant une perte à chaque nouvelle opération, tandis que le petit capitaliste qui a gardé constamment ses titres et qui a subi toutes les phases de hausse et de baisse, sans s'inquiéter des cours de sa valeur, retrouve son capital intact lorsque la crise est entièrement passée et que les cours sont revenus à leur ancien niveau.

La Banque de France a baissé de 100 fr. depuis huit jours; on a craint qu'elle ne réduisît le montant de son escompte, et qu'elle ne diminuât par conséquent ses bénéfices. Les obligations foncières, qui vont être réduites à 500, avec 300 fr. de versements d'ici à la fin de l'année, étaient tombées à 895, c'est-à-dire que l'acheteur n'avait plus que 95 fr. à payer immédiatement, et 300 fr. à donner en trois paiements, pour avoir droit à un intérêt de 18 fr. et à quatre tirages de lots par an. Ce cours était si avantageux qu'il est arrivé de nombreux achats depuis quelques jours.

Le décret d'homologation des nouveaux statuts de la Compagnie de Strasbourg a enfin paru au *Moniteur* mardi dernier, et dès le lendemain les nouvelles actions dites actions de Mulhouse ont été émises au parquet et se sont négociées de 565 à 580. La Compagnie de Strasbourg prend désormais le titre de Compagnie de l'Est, et les nouvelles actions sont négociables avec un seul versement de 100 fr.

Les actions de chemins de fer avaient presque toutes fléchi en peu de jours de 60 à 80; mais une partie de cette baisse se trouve déjà effacée. Les bas cours ont décidé beaucoup de capitaux à rentrer dans ces valeurs, qui avaient été vendues à des cours beaucoup plus haut.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 19 jusqu'à celle du 26 janvier :

La rente 3 0/0 a fléchi de 70 10 à 67 75; elle a fermé à 70 50 au comptant, et à terme, à 70 40.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 98 75 à 96 50; elle a fermé à 98 25 au comptant et à 98 05 à terme.

Les actions de la Banque ont fléchi de 2,750 à 2,650.

Le Crédit mobilier a baissé de 655 à 605; il a fermé à 655 au comptant et à 657 50 à terme.

Le Crédit foncier a baissé de 535 à 525; les obligations foncières, de 930 à 895; elles ont fermé à 930.

Les actions du Nord ont fléchi de 787 50 à 720; elles ont fermé à 755 au comptant et à 87 50 à terme.

Les actions de l'Est (Strasbourg) ont fléchi de 745 à 700; elles ont fermé à 740 au comptant, et à 737 50 à terme.

Les nouvelles actions (Mulhouse) ont été négociées de 565 à 577 50.

Lyon a fléchi de 860 à 800; il a repris à 840 au comptant, et à 837 50 à terme.

Orléans a fléchi de 1,095 à 1,000; il a repris à 1,062 50 au comptant et à 1,067 50 à terme.

Rouen a fléchi de 975 à 900; il est resté à 940.

Le Havre a fléchi de 465 à 420; il est resté à 437 50 au comptant et à 430 à terme.

Bâle a baissé de 367 50 à 350; il est resté à 355.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 690 à 615; il est resté à 635.

L'Ouest a fléchi de 620 à 540; il est resté à 555 au comptant et à 560 à terme.

Cherbourg a baissé de 515 à 460; il est resté à 490.

Dijon a varié de 480 à 500.

Le Midi a fléchi de 570 à 530; il est resté à 553 au comptant et à 555 à terme.

Le Grand-Central a fléchi de 476 25 à 420; il est resté à 455

Genève a fléchi de 480 à 440; il est resté à 457 50.

Saint-Germain a baissé de 690 à 605; il est resté à 657 50.

Versailles s'est tenu à 325; Sceaux, à 450.

Samedi. — Une baisse rapide a eu lieu sur toutes les valeurs. Les premiers cours étaient assez bien tenus, mais le mouvement a été rapide pour la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant à 70 c. à 69 20, et à terme de 70 c. à 69; le 4 1/2 0/0, de 25 c. au comptant à 98, et de 50 c. à terme à 97 75. La Banque a baissé de 15 à 2,720; le Crédit mobilier, de 5 à 635; le Nord, de 12 50 à 762 50; Strasbourg, de 10 à 730; Lyon, de 17 50 à 825; Orléans, de 30 à 1,055; Rouen, de 7 50 à 950; le Havre, de 5 à 455; Lyon à la Méditerranée, de 20 à 655; Genève, de 2 50 à 477 50; l'Ouest, de 5 à 595; Cherbourg, de 10 à 490. Besançon s'est tenu à 515; Bâle, à 365. Le Midi a fléchi de 5 à 560; le Grand-Central, de 12 50 à 460; Saint-Germain, de 10 à 665.

Lundi. — La hausse a pris des proportions considérables. Cependant il y avait moins d'offres à la clôture, surtout sur la rente. Le 3 0/0 a varié de 67 75 à 75 à 68 25 au comptant et à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 75 à 96 50 au comptant, et de 96 50 à 96 90 à terme. La Banque a fléchi de 20 à 2,700; le Crédit mobilier, de 30 à 605 50; les actions du Nord, de 12 50 à 720; Lyon, de 17 50 à 807 50; Strasbourg, de 22 50 à 707 50; Orléans, de 25 à 1,030; Rouen, de 40 à 910; le Havre, de 27 50 à 417 50; Bâle, de 12 50 à 352 50; Lyon à la Méditerranée, de 40 à 625; Genève, de 37 50 à 440; l'Ouest, de 55 à 540; Cherbourg, de 20 à 470; le Midi, de 30 à 530; le Grand-Central, de 27 50 à 432 50; Dieppe, de 2 50 à 320; Saint-Germain, de 50 à 515; Versailles, de 5 à 325.

Mardi. — La bourse est plus calme. Les cours ont même repris assez vivement pour la clôture, mais le mouvement a été plus rapide sur la rente que sur les chemins. Le 3 0/0 a monté de 65 c. à 68 90 au comptant, et de 75 à 69 à terme; le 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 97, et de 35 c. à terme à 97 25. La Banque a fléchi de 10 à 2,690. Le Crédit mobilier a monté de 30 à 635; le Nord, de 20 à 740; Strasbourg, de 17 50 à 725; Lyon, de 17 50 à 825; Orléans, de 5 à 1,035 au comptant et de 20 à terme à 1,050; Rouen, de 10 à 920; le Havre, de 2 50 à 420. Bâle a fléchi de 2 50 à 350. Lyon à la Méditerranée a monté de 20 à 635; Genève, de 875 à 448 75; l'Ouest, de 7 50 à 547 50. Besançon a varié de 480 à 495. Le Midi a monté de 10 à 540; le Grand-Central, de 10 à 440. Cherbourg s'est tenu à 470. Saint-Germain a monté de 15 à 630.

Mercredi. — Les cours continuent à s'améliorer. Le comptant est devenu rare, et l'on est obligé chaque jour d'escompter des vendeurs pour se procurer des titres. La rente 3 0/0 a monté de 70 c. à 69 60 au comptant,, et de 90 c. à 69 90 à terme; le 4 1/2 0/0, de 65 au comptant à 97 65, et de 50 c. à terme à 97 75. La Banque a fléchi de 30 fr. à 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 650; les actions du Nord, de 12 50 à 752 50; les actions de l'Est (Strasbourg), de 12 50 à 737 50. Les nouvelles de l'Est (Mulhouse) ont varié de 570 à 567 50. Lyon a monté de 10 à 835; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 610; Orléans, de 15 à 1,050; Rouen, de 15 à 935; le Havre, de 10 à 430; Bâle, de 2 50 à 352 50; Genève, de 11 25 à 460. l'Ouest, de 5 à 552 50; Cherbourg, de 5 à 475; le Midi, de 10 à 550. Le Grand-Central était tenu à 440. Saint-Germain a monté au comptant de 5 à 635, et à terme de 30 à 660.

Jeudi. — La hausse a fait des progrès sensibles. La spéculation et surtout les capitaux se rassurent peu à peu. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 90 à 70 50, et à terme de 50 à 70 40; le 4 1/2 0/0, de 60 c. au comptant à 98 25, et à terme, de 30 c. à 98 05. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 655; le Nord, de 2 50 à 755; les actions de l'Est, de 2 50 à 740; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 575; Lyon, de 5 à 840; Lyon à la Méditerranée, de 45 à 655; l'Ouest, de 2 50 à 555; Orléans, de 12 50 à 1,062 50; Rouen, de 5 à 935; le Havre de 7 50 à 537 50; Bâle, de 2 50 à 355; Cherbourg, de 15 à 490; Dijon, de 5 à 500; le Grand-Central, de 15 à 455; Saint-Germain, de 22 50 à 657 50.

Vendredi. — La bourse a été très-faible. Toutes les valeurs ont fléchi seulement, mais sans reprise sensible, pendant toute la durée du parquet. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 15 à 69 75, et à terme, de 70 20 à 69 60; le 4 1/2 0/0, de 68 à 97 90. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a fléchi de 645 à 640; le Nord, de 750 à 745; l'Est, de 740 à 727 50; les nouvelles de l'Est, de 572 50 à 570; Orléans, de 1,062 50 à 1,045; Lyon, de 832 50 à 827 50. Rouen a fait 940; Cherbourg, de 482 50 à 490; l'Ouest, de 560 à 567. Dijon a fait 497 50; le Midi, 550; le Grand-Central, de 450 à 447 50; Genève, de 460 à 455.

A. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 21 au 27 janvier 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act pour l'année 1854.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 21 Compt.	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Compt.	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Compt.	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Compt.	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Compt.	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Compt.	Vendredi 27 Terme
710	943	99	400.000	400	tout	11 fr. 30 p. un an	juillet 1853	Nord	702 50	700	730	730	741	745	752 50	750	755	757 50	745	745
tout	137	99	72.000	500	tout	25 fr. 1er semestre.	juillet 1853	Paris à Rouen	950	940	948	930	930	•	935	945	940	940	940	940
toul.	91	97	40 000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	mars 1853	Rouen au Havre	445	445	447 50	•	450	•	430	•	437 50	430	435	•
toul.	54	94	36.000	500	400	9 fr. 30 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	•	•	330	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	99	60.000	500	100	5 0/0 (1).	juillet 1853	Caen et Cherbourg	490	490	470	470	470	•	475	490	490	495	490	490
tout	35	99	18.000	500	tout	62 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain	665	645	642	645	630	630	635	660	657 50	655	647 50	645
tout	17	99	90.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juillet 1852	Versailles (r. g.)	•	•	325	•	325	•	•	•	325	•	•	•
110	•	99	50 000	500	250	21 fr. p. un an.	avril 1853	Ouest	565	565	540	•	547	•	552 50	•	555	560	565	565
toul.	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	Paris à Sceaux	•	•	•	•	•	•	•	•	150	•	150	•
1130	1502	99	300.000	500	tout	49 fr. 40 p. un an	janv. 1853	Orléans	1055	1055	1030	1030	1035	1050	1040	1055	1051 50	1067 50	1040	1042 50
627	666	99	250 000	500	tout	23 fr. p. un an	juillet 1853	Paris à Strasbourg	730	730	707 50	705 25	725	727 50	737 50	735	740	737 50	727 50	736 25
444	498	99	84.000	350	tout	14 fr. p. un an.	janv. 1853	Id. nouvelles.	•	•	•	•	•	•	567 50	575	575	577 50	577 50	567 50
•	175	99	32 000	500	250	4 0/0 (1).	juillet 1853	Strasbourg à Bâle	365	•	352 50	355	350	•	352 50	355	355	355	365	•
393	545	99	240 000	500	250	11 fr. p. un an.	juillet 1853	Blesme à Gray	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
tout	160	99	40.000	500	tout	5 4/0 (1)	•	Paris à Lyon	925	925	907 50	907 50	925	927 50	935	945	940	937 50	925	935
•	•	99	3.300	500	100	5 0/0 (1).	•	Montere. à Troyes.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	127	99	33.300	500	250	5 0/0 (1)	juillet 1853	Provins aux Ormes.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
toul.	57	perp.	2.200	5.000	tout	637 f. 50 p. un an.	janv. 1853	Dijon à Besançon	515	•	•	•	465	•	•	•	•	500	497 50	497 50
•	•	•	•	•	200	•	•	St-Étienne à Lyon.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	99	80 000	500	200	4 0/0 p. un an (3).	juin 1853	Lyon à Genève	•	•	440	•	448 75	450	460	453 75	•	•	455	•
•	730	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853	Lyon à la Méditerr.	•	635	615	630	635	637 50	640	640	635	652 50	650	643
tout.	52	99	10 000	500	tout	néant.	•	Chemins du Midi.	560	551 50	530	535	540	540	550	556	550	552 50	550	545
•	•	•	•	•	200	4 0/0 (1).	•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
tout	40	99	12.500	1.000	tout	40 fr. par an.	février 1853	Grand Central.	460	462 50	432 50	435	440	435	440	450	455	452 50	•	•
tout	30	99	8 400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1853.	Naples à Castellam.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	Anvers à Gand	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

(1) Pendant la durée des travaux.
(2) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(3) Plus l'intérêt à 4 0/0

Valeurs	Samedi 21 Compt.	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Compt.	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Compt.	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Compt.	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Compt.	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Compt.	Vendredi 27 Terme
Rentes 3 0/0	69 30	69	68 25	68 75	68 50	69	69 40	69 40	70 50	70 40	69 75	69 60
Rentes 4 1/2 0/0	98	97 75	98 50	98 50	97	97 25	97 15	97 75	98 25	98	97 90	•
Banque de France	2730	•	2760	•	2800	•	2850	•	2850	•	2800	•
Crédit mobilier	635	635	605	615	635	632 50	650	657 50	655	657 50	640	637 50
Comptoir national	540	•	535	•	540	•	530	•	534	•	530	•
Banque foncière	500	•	•	•	510	•	515	•	545	•	•	•
Dº Obligations Cert.	507 50	•	492 50	503 50	465	•	920	•	930	930	900	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 21 au 27 janvier 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages	Mois des paiements.	Noms des compagnies	21	23	24	25	26	27
1851.	150.000	75 ans	335	tout.	500	7 50	avril.	janvier juillet.	Nord-Boulogne	320	330	325	325	325	322 75
Dº.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	25	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1035	1000	1030	1030	1030	1030
1852.	90.000	99 —	535	375	625	12 50	•	Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	505	500	505	505	500	•
1852.	102.333	99 —	•	tout.	500	7 50	•	janvier juillet.	Dº Nouvelles 3 0/0	310	310	305	310	307 50	305
Dº.	2.300	99 —	975	tout.	1.250	25	assemb. gén.	Dº	Montereau à Troyes	•	900	900	•	•	•
Dº.	50 300	99 —	500	375	650	12 50	Dº	décembre juin	Paris à Strasbourg	510	500	505	500	505	500
1848.	11.431	41 —	1.125	tout.	1.250	25	Dº	janvier juillet.	Saint Germain (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
Dº.	6.101	43 —	1.250	tout.	1.250	25	•	Dº	Versailles r. d.	•	•	•	•	•	•
1852.	4.405	50 —	1.000	tout.	1.250	25	•	Dº	Ouest	•	•	•	•	•	•
1853.	•	•• ••	•	•	•	•	•	Dº	Dº (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
1841.	7.210	90 —	1.105	tout.	1.250	25	•	Dº	Saint-Étienne à Lyon	•	•	•	•	•	•
1850.	8.184	75 —	1.075	tout.	1.250	25	•	Dº	Dº (2e émission)	•	•	•	•	•	•
1842.	8.866	47 —	1.125	tout.	1.250	25	décembre.	Dº	Paris à Orléans	1100	•	1100	1100	•	•
1848.	13.333	99 —	750	tout.	1.250	25	Dº	Dº	Dº Nouvelles 1848	•	•	•	•	•	•
1852.	150.000	99 —	340	240	500	7 50	•	Dº	Dº (Nouvelles 1852)	310	310	315	315	315	315
1845.	5.097	73 —	1.000	tout.	1.250	30	Dº	Dº	Paris à Rouen	•	•	•	•	•	•
1847.	4.904	68 —	1.000	tout.	1.250	25	•	Dº	Dº (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
1846.	15.000	78 —	1 000	tout.	1.250	25	Dº	mars septembre.	Rouen au Havre	•	•	•	•	•	•
1846.	5.000	87 —	800	tout.	1.250	30	Dº	Dº	Dº (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	25	mars.	avril octobre	Strasbourg à Bâle	•	•	•	•	•	•
1852.	20.000	50 —	500	375	625	12 50	Dº	•	Dº nouvelles	500	500	500	500	•	•
1844.	1.000	•• ••	300	tout.	500	12 50	Dº	avril octobre.	Dijon à Besançon	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 20 au 26 janvier 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	20	21	23	24	25	26
Nord	751 25 à 787 50	719 75 à 751 25	731 25 à 743 75	725 à 743 75	725 à 731 25	718 75 à 750
Paris à Strasbourg	712 50 à 740	731 25 à 743 75	712 50 à 725	710 à 714 75	712 50 à 725	737 50 à 750
Orléans	1050 à 1100	1050 à 1100	1000 à 1050	1000 à 1050	1025 à 1075	1025 à 1075
Paris à Rouen	950 à 1000	950 à 1000	900 à 950	900 à 950	900 à 950	925 à 975
Rouen au Havre	450 à 475	417 50 à 462 50	425 à 450	425 à 450	425 à 450	425 à 450
Lyon	837 50 à 868 75	825 à 837 50	812 50 à 825	812 50 à 818 75	806 25 à 818 75	825 à 831 25
Ouest	•	•	•	•	•	•

P. (papier) offert. — Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Bechet, Dethomas et Cº	500	500	Echarcon .... Papeterie.	1000	1000
— Leroy, de Chabrol et Cº	1000	1170	Essonne .... Papeterie.	1000	•
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1055	Bastennes .... Asphalte.	1000	400
Dº Dº (1852)	1000	1140	Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1700
Sambre à l'Oise .... Canal.	1000	900	Aveyron (Decazeville) .... Forges.	2000	4000
Sambre française canalisée	500	1500	Maubeuge (Nord) .... Forges.	500	500
Tenez .... Cuivre	100	97 50	Alais .... Forges.	3000	1750
Vieille-Montagne .... Zinc.	200	450	Chatillon et Commentry . Forges.	1000	1100
Nouvelle-Montagne .... Zinc.	1000	1325	Providence .... Forges	1000	1010
Meuse .... Zinc.	250	•	Herserange (p. libér.) .. Forges.	300	270
Stolberg .... Zinc.	750	•	Le Phénix	750	1215
Eschweiler	750	750	De la Loire et de l'Ardèche	1/000	4550
Mouzaïa (Algérie) .... Cuivre	100	44 50	Valentin-Coq .... Usine.	500	501
Blanzy .... Charbon	500	600	Société Cail et Cº .... Usine.	500	665
Carmaux .... Charbon.	1/3 200	510	Christofle .... Usine.	500	915
Charbonnages belges	500	387 50	Tayoue de Chameroy ..... Usine.	300	840
Pont-de-Loup (sud) .... Charbon.	1.000	240	Télégraphe sous-marin	25	25
Mines de la Loire ...... Charbon.	1/7200	405	Gaz anglais (Paris)	2500	4800
Centre-du-Flenu .... Charbon.	1000	170	— français (Paris)	500	940
Long-Pendu .... Charbon.	500	•	— parisien (Paris)	1000	1275
Epinac .... Charbon.	1/8 400	•	— de Belleville libéré	500	•
Haute Loire .... Charbon.	500	250	— du Nord (Batignolles)	500	625
Montchanin .... Charbon.	5000	5010	— de l'Ouest (Passy)	500	765
Azincourt .... Charbon.	1/1 500	800	— de l'Est (Vincennes)	500	•

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	430	Sécurité .... Maritime.	5000	6 0/0 b.
— d'Arles, 1re série	100	60	Sauvegarde .... Maritime.	5000	12 0/0 b.
— Dº 2e série	100	45	Océan .... Maritime	5000	35 0/0 b.
— de Besançon	450	525	Nationale .... Incendie.	5000	145 0/0 b.
— de Boulogne (Paris)	1000	•	Générale .... Incendie.	5000	32.500
— de Versailles	500	575	Union .... Incendie.	5000	37 0/0 b.
— de Cherbourg	500	70	France .... Incendie.	5000	22 0/0 b.
Messageries impériales	10000	10000	Phénix .... Incendie.	1000	3300
— Gaillard	1000	630	Providence .... Incendie.	2500	31 0/0 b.
Gondoles parisiennes	80	140	Urbaine .... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Omnibus (Entreprise générale)	1000	2000	Confiance .... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Omnibus (rive gauche)	250	240	Éventualités d'Avignon	31 50	•
Favorites .... Omnibus.	500	1770	— de Cette	19	•
Hirondelles .... Omnibus.	1000	225	— de Vampoux	25	•
Orléanaises .... Omnibus.	1000	700	Glaces d'Oignies ..... Belgique.	1000	1550
Tricycles .... Omnibus.	500	650	— d'Aix-la-Chapelle	375	325
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	770	— de Montluçon	500	410
Déesses .... Pet. voit.	500	600	Docks	250	201
Lutéciennes .... Pet. voit.	500	770	Journaux réunis	500	510
Sylphides .... Pet. voit.	500	600	Maberly (Amiens)	500	760
Générale .... Ass. maritime.	12500	45 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	620
Lloyd français .... Maritime.	5000	151 20 0/0	Gemaches	500	640
Union des Ports ...... Maritime.	5000	13 0/0 b.	Palais de Cristal	100	100
Mélusine .... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N° 700. 18e ANNÉE. — N° 5. SAMEDI, 4 FÉVRIER 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

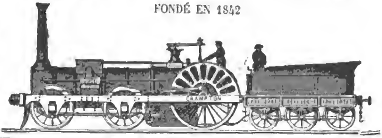
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Etranger........	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

Situation.

La rente 3 0/0 a fermé hier jeudi à 67 35, en baisse de 2 fr. 25 sur le cours de vendredi; toutes les valeurs ont fléchi dans la même proportion. On comprend la faiblesse des cours aux approches du moment décisif qui doit donner à l'Europe la paix ou la guerre. Nous conservons toujours l'espoir que le fléau de la guerre sera conjuré par la sagesse des gouvernements. Ce serait une lourde responsabilité devant Dieu et la civilisation, que d'arrêter le mouvement si prononcé des peuples modernes vers le travail et vers la paix, et de les rejeter brusquement dans les voies de la guerre et de la révolution.

Au dix-huitième siècle, le czar Pierre arrachait les Moscovites à la barbarie, et la philosophie applaudissait au spectacle d'un souverain amenant même par la violence son peuple à la civilisation. A un siècle de distance, un successeur de Pierre donnera-t-il le triste spectacle d'un souverain s'efforçant de réagir contre cette même civilisation? Nous avons foi dans la puissance de la raison et de la justice, et nous croyons encore qu'elles triompheront. Rien n'est encore désespéré, et si plus que jamais c'est l'heure de la prudence, moins que jamais c'est l'heure du découragement.

F. Solar.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SEMESTRIELLE DU 31 JANVIER 1854.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Rouen a eu lieu le 31 janvier 1854, sous la présidence de M. de l'Espée, dans les salles d'attente de la gare de Paris.

Le bureau était composé de MM. de Cheppe et Lassance, comme scrutateurs, et de M. Michelot comme secrétaire.

L'ordre du jour n'annonçait que les opérations ordinaires du compte-rendu du semestre; mais un intérêt particulier s'attachait aux renseignements que le rapport devait contenir sur l'état des négociations relatives à la fusion des chemins de fer de Normandie, sur les causes qui en ont retardé la conclusion, et sur l'époque plus ou moins prochaine pour laquelle on peut espérer une solution. — Le rapport du Conseil d'administration, dont on trouvera le texte plus loin, n'a répondu qu'en partie à l'attente des actionnaires.

Ce document rejette sur la situation générale des affaires et sur la crainte de l'aggraver par des concessions nouvelles, l'ajournement de fait imposé par M. le ministre des travaux publics à la fusion des lignes normandes, mais il ne donne aucun espoir d'une solution prochaine, et n'indique même pas de nouveaux efforts des Compagnies pour sortir de la situation difficile et dommageable où elles se trouvent placées.

Il nous semble cependant qu'il serait possible de sauvegarder les intérêts des actionnaires et d'obtenir du gouvernement l'autorisation nécessaire pour consommer la fusion, tout en observant, pour les entreprises nouvelles, les règles posées par la prudence et la sollicitude de M. le ministre des travaux publics.

Ne pourrait-on pas, par exemple, solliciter de nouveau la permission d'opérer de suite la fusion financière à des conditions arrêtées d'accord entre les Compagnies, sous le contrôle du ministre, envers qui les lignes fusionnées s'engageraient à exécuter les prolongements et embranchements du réseau breton aux conditions de la loi de 1842, mais seulement lorsque, la situation générale des affaires s'étant améliorée, le cours des fonds publics se serait maintenu pendant plusieurs mois au-dessus d'un chiffre déterminé?

Pour garantie des engagements à terme que les Compagnies fusionnées prendraient ainsi, elles pourraient verser en compte-courant au Trésor une somme, productive d'intérêt, que l'Etat aurait la faculté d'appliquer en attendant à commencer les travaux à sa charge dans l'exécution du réseau breton.

Une combinaison de cette nature aurait de grands avantages. Elle ne surchargerait pas la place de valeurs nouvelles dans un moment où elles sont toutes dépréciées; elle l'allégerait, au contraire, en relevant le crédit de plusieurs entreprises importantes, que leur division rend plus sensibles aux variations des cours; elle assurerait l'exécution du réseau breton, et donnerait satisfaction à des populations nombreuses et dignes d'intérêt, sans imposer de sacrifices au Trésor, dans une circonstance où il a besoin de toutes ses ressources.

Voilà ce que nous essaierions de faire à la

place des Compagnies, voilà peut-être ce qu'elles ont fait, mais ce dont le rapport lu à l'assemblée générale de Rouen ne dit pas un mot.

Les motifs de l'emprunt de 18 millions, récemment annoncé par cette Compagnie, sont exposés dans le rapport. Ils reposent sur la nécessité de transformer en un paiement immédiat de 16 millions à la Compagnie de Cherbourg, les annuités dues à l'Etat pour les avances faites au chemin de Rouen par le Trésor.

L'emprunt annoncé, quoique fait dans des circonstances défavorables, et, par suite, à des conditions très-avantageuses pour les souscripteurs, présente cependant à la Compagnie une économie annuelle de 174,052 fr. 10 c. (ou 2 fr. 40 c. par action) sur le montant de l'annuité payée au Trésor. Il est vrai que la charge de l'emprunt subsistera pendant 85 ans, tandis que les annuités dues au Trésor devaient être remboursées en trente ans. Mais il est juste de répartir, autant que possible, sur toute la durée de la concession, le poids des dépenses de premier établissement, qui profitent à l'avenir aussi bien qu'au présent.

Les résultats de l'exploitation du second semestre de 1853 étaient connus, et sont des plus brillants. Ils se traduisent pour les actionnaires en un dividende de 35 francs par action qui, joint à celui de 25 francs pour le premier semestre, élève le revenu de l'année entière à 60 francs par action.

Le dividende de 35 francs est payable à la caisse de la Compagnie depuis le 3 février.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Mulhouse à Thann.

Une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Mulhouse à Thann, convoquée extraordinairement, a eu lieu, comme nous l'avons annoncé, le lundi 30 janvier, à 3 heures, au palais Bonne-Nouvelle.

MM. Léopold Javal,
Baron Nicolas Clary,
Bornemann,

membres composant le Conseil d'administration, étaient présents à la séance.

L'assemblée a été présidée par M. le général de Hennault.

Elle a adopté les modifications aux statuts qui lui ont été proposées par le Conseil d'administration.

Tous pouvoirs ont été donnés pour réaliser ces modifications et en poursuivre l'approbation auprès du gouvernement.

Les explications de M. Léopold Javal, parlant à l'assemblée au nom du Conseil d'administration, ont donné lieu, pendant la séance, à des marques successives d'approbation de la part des actionnaires.

Ces explications ont fait ressortir la position suivante :

Le chemin de fer de la Compagnie de Strasbourg à Bâle emprunte au chemin de la Compagnie de Mulhouse à Thann le parcours depuis Mulhouse jusqu'à Lutterbach ;

L'exploitation de la ligne de Mulhouse à Thann fait l'objet de conventions qui créent entre les deux Compagnies une association et des rapports qui ne sauraient être rompus ou modifiés que de leur consentement mutuel ;

La fusion projetée aujourd'hui entre la Compagnie de Strasbourg à Bâle et la Compagnie de Paris à Strasbourg ne saurait conséquemment être réalisée sans l'aveu de la Compagnie de Mulhouse à Thann ;

M. Léopold Javal a terminé ses explications par le résumé ci-après :

« Le chemin de fer de Mulhouse à Thann » est l'aîné des chemins de fer français : dès » 1837, la presse tout entière acclamait sa » féconde initiative.

» Jamais notre Compagnie n'a été une » charge pour le Trésor public ; la plus gran- » de partie de nos dividendes a été employée » à l'amortissement de notre emprunt ; il ne » reste plus que 222 obligations à rembour- » ser, et nos actionnaires doivent enfin re- » cueillir le fruit de leur attente.

» C'est en vain qu'une autre Compagnie, » qui a d'importantes restitutions à nous » faire, et qui a jusqu'ici résisté à notre de- » mande en règlement de compte, espère » nous livrer, sans notre aveu, à une Compa- » gnie puissante.

» Nous en appellerons au gouvernement » et, au besoin, aux tribunaux. »

G. LENOIR.

Les Chemins de fer en 1853.

Le *Moniteur* a publié cette semaine, et nous reproduisons plus loin, un rapport adressé à l'Empereur par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sur l'administration des chemins de fer en 1853.

La critique et l'éloge de ce document nous étant également interdits par les convenances et par la loi, nous nous bornerons à le résumer.

Les CONCESSIONS faites ou définitivement consacrées pendant l'année 1853, représentent en longueur un développement de 2,134 kilomètres.

Les SUBVENTIONS accordées par l'Etat pour assurer l'exécution de plus de 500 lieues de chemins de fer se sont élevées seulement à 39,300,000 fr.

Et encore convient-il d'en déduire les garanties d'intérêt retirées et le recouvrement garanti, par substitution de débiteur, d'une somme de 19,600,000 fr. considérée comme fort compromise.

Le chiffre des subventions accordées aux chemins de fer par l'Etat, antérieurement à 1848, était de 102,482 fr.

Les subventions afférentes aux chemins concédés depuis la révolution de février jusqu'au 2 décembre 1851, ressortent à 198,910 fr. par kilomètre.

Du 2 décembre 1851 au 31 décembre 1852, les subventions aux chemins de fer se sont élevées à 102,061 fr. par kilomètre.

Pour 1853 les subventions descendent à 20,909 fr. par kilomètre.

Les ÉTUDES de nouveaux chemins de fer entreprises et exécutées en 1853 par les ingénieurs des ponts et chaussées comprennent, avec les variantes, un développement de 6,254 kilomètres. Les principales de ces études sont relatives :

Au réseau pyrénéen : Toulouse à Bayonne et Dax, Toulouse à Foix, Tarbes à la Garonne, Tarbes à Mont-de-Marsan, Bayonne à la Bidassoa ; environ 1,500 kilom.

Au réseau breton : Rennes à Brest, à Lorient et à Saint-Malo, Lorient à Quimper, Nantes à Napoléonville et à Lorient, 2,202 kilomètres.

Au réseau central : lignes concédées définitivement ou éventuellement à la Compagnie du Grand-Central et complément du groupe, 1,553 kilom.

L'EXÉCUTION des chemins concédés à l'industrie a été poussée par les Compagnies avec une ardeur à laquelle M. le ministre des travaux publics veut bien rendre justice.

Ainsi, le chemin de Lyon pourra être livré à la circulation au mois de mai 1854, *deux ans* plus tôt que le terme fixé par le cahier des charges.

Le chemin de Lyon à Avignon sera ouvert au public, entre Avignon et Valence, au mois de mai 1854, et le surplus de la ligne à la fin de l'année ; c'est encore *deux ans* de gagnés.

La jonction de l'Est et du Nord, entre Tergnier et Reims, sera terminée en quatre ans au lieu de six ; encore *deux ans*.

Saint-Quentin à Maubeuge sera achevé en 1854.

Le chemin de Bordeaux à Bayonne, pour lequel un délai d'exécution de quatre ans avait été accordé, sera terminé en dix-huit mois et ouvert en 1854.

Châteauroux à Argenton, Moulins à Clermont, vont être incessamment achevés.

Dans l'Ouest, la section de la Loupe au Mans sera ouverte au mois de mai prochain ; on espère pouvoir pousser jusqu'à Laval dans les premiers mois de 1855.

Sur les lignes de Bordeaux à Cette et de Paris à Caen, comme sur tous les chemins dont il vient d'être parlé, une population tout entière trouve du travail et des salaires qui lui permettent de traverser sans souffrances et sans privations trop dures une saison exceptionnelle par le haut prix des choses les plus essentielles à la vie.

Ce n'est pas seulement sur les chantiers des chemins de fer que l'heureuse influence de ces grandes entreprises se fait sentir, c'est tout aussi bien dans les carrières, dans les mines, dans les forêts, dans les forges, dans les usines où se construisent les machines, les outils et tout le matériel ; c'est, par suite, dans toutes les localités où ces travaux s'effectuent, et encore dans toutes celles qui produisent les vêtements, les meubles et tous les objets consom-

més par les ouvriers travaillant pour les chemins de fer.

Grâce à l'impulsion vigoureuse imprimée à la réalisation du nouveau système de communication, la France voit approcher le moment où elle aura à sa disposition un réseau de près de 10,000 kilomètres de chemins de fer, et où elle recueillera les fruits de l'énorme capital, 2 milliards et demi, qu'elle y a consacré.

Elle n'a pas à se plaindre, d'ailleurs, des sacrifices qu'elle s'est imposés pour atteindre ce but. En 1852 le produit brut des chemins de fer en exploitation s'était élevé à 132 millions de francs. En 1853, les recettes ont atteint le chiffre de 165 millions, ou 33 millions de plus. Dans le même temps, les produits kilométriques se sont élevés de 35,712 fr. à 41,314 fr., c'est-à-dire de près de 16 0/0.

Les actionnaires ne profitent pas seuls de cet accroissement de revenus ; le pays surtout en retire d'immenses avantages, puisque les recettes des chemins de fer ne sont que le prix de services rendus. Combien la population lyonnaise, par exemple, n'eût-elle pas gagné cet hiver si le chemin d'Avignon eût été terminé et eût pu transporter les blés nécessaires à la consommation de la capitale du midi de la France! Les entrepreneurs de transport par eau, qui ont su faire prendre le change sur leur situation, et se faire considérer comme les modérateurs libres et indépendants de la voie ferrée, ont montré sur le Rhône avec quelle modération ils fixaient leurs tarifs quand ils n'étaient pas contenus par la concurrence d'un chemin de fer : non-contents d'exploiter le Trésor, en s'appliquant tout le bénéfice de l'abandon des droits de navigation, ils ont exploité le public et décuplé leur fret, tandis que les chemins de fer réduisaient partout le leur de 50 0/0. Beaux modérateurs, vraiment, qui sont arrivés à ce superbe résultat de rendre le prix du transport de Marseille à Lyon *par le Rhône* plus élevé que celui de Marseille à Lyon par mer jusqu'au Havre, et du Havre jusqu'à Chalon par chemin de fer !

L'industrie des chemins de fer ne demande pas au public de reconnaissance pour les services qu'elle rend, mais elle réclame de la justice lorsqu'il s'agit de décider entre elle et ses adversaires.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer du Nord.

Actions volées et retrouvées par le contrôle de la Compagnie.

Les journaux judiciaires ont rendu compte il y a quelques semaines d'un procès criminel intenté à un agent de l'administration des postes, pour détournement de valeurs mobilières, au porteur, contenues dans une lettre.

Les débats de cette affaire, terminés par la condamnation de l'agent des postes à six ans de travaux forcés, ont fait ressortir l'utilité du contrôle que les Compagnies de chemins de fer exercent sur leurs titres en exigeant le dépôt des titres eux-mêmes ou tout au moins des coupons, et en les soumettant à une vérification spéciale avant d'effectuer le paiement des coupons d'intérêts ou de dividendes.

Voici les faits :

Un sieur Aymez, cordonnier à Pontoise, adresse par la poste deux actions du Nord à un de ses correspondants, qui affirme ne pas les avoir reçues.

Les actions étant au porteur, il semblait fort difficile de les retrouver; heureusement pour lui, M. Aymez conçoit l'idée de s'adresser à la Compagnie du Nord et de lui exposer sa situation. On recherche immédiatement, à la caisse, les bordereaux de paiement du dernier coupon, et l'on constate, par les numéros et par la signature du bordereau, que le détenteur des actions était alors un M. Haussermann. M. Aymez se transporte aussitôt chez celui-ci et apprend qu'il a acheté les actions par le ministère de M. Rodrigues, agent de change. M. Rodrigues fournit, à son tour, le nom de son collègue vendeur, qui indique le nom de son client, et l'on parvient ainsi, de transactions en transactions, à découvrir que les actions volées ont été vendues, pour la première fois depuis la date du détournement, par un employé de l'administration des postes. La justice, informée, a fait ensuite son office et le coupable a été puni.

Nous sommes entrés dans ces détails, d'abord parce qu'ils peuvent être utiles à beaucoup d'actionnaires, en leur indiquant la série des démarches à faire pour retrouver des titres perdus, et aussi parce que nous tenions à faire ressortir, comme nous le disions en commençant, l'utilité du dépôt des actions ou des coupons et de leur vérification avant le paiement.

Nous avons entendu parfois des actionnaires se plaindre de ces formalités et de la double course qu'elles les obligeaient à faire; ils peuvent voir par ce qui précède que cette mesure est tout entière dans leur intérêt.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Carmaux à Albi.

Le gouvernement prépare un projet de concession pour un chemin de fer de Carmaux à Albi (Tarn). Voici quelles seraient les dispositions principales de ce projet :

Il est fait concession aux sieurs de Solayes père, fils et Ce, propriétaires des mines de houille de Carmaux, d'un chemin de fer de Carmaux à Albi, aux clauses et conditions du cahier des charges.

Si, à une époque quelconque avant l'expiration des quinze premières années à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement fait exécuter ou concède une ligne destinée à rattacher Albi au réseau des chemins de fer du Centre et passant par Carmaux, il aura la faculté de racheter la ligne principale du chemin de fer de Carmaux à Albi, en remboursant à la Compagnie les sommes qu'elle aura dépensées utilement pour l'établissement de ladite ligne, plus l'intérêt de ces sommes à 4 0/0 pendant un an. A défaut de justification suffisante de la Compagnie pour établir le montant des dépenses faites, il sera procédé à une estimation à dire d'experts.

Après l'expiration des quinze premières années, le prix du rachat sera réglé suivant les conditions insérées au cahier des charges. A quelque époque que le rachat ait lieu, on appliquera à la reprise du matériel mobile et des approvisionnements, les clauses stipulées dans ledit cahier des charges.

Conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront pas émettre, pour la réalisation de l'entreprise, d'actions ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée.

Comme pour toutes les nouvelles concessions faites depuis le Grand-Central, les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est en outre interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie, avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

G. LENOIR.

Chemin de fer d'Orléans.

Si nous sommes bien informés, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans a le projet de délivrer, pour la belle saison, des cartes et des billets d'abonnement à prix réduits, pour Paris, Nantes, Bordeaux et les banlieues de ces villes.

On ne s'aurait qu'approuver ce projet, qui ne peut qu'augmenter les recettes de la Compagnie, en facilitant la circulation des voyageurs.

G. LENOIR.

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

La Compagnie du chemin de Saint-Rambert à Grenoble vient de remettre au ministère les plans du tracé des sections comprises entre Saint-Barthélemy et Moirans. Depuis deux mois environ, les deux sections extrêmes de Saint-Barthélemy à Saint-Rambert, et de Moirans à Grenoble, avaient été adressées au ministre. Il y a lieu d'espérer que sous peu de jours les plans de ces dernières sections seront approuvés par le gouvernement, sauf en ce qui concerne le point d'arrivée à Grenoble. Les entrepreneurs vont, en conséquence, être mis en demeure de faire des propositions pour l'exécution des travaux.

Lorsque la concession a été faite, la lon-

gueur totale du chemin avait été évaluée à environ 100 kilomètres. Les études définitives démontrent que le parcours total sera réduit à 94 kilomètres. La Compagnie est donc fondée à penser que les dépenses n'atteindront pas le chiffre des premières prévisions.

G. LENOIR.

Recettes de la semaine.

Voici le relevé des recettes pendant la semaine écoulée. L'augmentation sur 1853 continue :

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
	1re Catégorie.		
ORLÉANS	776,465 »	240,470	44.8
	2e Catégorie.		
NORD	661,495 »	88,845	15.6
ROUEN	216,494 »	46,967	27.7
HAVRE	105,366 »	33,248	46.1
LYON	332,299 »	25,488	7.6
STRASBOURG	474,656 »	128,860	37.2
BALE	55,751 »	10,406	22.9
OUEST	96,321 »	11,972	14.1
MÉDITERRANÉE	179,970 »	32,054	21.6
ST-GERMAIN	154,171 »	12,150	8.5

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

DIJON A BESANÇON. — Jeudi, 2 mars, assemblée générale pour examiner et recevoir les comptes annuels, entendre le compte-rendu des négociations entamées pour la fusion de Dijon avec Lyon, et délibérer sur diverses propositions soumises par le Conseil. — Déposer vingt actions.

ANVERS A GAND. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport; exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 21 février.

APPELS DE FONDS.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt dû à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard, à défaut de versement avant le 25. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, depuis le 1er janvier.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — L'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations foncières, que le tirage au sort de la première série, qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., devant avoir lieu le 11 février prochain, ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort ou qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis, jusqu'au 10 février, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 f. avant le 11 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 15 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des promesses qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen, Zaleski, Hall et Ce, banquiers, rue Basse-du-Rempart, no 25, se chargent de faire l'avance des versements de 100 f. pour ceux des porteurs de promesses qui leur déposeront leurs titres.

Messieurs les porteurs des obligations entièrement libérées sont, en même temps, prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres 4 0/0 sera admise du lundi 13 février au 25 du même mois.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

NORD.—Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

STRASBOURG. — (Voir aux échanges de titres)

PARIS A ROUEN. — Emission de 1800 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :

250 fr. le 15 mai 1854;
Id. le 15 août 1854;
Id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1er décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

PARIS A ROUEN. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

MINES DE LA LOIRE.—Le 1er février, paiement du coupon de 25 francs des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (*Voir aux appels de fonds.*)

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Les numéros des actions tirées dans l'assemblée générale du 31 janvier, sont : 3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,618 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32 744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende de 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0

Remboursement et échange, rue d'Amsterdam, depuis le 3 février.

C. DEVINA.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

Plusieurs lois, et notamment celles des 23 avril 1833 et 25 novembre 1850, imposent au ministre des travaux publics le devoir de rendre compte chaque année, dans des tableaux analytiques, des travaux exécutés et des résultats obtenus dans l'exercice précédent.

Il m'a paru utile de faire précéder la publication des documents relatifs à 1853, d'un exposé sommaire résumant et coordonnant les principaux faits accomplis pendant cet exercice, dans les divers services publics dont la direction m'est confiée.

Grâce à la puissante initiative de Votre Majesté et à la vive impulsion imprimée par elle à toutes les branches de l'administration, cette période a été féconde en résultats utiles.

Mais parmi les actes si nombreux et si importants accomplis dans l'année qui vient de s'écouler, il n'en est pas qui soient de nature à exercer une influence plus décisive sur la prospérité publique, que ceux qui ont eu pour objet d'étendre le réseau national des chemins de

fer. C'est par eux que je vais commencer le présent rapport.

Les faits dont je me propose d'entretenir Votre Majesté, à leur sujet, concernent les concessions, les travaux, les études et la surveillance.

Concessions.

Avant d'énumérer les concessions approuvées par Votre Majesté dans le cours de 1853, je lui demande la permission d'exposer les vues générales qui ont dirigé l'administration dans la préparation de ces matières délicates.

Tous ses soins ont tendu à concilier dans une équitable mesure, trois intérêts qui paraissent souvent se contredire, l'intérêt de l'État, celui des Compagnies, celui du public.

N'imposer au Trésor que les sacrifices rigoureusement indispensables, ne laisser aux Compagnies que les charges qu'elles peuvent raisonnablement supporter, éviter avec une égale vigilance les fractionnements excessifs qui les rendraient impuissantes, et les agglomérations exagérées qui mettraient le public à leur discrétion; entre les localités rivales, préférer les directions qui favorisent le plus les intérêts généraux du commerce et de l'industrie; comme le plus sûr moyen de tout compromettre serait de trop entreprendre à la fois, maintenir l'équilibre entre les dépenses et les ressources réelles du pays, en résistant avec fermeté aux impatiences même les plus légitimes, comme aux entraînements irréfléchis de la spéculation.

Tel est, Sire, le programme auquel j'avais à me conformer, bien que l'ardeur des intérêts rivaux en rende quelquefois l'exécution difficile.

Les actes dont je vais faire l'analyse montreront à Votre Majesté comment il a pu être suivi.

Au commencement de l'année 1853, au moment où des demandes, s'élevant à plusieurs milliards, encombraient mes bureaux, Votre Majesté, prenant en considération l'état du crédit et la somme des engagements contractés, prescrivit un ajournement devenu indispensable. Cette sage mesure donna aux valeurs émises le temps de se classer, et quelques mois plus tard des valeurs nouvelles purent être créées sans inconvénient. A partir de ce moment, les concessions se succédèrent avec rapidité et furent faites à des conditions de plus en plus avantageuses.

L'ensemble des lignes définitivement confiées à l'industrie privée du 1er janvier au 31 décembre 1853, présente un développement de 2,134 kilomètres, savoir :

Chemin de Bordeaux à Bayonne,		265 k.
— de Narbonne à Perpignan,		
— de Clermont à Lempdes,	59	
— de Montauban au Lot,	155	
— de Coutras à Périgueux,	74	
		288
— de Lyon à la frontière suisse,		215
— de Saint-Rambert à Grenoble,		98
— de Bourg-la-Reine à Orsay,		15
— de Reims à Charleville et Sedan,	104	
— de Creil à Beauvais,	35	
		139
— de Saint-Denis à Creil,		39
— de Paris à Mulhouse,	413	
— de Nancy à Gray,	220	
— de Paris à Vincennes et Saint-Maur,	24	
		657
— de Besançon à Belfort,		90
— de Laroche à Auxerre,		20
— de Tours au Mans,		94
— de Nantes à Saint-Nazaire,		60
Reconstruction des chemins de Rhône et Loire,		154
Total,		2,134 k.

Au point de vue des intérêts généraux du commerce et de l'industrie, l'importance de ces chemins de fer est incontestable.

Les chemins de Bordeaux à Bayonne, de Narbonne à Perpignan, de Lyon à Genève, de Saint-Rambert à Grenoble, celui des Ardennes, celui de Paris à Mulhouse, ne sont pas seulement destinés à servir les contrées qu'ils traversent. En ouvrant de nouveaux débouchés sur l'Espagne, la Suisse, l'Italie, l'Allemagne et la Belgique, ils font faire un très-grand pas à notre réseau international, le complètent pour ainsi dire, et doivent puissamment concourir au développement de nos relations.

Le chemin de Tours au Mans vient combler une lacune regrettable qui interceptait le grand courant établi entre la Seine et la Gironde.

Celui de Saint-Nazaire termine la ligne de Paris à l'Océan.

La reconstruction des chemins de Rhône et Loire, dangereux et impraticables en grande partie, est un bienfait vivement apprécié.

Les chemins de Montauban au Lot, de Clermont à Lempdes, de Coutras à Périgueux, formant les premières sections du Grand-Central, traversent des contrées très-riches en matières premières, et qui possèdent des établissements métallurgiques nombreux. Le décret qui les consacre a été accueilli par les populations du Centre et du Midi avec les témoignages de la plus profonde reconnaissance, comme étant le signal d'une ère de réparation attendue depuis si longtemps.

Le chemin de Dijon à Besançon, poussé jusqu'à Belfort, avec faculté de circulation jusqu'à Mulhouse, n'aura pas seulement pour résultat d'achever la ligne de la Méditerranée au Rhin, classée parmi les plus importantes de l'Empire : elle formera, en outre, comme prolongement du chemin de Paris à Dijon, une seconde ligne de Paris à Mulhouse, qui, par sa concurrence, rendra sans danger la concentration du réseau de l'Est dans les mains de la Compagnie de Strasbourg.

Le côté financier de ces concessions marque un progrès véritablement inespéré. A aucune époque, grâce à la confiance inspirée par le gouvernement de Votre Majesté et au développement de la prospérité générale, les sacrifices de l'Etat n'avaient été réduits à d'aussi faibles proportions.

La plupart des lignes doivent être exécutées aux périls et risques des Compagnies, sans subvention et sans garantie d'intérêts. Telles sont celles de Montauban au Lot, de Clermont-Ferrand à Lempdes, de Coutras à Périgueux, de Reims à Charleville et Sedan, de Creil à Beauvais, de Saint-Denis à Creil, de Paris à Mulhouse, de Paris à Vincennes et Saint-Maur, de Nancy à Gray, de Besançon à Belfort, de Laroche à Auxerre, de Tours à Nantes et de Nantes à Saint-Nazaire. Bien plus, en devenant concessionnaire des lignes de Paris à Mulhouse et de Nancy à Gray, la Compagnie de Strasbourg a pris l'engagement de rembourser à l'Etat une somme de 12,600,000 fr. due par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, une somme de 3 millions due par la Compagnie de Montereau à Troyes, et d'exonérer le Trésor de la garantie d'intérêt antérieurement promise aux lignes de Saint-Dizier à Gray et de Strasbourg à Wissembourg.

Moyennant une simple garantie d'intérêt purement nominale, la Compagnie chargée de la reconstruction des chemins de Rhône et Loire doit rembourser à l'Etat une créance fort compromise de 4 millions.

Les seules concessions qui, en raison de circonstances particulières relatives soit à la faiblesse présumée des produits, soit aux difficultés d'exécution, ont imposé un sacrifice au Trésor, sont celles des chemins de Bayonne, de Perpignan, d'Orsay, de Genève et de Grenoble. L'ensemble des subventions accordées à ces chemins s'élève à 39,300,000 fr. Telle est la seule charge résultant pour l'Etat de toutes les opérations nouvelles appartenant à l'exercice 1853 ; encore serait-il juste d'en défalquer les 19,600,000 fr. montant des créances plus ou moins incertaines dont le remboursement a été garanti à l'Etat par les nouvelles Compagnies.

Un simple rapprochement montrera combien cette situation est favorable.

Tous les chemins de fer qui ont été concédés par le précédent gouvernement jusqu'à la révolution de février ont coûté à l'Etat, en moyenne, déduction faite des sommes remboursées par les Compagnies, 142,482 fr. par kilomètre.

Les chemins concédés depuis la révolution de février jusqu'au 2 décembre ont coûté à l'Etat, en moyenne, 198,910 par kilomètre.

Les chemins concédés depuis le 2 décembre 1851 jusqu'au 31 décembre 1852 ont coûté à l'Etat, en moyenne, 102,061 fr. par kilomètre.

Tandis que les 2,134 kilomètres concédés du 1er janvier au 31 décembre 1853, pour l'exécution desquels l'industrie privée doit dépenser 460 millions, n'imposent à l'Etat qu'une charge moyenne de 20,909 fr. par kilomètre, c'est-à-dire 81,152 fr. de moins que l'année précédente. Il en résulte pour l'ensemble des dernières concessions, entre l'année 1852, déjà bien en progrès, et l'année 1853, une différence totale au profit de l'Etat de près de 180 millions.

Cette immense amélioration, accomplie en un an, après la proclamation de l'Empire, est le témoignage le plus éclatant de la confiance inspirée au pays par l'Empereur, et de l'incroyable développement du crédit public qui en a été l'heureuse conséquence.

L'empressement des capitaux a été tel, que, loin de les exciter, j'ai dû m'appliquer constamment à les contenir pour renfermer dans des limites raisonnables l'émission des affaires nouvelles.

Grâce à cette réserve, commandée par l'expérience du passé, j'ai la confiance que les entreprises de chemin de fer engagées jusqu'à ce moment se poursuivront régulièrement, et qu'elles pourraient traverser même des jours difficiles. Voulant, autant que possible, moraliser la spéculation, et lui donner pour base des engagements sérieux, j'ai, suivant les intentions de Votre Majesté, exigé des nouvelles Compagnies le versement préalable des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action. Cette mesure prévoyante porte aujourd'hui ses fruits. La plupart des Compagnies, en raison de ce versement, se trouvent, dès ce moment, en possession de ressources suffisantes pour entreprendre ou continuer leurs travaux, et faire face, pendant longtemps, aux engagements qu'elles ont contractés. Ainsi pourront se trouver prévenus ces revirements subits, ces défaillances qui, à la moindre crise,

ont si souvent compromis les meilleures combinaisons.

Au surplus, ce qui justifie pleinement la confiance du public, c'est que le revenu des chemins de fer en exploitation s'accroît, d'année en année, dans une proportion considérable, et qu'il constitue l'un des meilleurs placements qu'on puisse offrir aux capitaux privés. En 1852, il était de 132 millions; en 1853 il s'est élevé à 165 millions, soit dans une seule année une augmentation de 33 millions. Cette augmentation n'est pas due seulement à l'extension qu'a reçue notre réseau par l'ouverture de sections nouvelles, elle provient surtout de l'activité croissante du mouvement commercial. Il résulte, en effet, des relevés comparatifs faits par mon administration que le revenu kilométrique, qui, en 1852, était de 35,712 fr., s'est élevé, en 1853, à 41, 314 fr. Les produits des chemins de fer augmenteront de plus en plus, l'expérience ne permet plus d'en douter, à mesure que ces moyens merveilleux de communication, agissant de proche en proche, transformeront, par la force des choses, les habitudes des populations les plus sédentaires.

Permettez-moi, Sire, avant de finir sur ce point, de dire à Votre Majesté quelques mots sur les principes qui ont présidé au groupement des chemins de fer et au choix des concessionnaires. Il fallait éviter deux inconvénients également graves, ou une division excessive ou une concentration exagérée des concessions.

Le morcellement pouvait, en créant une concurrence entre des lignes tracées dans la même direction, compromettre le succès des deux entreprises et aboutir à la ruine de l'une d'elles; en multipliant leurs frais généraux, augmenter les prix de transport; en nécessitant l'établissement de services distincts, compliquer l'exploitation, et entraver en définitive la circulation.

Pour obvier à ces dangers, le gouvernement a autorisé certaines Compagnies à réunir à leur ligne celles qui n'en étaient que des prolongements ou embranchements, et constituaient des annexes naturelles et, en quelque sorte, obligées. Par suite du même principe, on a concédé à des Compagnies, déjà propriétaires de grandes lignes, les embranchements et prolongements ou chemins nouveaux destinés à desservir les mêmes régions. On a par là évité les rivalités ruineuses; on a simplifié l'exploitation, diminué les frais; on a pu stipuler à la fois des conditions meilleures pour le public et pour le Trésor, et utiliser, pour l'extension plus rapide du réseau, la situation des Compagnies qui, par leur puissance et leur crédit, devaient plus facilement appeler à elles les capitaux nécessaires.

Mais il fallait ne jamais perdre de vue qu'en définitive les chemins de fer sont établis pour le public, et par suite se tenir en garde contre la concentration dans quelques mains d'un trop grand nombre de moyens de transport, lorsque cette concentration pouvait avoir pour résultat de créer, au profit de certaines Compagnies, un monopole redoutable, et tourner au préjudice du commerce et de l'industrie. C'est dans cette pensée que le gouvernement a dû refuser d'accueillir des propositions tendant à réunir les lignes d'Orléans et du Centre avec celles de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. Il a voulu maintenir entre les deux chemins de fer la concurrence qui existe de temps immémorial entre la route du Bourbonnais et celle de la Bourgogne, pour les communications avec Lyon et la Méditerranée. Il a également refusé d'approuver les arrangements préparés entre la Compagnie du chemin de Lyon à Avignon et la batellerie du Rhône, afin que cette dernière continuât d'être le modérateur libre et indépendant de la voie ferrée.

C'est ainsi que le gouvernement, Sire, en appliquant dans une juste mesure les deux principes de la *concentration*, qui assure le succès de l'exploitation et de la *division* qui maintient une utile concurrence, les a fait servir tous deux à l'intérêt général.

Études.

Pendant qu'elle assurait ainsi par des concessions l'achèvement prochain du réseau national, l'administration, s'inspirant de la haute pensée d'équité qui anime Votre Majesté, s'est préoccupée des moyens d'étendre le bienfait des chemins de fer aux parties du territoire qui, par les difficultés du sol ou par l'infériorité de la production, paraissaient devoir en être encore longtemps privées. Dans ce but, une commission spéciale, chargée par mon prédécesseur d'étudier les conditions les plus économiques de construction et d'exploitation, a fait connaître les limites auxquelles on devait s'arrêter pour les pentes, les courbes, le poids des rails, etc. Ces conditions générales étant posées, j'ai fait entreprendre des études pour le tracé d'un système de chemin de fer dans nos départements des Pyrénées, de la Bretagne et du Centre. Ces études ont été activement poursuivies pendant la campagne de 1853, soit sur les lignes concédées définitivement ou éventuellement à la Compagnie du chemin Grand-Central, soit sur des projets de prolongements ou embranchements destinés à rattacher à notre système général des voies ferrées des portions étendues de territoire. Les difficultés du sol et les réclamations des localités ont nécessité l'étude de variantes nombreuses sur les différentes lignes, et, en définitive, les tracés sur lesquels a porté ce travail préliminaire représentent un développement totale de 1,553 kilomètres.

Quant au réseau breton, les études entreprises sur les lignes de Rennes à Brest, à Lorient et à Saint-Malo, de Lorient à Quimper, de Nantes à Napoléonville et à Lorient, ont porté sur une longueur totale de 2,202 kilomètres, y compris les variantes.

Enfin les études des chemins de fer pyrénéens, qui comprennent les lignes de Toulouse à Bayonne, avec embranchement sur Dax, de Toulouse à Foix, de Tarbes à la Garonne, de Tarbes à Mont-de-Marsan, de Bayonne à la Bidassoa, et la recherche des passages de France en Espagne, ont porté sur 1,500 kilomètres environ : ce qui donne un total de longueurs étudiées en 1853, de 6,254 kilomètres.

L'administration pourra ainsi se prononcer en connaissance de cause, toutes les prétentions ayant été entendues et discutées, sur les tracés qui lui paraîtront répondre le mieux aux intérêts généraux du pays.

Exécution.

Deux grands intérêts commandaient la prompte exécution de nos chemins de fer, ou du moins l'achèvement des lignes principales du réseau. Il fallait, en premier lieu, en faire jouir au plus tôt les populations et faire disparaître entre des localités importantes une inégalité préjudiciable pour celles qui n'étaient pas encore desservies; il fallait, en second lieu, rendre, sans retard, productifs les capitaux si considérables qui restaient immobilisés jusqu'à la mise en exploitation des lignes auxquelles ils avaient été consacrés.

Dans cette pensée, l'Etat s'est efforcé d'obtenir des concessionnaires la réduction des délais qui leur avaient été assignés par leurs cahiers des charges, et je dois, Sire, reconnaître que les Compagnies ont mis le plus louable empressement à seconder, en cela, les vues de l'administration, et que, grâce à l'activité déployée par elles sur plusieurs lignes, l'époque assignée pour l'ouverture sera devancée.

Ainsi, le chemin de Paris à Lyon, qui, aux termes du cahier des charges, ne devait être terminé qu'au 5 janvier 1856, sera, j'ai lieu de l'espérer, livré à la circulation au mois de mai prochain.

La Compagnie de Lyon à Avignon ne s'était engagée primitivement à ouvrir sa ligne qu'au 3 janvier 1856; elle s'était depuis obligée à la livrer au mois d'avril 1855 : je puis annoncer aujourd'hui à Votre Majesté que l'ouverture aura lieu entre Avignon et Valence au mois de mai prochain, et pour le surplus de la ligne, avant la fin de l'année courante.

Ainsi, deux ans avant l'époque fixée par les cahiers des charges, la ligne entière de Paris à la Méditerranée, qui doit mettre en communication l'Europe occidentale avec deux vastes continents; la capitale de l'empire avec nos départements les plus éloignés; deux grands ports maritimes et nos possessions algériennes; cette grande voie, la première de toutes dans l'ordre d'importance, qui a été si longtemps tenue en échec par les luttes parlementaires, va être prochainement ouverte à la circulation.

La section de Tergnier à Reims, qui ne devait être achevée que dans un délai de six années, le sera en quatre ans; la ligne de Saint-Quentin à Maubeuge et à Charleroi sera terminée dans le courant de 1854, et ouvrira ainsi une nouvelle voie entre l'Allemagne et la France.

Sur la ligne du Centre, les prolongements dont l'exécution, par suite de circonstances imprévues, avait été ralentie, seront incessamment terminées entre Châteauroux et Argenton, entre Moulins et Clermont.

Le chemin de Bordeaux à Bayonne, qui devait être exécuté en quatre années, le sera en dix-huit mois.

Sur la ligne de l'Ouest, le chemin sera livré au public jusqu'au Mans au mois de mai prochain, et prolongé jusqu'à Laval dans les premiers mois de 1855.

Des chantiers organisés sur les lignes de Caen et Cherbourg, et de Bordeaux à Cette, occupent utilement un grand nombre de bras et sont, pour les populations, une ressource précieuse pour faire face aux rigueurs de la saison et à la cherté des subsistances.

Sur d'autres points, on n'attend pour mettre la main à l'œuvre, que la fin des conférences établies avec le génie militaire.

Enfin, Sire, le chemin de Ceinture autour de Paris est entièrement terminé et va être ouvert à la circulation. Il serait superflu de faire ressortir ici l'utilité au point de vue du commerce, et au point de vue plus élevé de la défense du territoire, d'une ligne qui permet au wagon chargé à Bordeaux ou au Havre, de se rendre à Strasbourg ou à Marseille sans quitter le rail et sans que la marchandise ait à subir ni camionnage ni transbordement intermédiaire; qui permet de concentrer tout le matériel de notre réseau sur la ligne conduisant à celle de nos frontières qui serait menacée, et de transporter en deux jours une armée empruntée à nos garnisons du Centre et du Midi, avec son artillerie et ses bagages.

En résumé, le gouvernement, avec l'aide des ingénieurs du corps impérial des ponts et chaussées, qui ont fait preuve à la fois de tant de

savoir et de dévouement, avec le concours si digne d'éloge des Compagnies, a rapidement avancé l'achèvement de l'œuvre éminemment nationale dont j'ai l'honneur d'entretenir Votre Majesté.

Surveillance.

Mais là ne se bornaient point le devoir et l'action du gouvernement. Après avoir dirigé les études, préparé les projets, pourvu à l'exécution des chemins, il y avait, dans un intérêt d'ordre et d'humanité, à exercer sur les exploitations un contrôle assidu. Pénétrée de l'importance des obligations de cette double mission de progrès et de préservation lui impose, l'administration, tout en laissant aux Compagnies la responsabilité qui leur appartient et la liberté d'action nécessaire pour que cette responsabilité reste entière; l'administration, dis-je, s'efforce constamment d'assurer par des mesures générales la régularité des transports et la sécurité des personnes.

Aussi, vivement préoccupé des nombreux accidents qui ont signalé la fin de l'année dernière, j'ai réuni, sous ma présidence, une commission chargée de faire une enquête générale sur le service des chemins de fer et de rechercher les moyens de prévenir, autant du moins que le permettra l'état actuel de la science, le retour des malheureux événements que nous avons eu à déplorer. Cette enquête, la plus complète qui ait jamais été faite dans aucun pays, se poursuit activement. Il a été fait appel à toutes les lumières; les Compagnies concessionnaires et les agents du contrôle et de la surveillance se sont entendus sur tous les détails de l'exploitation, et l'administration, j'en ai l'espoir, sera bientôt en mesure de prendre des dispositions importantes dans le but de garantir, autant qu'il est en elle, la sûreté des communications.

En résumé, Sire, il résulte des tableaux annexés au présent rapport, que les concessions, œuvre du précédent gouvernement, qui existaient le 24 février 1848, embrassaient une étendue de 3,542 kilom. de chemin de fer. Depuis que les destinées du pays ont été confiées à Votre Majesté, c'est-à-dire dans l'intervalle de quelques années, vous avez ajouté au réseau 5,472 kilomètres, de manière que l'ensemble des chemins concédés forme aujourd'hui un développement de 9,000 kilomètres environ, représentant une dépense totale de plus de 2 milliards et demi.

Cette œuvre gigantesque, à laquelle je remercie Votre Majesté de m'avoir associé, qui doit doter le pays d'une force de production supérieure à toutes les prévisions, marche avec la plus grande rapidité vers son achèvement. Une grande prudence dans l'admission des affaires nouvelles permettra de la terminer sans perturbation.

J'aurai l'honneur, Sire, de compléter ce rapport en rendant compte prochainement à Votre Majesté des services de l'agriculture, du commerce et des ponts et chaussées.

Je suis avec le plus profond respect,

Sire,

De Votre Majesté,

Le très-humble, très-obéissant serviteur et fidèle sujet,

Le Ministre du commerce, de l'agriculture et des travaux publics,

P. MAGNE.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires, du 31 janvier 1854.

Messieurs,

Nous avons déjà fait connaître, à la dernière assemblée générale, le motif pour lequel le projet de fusion que vous aviez adopté n'avait pas encore obtenu la sanction du gouvernement: c'était l'étude des chemins de fer de Bretagne qui tenait sa décision en suspens, et malgré l'offre faite par le comité de fusion de se charger de l'exécution de ces chemins à des conditions qui n'auraient même pas engagé l'État d'une manière absolue, M. le ministre des travaux publics se refusait à une convention qui pouvait laisser quelque incertitude sur le tracé de ces chemins.

Les études commencées par le gouvernement ont été poursuivies; elles doivent être aujourd'hui terminées; mais, dans l'intervalle, des considérations d'un autre ordre, et qui tiennent à la situation générale des affaires, ont suscité de nouvelles difficultés à l'approbation de la fusion.

De nombreuses demandes de concessions nouvelles avaient été adressées au gouvernement, qui n'a pas voulu les accorder dans la crainte qu'elles ne vinssent nuire au progrès des travaux déjà en voie d'exécution. La fusion n'était pas en elle-même une affaire nouvelle puisqu'il ne s'agissait que de mettre en commun la fortune des Compagnies existantes; mais le gouvernement, voulant rattacher à la fusion la construction de plusieurs centaines de kilomètres de chemins de fer, considérait comme une entreprise nouvelle l'extension du réseau primitif.

L'incertitude dans laquelle les Compagnies sont restées pendant longtemps en attendant la décision à prendre par le gouvernement au sujet des chemins de fer de Bretagne, ne leur a pas permis d'agir isolément et de hâter la réalisation de toutes les ressources dont elles pouvaient avoir besoin dans l'avenir. Le projet de fusion reposait sur une émission successive d'obligations, et il y avait avantage à ce que cet appel au crédit fût fait par la fusion elle-même plutôt que par les Compagnies séparément et se faisant en quelque sorte concurrence. Tout acte de cette nature, fait isolément, pouvait même, jusqu'à un certain point, porter atteinte aux arrangements financiers de la fusion et à la répartition des actions nouvelles entre les quatre Compagnies.

C'est pour ces motifs que la Compagnie de l'Ouest n'a fait son emprunt que sous le coup d'une absolue nécessité; que la Compagnie de Caen et de Cherbourg n'a fait un appel de fonds que quand son premier versement a été épuisé; que votre Compagnie elle-même n'a aujourd'hui recours à l'emprunt que parce que le progrès des travaux de la ligne de Caen la met dans l'obligation d'acquitter la subvention de 16 millions que l'Etat paie à cette Compagnie au moyen des annuités que votre Compagnie a souscrites en règlement des prêts de l'État.

Certes cette incertitude a causé un dommage réel aux Compagnies intéressées, mais elles n'ont rien négligé pour le faire cesser. Les Conseils d'administration n'ont pas changé d'opinion quant à la fusion et à ses avantages; les motifs qu'ils ont fait valoir devant les assemblées générales pour obtenir l'approbation de ce projet conservent encore toute leur force.

Malgré l'insuccès des efforts qu'ils n'ont cessé de tenter pour réaliser la fusion, les Conseils d'administration n'ont pas abandonné leur œuvre, et par une récente délibération du Comité de fusion, il a été décidé que tout en laissant les Compagnies intéressées libres de pourvoir aux nécessités de leur propre situation, il leur serait recommandé de prendre autant que possible en considération les convenances de la fusion, dans les mesures que ces Compagnies seraient forcées d'adopter.

C'est ainsi que l'emprunt fait par la Compagnie de l'Ouest n'est qu'une anticipation sur l'emprunt que la fusion elle-même aurait dû faire. La même observation s'applique à l'emprunt que vous faites aujourd'hui.

Le versement que la Compagnie de Caen et de Cherbourg demande à ses actionnaires pourrait seul être considéré comme une combinaison nouvelle et en dehors de la fusion: mais cette Compagnie, qui n'a encore réalisé qu'un cinquième de son capital, ne pouvait avoir recours à la voie de l'emprunt.

Nous avons un autre motif pour regretter que la fusion n'ait pu s'accomplir; c'est qu'elle eût facilité le règlement et la distribution d'une somme provenant de prélèvements faits antérieurement sur votre exploitation pour l'amortissement de vos actions, et d'une somme devenue disponible par suite du règlement des prêts de l'État. La plus grande partie de cette somme est représentée par des immeubles et par des valeurs dont la fusion eût acquitté le prix, et dont la réalisation serait par trop désavantageuse aujourd'hui. Ainsi les choses doivent rester en l'état; mais ces valeurs prélevées sur votre exploitation demeurent sa propriété et ne peuvent être confondues avec le compte d'établissement ni absorbées en totalité ou en partie par les dépenses de ce compte.

L'emprunt que nous faisons aujourd'hui était prévu depuis longtemps. Dès l'assemblée du 30 juillet 1847, nous avons dû vous demander et vous nous avez donné l'autorisation nécessaire pour remplacer successivement par une sorte de dette flottante les paiements annuels à faire à l'Etat en acquit de ses prêts; les titres de cette dette flottante devaient être ultérieurement consolidés au moyen d'un emprunt. Nous n'avons ni créé ni mis en circulation des engagements de cette nature, mais nous avons souscrit à l'Etat des annuités correspondantes aux époques de remboursement de ses prêts, et en y comprenant les intérêts; les annuités échues ont été exactement acquittées au moyen de prélèvements faits sur les produits de votre exploitation.

L'Etat a disposé des annuités non échues en faveur de la Compagnie de Caen et de Cherbourg à la condition qu'elles seraient escomptées par vous de manière à ce que la subvention de 16 millions accordée à cette Compagnie fût réalisée suivant le progrès de ses travaux. C'est là toute votre coopération à l'exécution de la ligne de Caen et de Cherbourg. Vous n'avez pas oublié que dans d'autres temps vous nous aviez autorisés à offrir le paiement d'une subvention directe de 3 millions pour obtenir l'embranchement de ce chemin sur le vôtre.

Dans les 18 millions que vous empruntez est, en outre, comprise une somme de 1,500,000 fr. pour le chemin de fer de Ceinture, à la dépense duquel vous nous avez autorisés à contribuer.

Nous avons rendu compte à l'assemblée générale du 27 janvier 1852, de la convention passée avec l'Etat pour l'exécution du chemin de Ceinture. Par suite de cette convention, votr.

part contributive dans l'exécution des travaux de la ligne qui devaient être exécutés par l'Etat, s'élevait à 1 million; vous avez approuvé cette dépense, ce qui, avec la part contributive des quatre Compagnies, constituait pour le chemin de fer de ceinture, un capital de 5 millions. Mais depuis, le conseil d'Etat, en examinant les statuts du syndicat du chemin de fer de Ceinture, a pensé que les Compagnies n'ayant constitué le capital primitif que de leurs parts contributives dans la construction de la voie, ne justifiaient ni d'un fonds de réserve ni d'un capital suffisant pour satisfaire aux dépenses de premier établissement mises à leur charge.

C'est par suite de cette observation que nous vous proposons d'ajouter une somme de 500,000 fr. au million que vous avez déjà voté, et que nous comprenons le chemin de fer de ceinture pour 1,500,000 fr. dans l'emprunt de 18 millions.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer que les produits de l'exploitation d'une section du chemin de Ceinture figurent déjà dans vos recettes pour un chiffre de 32,300 fr. 65, équivalant à l'intérêt à 5 0/0 de votre part déjà réalisée dans la dépense, ce qui vient s'ajouter aux avantages indirects qui résultent pour vous de ce chemin.

Le Conseil d'Etat a, en outre, demandé que la convention passée avec l'Etat pour le chemin de fer de Ceinture fût ratifiée dans la même forme par toutes les Compagnies, et à cet effet, indépendamment du nouveau crédit de 500,000 fr. à ouvrir, nous vous proposons les résolutions suivantes.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport, l'assemblée générale approuve et ratifie :

1° La convention provisoire pour la concession du chemin de fer de Ceinture, passée, le 10 décembre 1851, entre S. Exc. M. le ministre des travaux publics et les quatre Compagnies anonymes concessionnaires des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg et du Nord ;

2° La demande en autorisation de société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer de Ceinture, présentée à S. Exc. M. le ministre de l'agriculture et du commerce, le 29 octobre 1852, au nom des quatre Compagnies sus-désignées et de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, par les membres délégués à cet effet des conseils d'administration desdites Compagnies;

3° Le projet de statuts destiné à régir cette Société anonyme, tel qu'il a été arrêté sous la date du 21 avril 1853, par les représentants des Compagnies sus-désignées et transmis au Conseil d'Etat par S. Exc. M. le ministre de l'agriculture et du commerce.

L'assemblée générale donne, en outre, tous pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet de consentir aux modifications qui pourraient être demandées par le gouvernement dans les statuts projetés, notamment en ce qui touche l'augmentation du fonds social.

L'emprunt aura pour résultat de répartir sur quatre-vingt-cinq ans le remboursement des prêts de l'Etat qui devait avoir lieu en vingt-six années; et malgré l'augmentation du taux de l'intérêt, la charge annuelle qui pèse actuellement, de ce chef, sur votre revenu, sera diminuée de 174,052 fr. 10.

Quant au taux d'émission de cet emprunt, nous avons dû le calculer d'après l'état du crédit. C'est à vous d'ailleurs que les obligations de cet emprunt sont offertes de préférence.

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Le chiffre total de la dépense du compte de la construction et de l'établissement s'élevait, au 30 juin dernier, à 67,437,829 96

Depuis il a été dépensé fr. 385,145 49.

Savoir :

Dépenses générales.

Négociation d'obligations de l'emprunt de 1845, et frais d'hypothèque, 3,394 97

Terrains.

Acquisitions aux Batignolles, à Maisons, Triel et Meulan, 46,141 27

Travaux de la voie.

Dépenses pour la télégraphie, et matériaux employés sur la ligne, 5,677 70

Gares et stations.

Travaux aux gares de Paris, des Batignolles, de Poissy, de Meulan, de Triel et de Rouen, 18,951 25

Matériel.

Matériel fixe, 1,500 »

Matériel roulant : Construction de 100 wagons à marchandises, et modification de 17 wagons, 309,180 »

310,680 »

Total égal, 385,145 49

Il vous est rentré pendant ce semestre :

Pour revente de terrains, 4,140 »

Pour remboursement de dommages causés par l'incendie aux Batignolles, 24,838 91

Pour revente de ferrures de matériel roulant, 1,035 90

Total à déduire, 30,014 81

Reste, 355,130 38

Ce qui porte le compte total des dépenses de la construction et de l'établissement au 31 décembre 1853, à 67,792,960 34

EXPLOITATION.

RECETTES.

L'ensemble des recettes depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1853, s'élève à fr. 6,606,929 26, savoir :

Service de la grande vitesse.

596,833 voyag.	2,982,094 30	
Recettes supplémentaires,	23,758 10	
1,828,893 kil., excédant de bagages,	117,899 15	
9,369,463 kil., marchandises,	442,576 30	
Voitures et bestiaux,	27,009 75	
Trains spéciaux	25,725 60	
Service de la poste,	102,183 90	
Factage et magasinage,	14,732 95	
Total de la grande vitesse,		3,735,980 05

Service de la petite vitesse.

245,427 tonnes marchandises,	2,432,496 55	
Voitures et bestiaux,	54,859 30	
Magasinage,	15,274 20	
Total de la petite vitesse,		2,502,630 05
Total de la grande et de la petite vitesse,		6,238,610 10

Recettes diverses.

Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers,	132,808 16	
Loyers. — Recettes diverses,	234,511 »	
Total des recettes diverses,		368,319 16
Total général des recettes,		6,606,929 26

Voici comment les recettes proprement dites de l'exploitation se sont réparties dans ces six mois :

Juillet,	1,053,854 95
Août,	1,288,059 90
Septembre,	1,180,368 25
Octobre,	1,032,591 75
Novembre,	851,322 05
Décembre,	832,413 20
Recettes diverses,	368,319 16
Somme égale,	6,606,929 26

DÉPENSES.

L'ensemble des charges et dépenses de l'exploitation s'élève à fr. 3,661,947 96, savoir :

Charges de l'exploitation.

Intérêts et remboursement des prêts de l'Etat,	513,094 14	
Intérêts et remboursement des emprunts,	363,826 »	
Péage à la Compagnie de Saint-Germain,	442,756 75	
Loyers,	19,777 85	
Total des charges de l'exploitation,		1,338,454 74

Impôts et surveillance de l'Etat.

Impôt du dixième,	106,345 43	
Droit de licence et permis,	1,868 60	
Contributions et patentes,	13,194 27	
Frais de police et de surveillance,	9,000 »	
Total des impôts et frais de surveillance,		130,408 30

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Personnel,	482,990 82	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art,	138,756 97	
Entretien des bâtiments,	34,722 10	
Traction,	949,354 96	
Entretien du matériel roulant,	266,094 52	
Entretien du petit matériel et du mobilier,	23,143 26	
Eclairage,	34,857 08	
Chauffage,	6,777 46	
Imprimerie,	21,034 »	
Papeterie,	6,514 61	
Habillement et équipement,	14,361 24	
Frais et articles divers,	4,186 27	
Subventions,	96,014 25	
Détaxes,	8,172 15	
Indemnités pour perte d'effets et avaries,	11,850 85	
Assurances,	15,228 13	
Frais judiciaires	6,069 87	
Frais généraux,	46,758 62	
Caisse de prévoyance,	11,465 80	
Total des dépenses proprement dites de l'exploitation,		2,178,652 96
Total général des charges et dépenses de l'exploitation,		3,647,513 »
Exploitation de la ligne de Dieppe,		14,404 96
Ensemble,		3,661,917 96

En résumé, dans ce semestre, les recettes ayant été de		6,606,929 26
Et les charges et dépenses de l'exploitation de		3,661,917 96
Le bénéfice net est de		2,945,011 30

A répartir ainsi qu'il suit :

Prélèvement pour l'amortissement (six mois),	12,500 »	
Aux actionnaires, intérêts de six mois,	900,000 »	
Un dixième aux actions de fondation,	203,251 13	
Un vingtième aux administrateurs,	101,625 56	
Ensemble à déduire,		1,217,376 69
Reste,		1,727,634 61

dont 108,000 fr. à attribuer à la Compagnie de Dieppe pour le dixième qui lui revient dans la portion du dividende annuel excédant 45 fr. par action de la Compagnie de Rouen, ci	108,000 »
Reste,	1,619,634 61

Il revient aux actionnaires :	
Intérêts de six mois,	900,000 »
Excédant,	1,619,634 61
Solde du dernier exercice,	939 10
Total,	2,520,573 71

soit 35 fr. par action : ce qui laisse un solde de 573 fr. 71 pour le prochain exercice.

Le produit revenant à l'action de capital, pour ce semestre, étant de 35 fr., dans lesquels figurent 12 fr. 50 pour intérêt à 5 0/0, le dividende de l'action de jouissance sera de 22 f. 50.

Le dividende de	35 »
des actions de capital, joint à celui de	25 »
du premier semestre, porte le dividende de l'année entière à par action.	60 »

Nous avons maintenant à vous présenter l'état comparatif des recettes et des dépenses pendant les deux semestres de 1852 et 1853.

Il résulte de cette comparaison que, pendant ce dernier semestre, vos recettes présentent une augmentation de 1,051,323 58 et une diminution de 18,112 84

ce qui laisse une augmentation nette de 1,033,210 74

L'augmentation porte sur dix articles, la diminution sur deux, à savoir :

AUGMENTATION.

Service de la grande vitesse.

Voyageurs,	197,378 20
Recettes supplémentaires,	2,888 70
Excédant de bagages,	2,513 20
Marchandises,	56,910 05
Trains spéciaux,	23,682 35
Factage et magasinage,	13,266 35

Service de la petite vitesse.

Marchandises,	595,082 60
Voitures et bestiaux,	5,569 40
Magasinage,	5,258 »

Recettes diverses.

Loyers, recettes diverses,	148,774 73
Total de l'augmentation,	1,051,323 58

DIMINUTION.

Service de la grande vitesse.

Voitures et bestiaux,	2,619 05	

Recettes diverses.

Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers,	15,493 79	
Total à déduire,		18,112 84
Augmentation nette,		1,033,210 74

Le nombre des voyageurs s'est élevé, pendant ce semestre, à	596,833
Dans le semestre correspondant il était de	564,331
Ce qui donne en faveur du dernier exercice une différence de	32,502

Ce dernier chiffre s'applique au mouvement général des voyageurs, dans lequel figurent les trains de plaisir à prix réduits, qui ont donné 13,502 voyageurs de moins que pendant le semestre correspondant de l'année dernière.

Mais en même temps, cette diminution des voyageurs à prix réduits était de beaucoup effacée par les transports ordinaires, dont le nombre présente une augmentation de 45,751 voyageurs, qui se répartit ainsi qu'il suit :

Première classe,	9,817
Deuxième classe,	16,031
Troisième classe,	19,903
Nombre égal,	45,751

Cette augmentation porte principalement sur les voyageurs du parcours intermédiaire, et vient justifier les dépenses en subventions consacrées aux services de correspondance qui mettent votre ligne en rapport avec des localités que cherchent à desservir des moyens de transports rivaux.

Des excédants de bagages ont suivi le mouvement des voyageurs, et figurent pour 119,814 kilogrammes en plus.

La marchandise transportée à grande vitesse présente une augmentation de 1,774,287 kilogrammes, et un surplus en recette de 56,910 fr. 05 c., c'est-à-dire de plus de 14 0/0.

Le produit des trains spéciaux s'est accru de 23,682 fr. 35 c. à l'occasion du voyage de LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice à Dieppe, et du transport des troupes destinées au service de leur résidence.

Enfin, au chapitre du magasinage de la grande vitesse est venue se joindre la recette du factage, dont les produits étaient portés antérieurement aux recettes diverses, déduction faite des dépenses de ce service qui rentrent aujourd'hui dans le chapitre des subventions. Cette recette forme la différence en plus de 13,266 fr. 35 c.

L'ensemble du service de la grande vitesse donne une augmentation de 296,638 fr. 85 c., réduite de 2,619 fr. 05 c., par suite du déplacement qui s'est opéré de la grande à la petite vitesse dans le transport des chevaux.

Le service des transports à petite vitesse présente une amélioration notable.

Le tonnage des marchandises s'est élevé de 70,027 tonnes au-dessus de celui du semestre correspondant.

Dans ce chiffre, les transports extraordinaires de céréales figurent pour 43,000 tonnes environ ; les 27,000 tonnes qui complètent l'augmentation se répartissent par portion égale sur le parcours direct et le parcours intermédiaire ; et dans la même proportion à la remonte et à la descente.

Nous vous avons déjà signalé l'amélioration de nos transports à la descente comme une circonstance importante, en ce qu'elle assure à votre matériel un retour utile ; nous avons la satisfaction de constater que, pendant le dernier semestre, la proportion de la descente à la remonte s'est élevée à 45 0/0 en poids, et à 41 0/0 en produit.

Le transport des bestiaux à petite vitesse a continué sa progression constante, et le produit du magasinage s'est accru naturellement

avec le développement du trafic des marchandises. Ces deux derniers articles figurent pour 10,827 fr. 40 c. dans l'augmentation des recettes de la petite vitesse dont le total s'élève à 605,910 fr.

Les deux chapitres de vos recettes diverses présentent des résultats différents.

La réduction des bons du Trésor pendant le deuxième semestre de 1853, comparé à la même période de 1852, et l'abaissement du prix des reports, ont influé directement sur le produit de vos fonds disponibles, et lui ont fait subir une diminution sensible.

Vos recettes diverses, au contraire, se sont accrues du loyer payé par la Compagnie de Cherbourg, et surtout du produit de l'exploitation du chemin de fer de Ceinture. Elles figurent pour une augmentation nette de 133,280 f. 94 c.

En résumé, les recettes de votre trafic proprement dit se sont accrues, pendant le dernier semestre, de 902,548 fr. 85 c., et l'ensemble de votre exploitation d'une somme nette de 1,033,210 fr. 74 c.; c'est une augmentation de 19 0/0.

La comparaison des dépenses présente les résultats suivants :

Charges de l'exploitation.

Augmentation :

Intérêts et remboursement des prêts de l'Etat,	» 12
Péage à la Compagnie de Saint-Germain,	62,016 45
Loyers,	12 85
Total,	62,029 42

Diminution :

Intérêts et remboursement des emprunts (à déduire),	856 50
Augmentation nette,	61,172 92

Impôts et surveillance de l'Etat.

Augmentation :

Impôt du dixième,	7,644 »
Droit de licence et permis,	1,416 15
Contributions et patentes,	1,651 91
Frais de police et de surveillance,	3,000 »
Total,	13,712 06

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Augmentation :

Personnel,	57,678 32
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art,	4,542 26
Entretien des bâtiments,	8,320 36
Traction,	133,203 50
Entretien du matériel roulant,	56,019 95
Entretien du petit matériel et du mobilier,	5,875 03
Eclairage,	4,939 91
Chauffage,	4,825 75
Imprimerie,	358 96
Papeterie,	1,426 98
Habillement et équipement,	1,177 45
Frais et articles divers,	3,248 18
Subventions,	30,372 75
Indemnités pour perte d'effets et avaries,	2,072 40
Assurances,	18 81
Frais généraux,	27,529 05
Total de l'augmentation,	334,249 66

Diminution :

Détaxes,	788 30
Frais judiciaires,	10,479 58
Caisse de prévoyance,	53 30
Diminution (à déduire),	11,321 18
Augmentation nette,	322,928 48

Augmentation totale des charges, impôts et dépenses de l'exploitation,	409,991 14
Diminution totale (à déduire),	12,177 68
Augmentation nette,	397,813 46

Vos dépenses présentent dans leur ensemble une augmentation qui, à l'exception de quelques chapitres, est le résultat direct du développement de votre trafic.

La différence en plus dans les charges de votre exploitation, porte sur le péage à la Compagnie de Saint-Germain, dont le chiffre s'élève avec l'importance de vos transports à l'entrée et à la sortie de Paris.

L'impôt du dixième s'est accru naturellement avec la circulation des voyageurs.

Dans vos dépenses proprement dites de l'exploitation, le personnel employé à la manutention des marchandises, la traction, l'entretien du matériel roulant, l'éclairage, le chauffage, l'imprimerie, la papeterie, les frais divers des stations, les subventions et les indemnités suivent le mouvement de votre exploitation et sont l'inévitable conséquence de sa prospérité.

Quelques-unes de ces dépenses, l'éclairage et le chauffage notamment, ont ressenti les effets de la hausse sur les huiles et le charbon.

D'autres augmentations résultent de circonstances en dehors du semestre. Ainsi, la différence au chapitre des licences et permis représente le droit de timbre sur les feuilles d'expédition des articles de grande vitesse, que vous avez dû acquitter jusqu'au jour où cette question a été résolue à votre avantage.

Des travaux indispensables, exécutés à la gare de Meulan, sont venus grossir le chiffre des dépenses de la voie et des bâtiments. Le traité même passé pour l'entretien des bâtiments, a été l'objet d'une augmentation de prix équitable, introduite dans l'intérêt de sa bonne exécution. Le chapitre du petit matériel a soldé le prix d'acquisition d'une machine plus perfectionnée pour la fabrication des billets. L'habillement a été l'objet de renouvellements qui ne pèsent qu'accidentellement sur ce semestre.

Quant aux subventions, elles comprennent la dépense du service du factage qui, pendant l'exercice correspondant, se déduisait de la recette, et qui figure aujourd'hui, pour ordre, dans ce chapitre, mais dont l'atténuation se trouve dans l'augmentation de recette afférente au chapitre du factage et du magasinage de la grande vitesse.

Enfin, les frais généraux ont eu à supporter, d'une part, des indemnités accordées à des employés qui ont cessé leurs fonctions par suite de modifications introduites dans un de vos principaux services, et, d'autre part, les allocations qui avaient pour but de venir en aide aux employés les moins rétribués de votre ligne, et de ramener, en leur faveur, le prix du pain à la taxe uniforme de 35 centimes le kilogramme.

Nous avons pensé que ces dépenses extraordinaires recevraient votre assentiment.

Les diminutions de dépense portent sur les détaxes et sur les frais judiciaires, qui s'étaient trouvés grevés, l'année dernière, du solde des frais résultant du procès que vous avez gagné contre les mariniers de la Seine.

En résumé, l'accroissement de vos frais d'exploitation est de 322,928 fr. 48 c. pour une augmentation de recettes de 1,051,323 fr. 58 c.; et la dépense proprement dite de votre exploitation ne s'est élevée qu'à 32.9 0/0 de vos recettes. C'est la proportion la plus faible à laquelle soient descendus vos frais d'exploitation.

Nous plaçons également sous vos yeux le tableau comparatif des recettes et des dépenses pendant les années 1852 et 1853. Les résultats de cette comparaison sont analogues à ceux du semestre, et les observations que nous venons de vous présenter à l'occasion du dernier exercice, se reproduisent presque entièrement pour l'année entière.

Si vous approuvez la répartition du dividende de 35 fr. par action, il sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 3 février prochain.

Chemin d'Orléans.

On lit dans le *Mellois* :

« Les travaux de terrassement du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle sont commencés dans le département des Deux-Sèvres, sur le territoire de la commune de la Mothe-Saint-Heray, arrondissement de Melle.

» Tout fait présager que cette nouvelle voie ferrée sera promptement exécutée au grand avantage de tous les intérêts du pays. »

On écrit de Paris au *Phare de Nantes* que l'administration du chemin de fer de Paris à Orléans et à Nantes vient de soumettre au ministre les avant-projets de construction du chemin de fer de Nantes à Saint-Nazaire, sur lesquels les enquêtes vont être prochainement ouvertes. Ce prolongement aura une longueur de 60 kilomètres environ.

La pose des rails sur la seconde voie du chemin de fer d'Orléans, est terminée d'Angoulême à Poitiers.

Chemin de fer du Nord.

EMBRANCHEMENT DE TERGNIERS A REIMS.

Nous avons quelques nouvelles du chemin de fer de Tergniers à Reims. Les avant-projets communiqués à la préfecture de l'Aisne, il y a quelques jours, ont été envoyés à Paris, pour y être revêtus de l'approbation ministérielle indispensable avant qu'on arrive à la formalité de l'enquête. Nous apprenons, par une lettre de Paris, que la Compagnie du Nord annonce pour prochainement l'adjudication des terrassements entre Coucy-les-Eppes et Reims ; elle ferait aussi, l'été, prochain, les ponts sur l'Oise et les canaux Crozat et de la Sambre. On sait que les travaux de terrassement de La Fère à Laon et de Laon à Coucy-les-Eppes n'ont aucune importance.

Chemin du Midi.

Nous sommes heureux d'avoir à constater l'activité inouïe que la Compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne déploie dans la construction de la ligne de Bordeaux à Cette.

En ce moment, plus de six cents ouvriers sont occupés sur divers points entre Montauban et Montbartier. Plusieurs chantiers sont encore ouverts entre Lalande et Grizolles.

Les communes, comprenant les avantages immenses qu'une livraison à l'amiable procurait au pays, ont, d'un accord unanime, donné leur consentement à la prise de possession des terrains, entre autres Montauban, Bressols, Montegh, La Villedieu, Castelsarrasin, etc. Entre le Lhers et Montlaur, un très-petit nombre de propriétaires refusent encore d'accepter les offres de la Compagnie.

(*Journal de Toulouse.*)

Chemin Grand-Central.

La Compagnie du Grand-Central vient de décider qu'un directeur à la résidence de Lyon serait chargé du service du chemin de la jonction de Rhône et Loire dont elle est aujourd'hui propriétaire. M. Bousson, ingénieur, est nommé directeur de ce service.

Chemins de fer étrangers.

On lit dans la *Gazette du Palatinat* :

« Je puis vous donner de bonnes nouvelles sur les travaux du chemin de fer que l'on construit vers les frontières bavaroises. Les travaux sont entrepris sur six points différents; on remarque surtout une grande activité dans les environs de Bischwiller, de Haguenau, dans la forêt de Sourbourg, entre Riedseltz et Soultz, et enfin à Wissembourg même. Le travail le plus difficile, la tranchée d'Altenstadt, est presque achevé.

» Sur la première section, entre Vendenheim et Weyersheim, la voie peut déjà recevoir le ballast : il en est de même dans la forêt de Sourbourg. Partout on a pu placer des rails provisoires pour faciliter les travaux.

» La direction générale de l'établissement de la ligne est confiée à M. de Regel, ingénieur en chef de la ligne de Bâle ; les constructions sont faites par un des premiers architectes de l'Alsace, M. Weyer, le même qui a élevé la belle manufacture des tabacs de Strasbourg, l'une des plus vastes de l'Europe.

» A en juger par l'état actuel des travaux, la section de Strasbourg à Bischwiller pourra être livrée à la circulation vers le commencement de l'été prochain; toute la ligne sera praticable vers le mois d'octobre. »

On écrit de Berlin, le 28 janvier, qu'on a résolu de construire un chemin de fer direct de cette ville à Leipzik.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 20 janvier 1854.

Présidence de M. VUIGNER, Président.

L'ordre du jour appelle la discussion sur la valeur comparative des aciers français et des aciers anglais. D'après des notes recueillies au chemin de fer du Nord, il résulte que, de l'année 1846 au mois d'août 1853, la Compagnie a exclusivement employé les aciers anglais Hautsmann pour la confection des outils, barres, ciseaux, etc. ; que, depuis le mois d'août 1853, des demandes ont été faites à trois usines françaises, celles de M. James Jackson et fils, MM. Jackson frères et Cᵉ et MM. Breton et Nicolon, représentants de la forge de Val-Benoist, et que jusqu'ici les produits de ces usines ont été jugés (sur de petites quantités, il est vrai) un peu inférieurs aux produits anglais.

UN MEMBRE dit que M. le directeur de la Monnaie, après de très-longs essais, a donné la préférence aux aciers français sur les aciers Hautsmann. Il dit également que, par son expérience personnelle et par des essais poursuivis pendant un an et demi, il a acquis la conviction de la supériorité des aciers Jackson sur les aciers Hautsmann. Il est vrai que ces aciers, de provenance différente, ne se travaillent pas de la même manière.

UN AUTRE MEMBRE exprime la crainte que la réduction des droits à l'importation des aciers fondus ne compromette en France cette fabrication. Il regrette d'autant plus cet abaissement de tarif, que la France peut produire aussi bien que l'Angleterre et suffire à la consommation du pays.

Jusqu'à ces derniers temps, la différence qui a existé entre la fabrication des aciers anglais et des aciers français provenait de la qualité des matières employées. Réaumur avait posé en principe que les fers français étaient de nature à faire d'excellents aciers; depuis cette époque on a suivi ces errements, et les produits fabriqués ont été constamment secondaires; mais, depuis qu'on a employé pour cette fabrication, comme on le fait en Angleterre, des fers de Suède, on a obtenu en France des résultats satisfaisants. Il n'y a pas de secret dans la fabrication de l'acier fondu; elle se compose de deux opérations : la cémentation et la fusion, qui, toutes deux, sont très-simples et sont partout les mêmes. Cette industrie a été importée en France par des Anglais, avec des ouvriers et des appareils venus d'Angleterre. La matière première (le fer de Suède) étant la même, il n'y a donc pas de raison pour qu'il puisse y avoir de différence dans les produits; le seul élément que la France ait fourni, le charbon, a été, dès l'origine, puisé aux meilleurs gîtes houillers de notre pays.

L'expérience du chemin de fer du Nord ne peut rien décider d'une manière absolue, puisque les essais comparatifs n'ont pas été faits sur des quantités importantes; et, en réponse aux documents fournis, il est donné lecture de lettres de nos principaux constructeurs et fabricants, travaillant spécialement l'acier fondu, qui toutes attestent que les aciers fondus de M. Jackson ont toujours donné de bons résultats, et que souvent ils sont trouvés supérieurs aux aciers anglais.

Le travail de l'acier exige, d'ailleurs, des soins spéciaux et minutieux; pendant longtemps nos ouvriers n'ont pas su façonner nos aciers anglais de meilleure qualité : aussi a-t-on l'habitude de n'envoyer en France que les aciers des qualités les plus douces, c'est-à-dire les plus faciles à souder ou à manipuler. Ce sont ces qualités que l'on a d'abord fabriquées en France, et aujourd'hui que l'habitude de manier l'acier s'est répandue dans tous les ateliers, la fabrication a suivi ces progrès, et elle tend à devenir en tout semblable à celle de l'Angleterre. A l'avenir, ni du côté du fabricant, ni du côté du consommateur, il n'y aura de différence ; c'est ce que MM. Jackson ont parfaitement compris : aussi ont-ils poussé leur fabrication en conséquence. Leurs produits actuels rivalisent avec les meilleurs aciers anglais.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite au prochain numéro.*)

Correspondance.

M. J. T., à R. — Nᵒ 1, Orléans, Strasbourg, Nord, Lyon. — Nᵒ 2, Midi, Grand-Central. — Nᵒ 3, Abstenez-vous.

M. M. X., à Nancy. — Nᵒ 1, 21 fr. probablement; nous en avons bonne opinion. — Nᵒ 2, à la situation générale. — Nᵒ 3, nous le désapprouvons. — Nᵒ 4, 35 à 40 fr. environ, y compris les intérêts touchés. — Nᵒ 5, cela dépend beaucoup des événements politiques.

M. de T. (Aube). — Arbitrez contre des Midi.

M. L., au Havre. — Nᵒ 1, oui, mais elle ne vous bonifierait pas l'intérêt. — Nᵒ 2, jusqu'à ce que la Compagnie annonce la vente des actions en retard.

M. F., à Versailles. — Nᵒ 1, on ne peut indiquer les époques précises des paiements qu'après les assemblées générales. Nous vous donnerons incessamment ce que vous demandez. — Nᵒ 2, il est aussi exact que possible. Au reste, nous allons le réviser.

M. H., à Rouen. — Vos questions sont mal posées; veuillez les numéroter et les exprimer avec précision.

M. L. H. — Nᵒˢ 1 et 2, gardez. — Nᵒ 3, acceptez la proposition qu'on vous fait, puisque les bonnes lignes de chemins de fer rapportent aujourd'hui de 6 à 8 0/0. — Nᵒ 4, Orléans, Strasbourg, Lyon. — Nᵒ 5, oui.

M. L. F., à Ch. — Nᵒˢ 1, 2 et 3, l'amortissement n'a pu encore fonctionner, puisque les recettes n'ont pas couvert les dépenses. — Nᵒ 4, il l'a pris simplement à bail.

M. H. G., à Leroux. — Nᵒ 1, oui; prenez des Orléans et des Strasbourg. — Nᵒ 2, excellent. — Nᵒ 3, nous ne pouvons faire aucune concession sur notre tarif.

M. X. X. X., à Abbeville. — Nᵒ 1, oui. — Nᵒ 2, oui.

M. R., à Saint-Quentin. — Nᵒ 1, non. — Nᵒ 2, non. — Nᵒ 4, non. — Nᵒ 5, prenez des Orléans et des Strasbourg.

M. V. W., à Saint-Quentin. — Nᵒ 1, prenez les nᵒˢ 1 et 5. — Nᵒ 2, oui, quand on peut lever les titres. — Nᵒ 3, oui.

M. A. C., à Saint-Mandé. — Nous donnons la préférence au nᵒ 1.

M. A. D. — Nᵒ 1, nous ne vous conseillons pas ce placement. — Nᵒ 2, gardez. — Nᵒ 3, oui. — Nᵒ 5, arbitrez contre des Midi. — Nᵒ 5, on vous l'expédie.

M. A. M., à Fère. — 50 fr. au 10 février.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

66,018 voyageurs	205,858 50
Bagages, marchandises, etc	455,636 85
TOTAL	661,495 35

Semaine correspondante de 1853.

56,424 voyageurs	198,043 25
Bagages, marchandises, etc	374,606 58
PRODUIT total	572,649 83

Recette totale du 1er au 28 janvier.

1853	2,440,615 61
1852	2,226,847 85
DIFFÉRENCE	219,767 74

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

14,292 voyageurs	68,450 85
Bagages, marchandises, etc	148,043 80
TOTAL de la semaine	216,494 65
TOTAL de l'exercice courant	782,677 60
Semaine correspondante de 1853	169 527 30
Exercice correspondant de 1853	649,236 65

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

9,384 voyageurs	27,110 90
Bagages, marchandises, etc	78,255 30
TOTAL de la semaine	105,366 20
TOTAL de l'exercice courant	2,106,501 05
Semaine correspondante de 1853	72,117 95
TOTAL de l'exercice correspondant	1,655,425 25

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

Grande vitesse) 28,513 voyageurs	149,955 95
Petite vitesse) Bagages, marchand.	182,343 70
TOTAL de la semaine	332,299 65
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	910,592 05
TOTAL	1,242,891 70
Semaine correspondante de 1853	306,811 20
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	1,010,852 87
TOTAL de l'exercice correspondant	1,317,644 07

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 16 au 22 janvier 1854.

9,700 voyageurs	20,740 40
Messageries, bagages, marchandises	35,010 86
TOTAL	55,751 26
Semaine correspondante de 1853	45,345 15
Recette totale du 1er au 22 janv.	140,716 65
Recette totale de 1853	145,884 38
Différence en faveur de 1853	3,832 27

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

Voyageurs	228,310 77
Bagages, marchandises, etc	548,155 05
TOTAL	776,465 82
Semaine correspondante de 1853	535,995 52
Différence en faveur de 1854	240,470 30
Recettes du 1er au 28 janvier	2,760,326 21
Recette correspondante de 1853	2,112,362 00
Différence en faveur de 1854	647,964 21

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 4e semaine.

Du 22 au 28 janvier 1854.

Voyageurs	170,078 95
Marchandises	304,577 34
TOTAL de la semaine	474,656 29
Recettes antérieures	1,198,033 55
TOTAL GÉNÉRAL	1,673,280 84
4e semaine de 1854	474,656 29
Semaine correspondante de 1853	345,796 03
Différence en faveur de 1854	128,860 26

Section de Montereau à Troyes.

Du 22 au 28 janvier 1854.

Voyageurs	7,908 95
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	13,919 60
TOTAL	21,828 55
Recettes antérieures	72,061 75
TOTAL	93,890 30

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 23 au 29 janvier 1854.

Ouest. — 7,336 voyageurs (gr. vitesse	30,059 25
(Petite vitesse)	3?,268 97
TOTAL	67,328 22
Rive droite. — 20,426 voyageurs	17,958 00
Rive gauche — 13,071 voyageurs	11,035 05
TOTAL	96,321 27
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	54,602 15
Rive droite	19,711 70
Rive gauche	10,035 30
TOTAL	84,349 15

Recette totale du 1er au 29 janvier 1854 :

Ouest, r. droite & r. gauche. — 1854	412,731 72
Idem. — 1853	370,071 60

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 15 au 21 janvier 1854.

Voyageurs	65,253 80
Bagages et marchandises	114,717 15
TOTAL de la semaine	179,970 95
Semaine correspondante de 1853	147,916 65
Augmentation	32,054 30
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	506,670 77
Recette correspondante de 1853	435,043 15
Augmentation	71,627 62

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de janvier 1854.

Voyageurs	127,730. Recettes.	86,665 05
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest		67,506 25
Total		154,171 30

Janvier 1853.

Voyageurs	140,321 Recettes	142,020 [illegible]
Différence en faveur de 1854		12,150 [illegible]

Chemin de fer Léopold.

Movimento e Incasso del mese di Dicembre 1853, *col confronto dello stesso mese nell anno* 1852.

		PASSEGGERI.	INCASSO.		
		N°	Lire	S.	D.
Da Passeggeri	1852 ..	66,366	114,667	10	»
	1853 ..	62,882	116,470	18	4
Da R. Dipartimenti	1852 ..	1,140	4,631	7	8
	1853 ..	952	5,526	18	8
TOTALI	1852 ..	67,506			
	1853 ..	63,834			
Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec.	1852		11,984	5	4
	1853		15,344	19	»
Mercanzie e Bestiami	1852		41,649	6	»
	1853		62,070	2	6
TOTALI	1852		172,93?	0	»
	1853		199,421	18	6

Firenze, 10 Gennajo 1854.

Il Direttore degli Affari Sociali,

Ubaldino PERUZZI.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER DE

MULHOUSE A THANN.

CONVOCATION DE MM. LES ACTIONNAIRES EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE. — Conformément aux art. 9, 17 et 24 des statuts de la Société anonyme du chemin de Mulhouse à Thann, le Conseil d'administration convoque MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 30 janvier 1854, à trois heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, à Paris.

L'assemblée aura à délibérer sur les modifications à apporter aux statuts de ladite Société.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann, à l'occasion de la fusion projetée, sans son aveu et en violation de ses droits, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle, rendent urgentes l'assemblée présentement convoquée. MM. les actionnaires sont invités à s'y rendre exactement.

MM. N. MONTEAUX ET FILS,

PALAIS-ROYAL, succursale boulevard Montmartre, 17, ont l'honneur de prévenir le public qu'ils paieront, comme par le passé, à l'échéance ou par anticipation, les coupons et dividendes de toutes les actions et obligations de chemins de fer, de rentes françaises, fonds espagnols, et, en général, de tous les fonds publics français et étrangers.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A STRASBOURG.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

AVIS. Le décret qui homologue les statuts modifiés par suite de la convention du 17 août, ayant été publié le 24 janvier. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les Souscripteurs des actions nouvelles, qu'à partir du 25 courant, les titres nominatifs seront remis en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, rue et place de Strasbourg, de 10 à 3 heures.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

— L'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations foncières que le tirage au sort de la première série, qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., devant avoir lieu le 1er février prochain, ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort et qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis, jusqu'au 10 février, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 fr. avant le 11 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 15 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des promesses qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen, Zaleski, Hall et comp., banquiers, rue Basse-du-Rempart, n° 26, se chargent de faire l'avance des versements de 100 fr. pour ceux des porteurs de promesses qui leur déposeront leurs titres.

MM. les porteurs des obligations entièrement libérées sont, en même temps, prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres 4 0/0 sera admise du lundi 13 février au 25 du même mois.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires sont prévenus que le bureau des transferts sera ouvert tous les jours, de dix heures à deux heures, à compter du 25 janvier courant.

L'émission de cet emprunt est faite au pair, soit au prix de 1000 francs par Obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Le surplus sera versé aux époques suivantes :

250 fr. le 15 mai 1854;
250 — le 15 août 1854;
250 — le 15 novembre 1854;

Le premier coupon d'intérêt représentant 5 0/0 des sommes versées sera payé le 1er décembre 1854. Il sera tenu compte à la même époque des intérêts à 5 0/0 sur les versements effectués par anticipation.

La préférence pour cette souscription est réservée, jusqu'au 15 février 1854, à MM. les Actionnaires de la Compagnie de Rouen.

Par ordre du Conseil,
Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-ÉTIENNE A LYON.

Le Conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les Actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, que ceux d'entre eux qui voudront retirer les titres qui leur appartiennent, le pourront faire, à partir du 1er février prochain, en s'adressant aux bureaux de l'Agence centrale de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, rue de Lille, 123, à Paris, où il leur sera remis un bordereau échangeable, contre les Titres leur appartenant, dans les bureaux de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 2 heures.

CHEMIN DE FER

DE VERSAILLES (RIVE GAUCHE).

Les Liquidateurs de la Compagnie de la Rive gauche invitent les porteurs des Obligations 916 et 1035 à se présenter, avant midi, dans les bureaux de la liquidation, rue Taranne, 10, pour recevoir le remboursement desdites Obligations, dans la huitaine de ce jour, faute de quoi le montant desdites Obligations sera versé à la Caisse des dépôts et consignations, à leurs risques et périls.

Les Liquidateurs :
DE SAUVILLE, COUSIN et DE ST-ANGE.

COMPAGNIE ANONYME DES

MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du conseil d'administration en date du 3 décembre 1853, le dernier versement de *cent francs*, par action, devra être effectué, du 5 au 20 février prochain, à la caisse de MM. de Rothschild, frères, banquiers de la Compagnie, 21 rue Laffitte, à Paris; passé ce délai, un intérêt de cinq pour cent sera exigé des versements en retard.

Les certificats provisoires seront échangés contre des titres définitifs.

Une somme de *cinq francs* par action sera déduite du versement, pour intérêt jusqu'au 31 décembre dernier.

Paris le 20 janvier 1854.

L'un des administrateurs délégués
MARTIAL LECLERCQ.

Le président du conseil d'administration,
FRANCIS MILLS.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES,

FONDERIES ET FORGES

DE BOUQUIES ET DE JUMEL

en liquidation. MM. les actionnaires de ladite compagnie en liquidation sont prévenus qu'une répartition de DEUX CENTS FRANCS par action a lieu au siége de la société, rue de Grammont, 21.

N. B. Apporter les titres, qui seront échangés contre des bons de liquidation.

A vendre, par adjudication et au rabais, sur la mise à prix de 30,000 fr., en l'étude de Me Sensier, notaire à Tours, le jeudi 9 février 1854

UNE FILATURE

de chanvre, lin et étoupes, sise à Artannes, sur la rivière de l'Indre, à 12 kilomètres de Tours et à de la station du chemin de fer, avec son matériel complet, sorti des ateliers de Lille (Nord), et de Leeds en Angleterre. La chute d'eau de 30 chevaux peut être doublée à peu de frais.

S'adresser à M. Plessix, agréé à Tours;

Et à Me Sensier, notaire à Tours, dépositaire du cahier des charges.

COMPAGNIE

DES USINES MÉTALLURGIQUES

RÉUNIES DE SEPTÊMES. MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre des actions déposées pour l'assemblée générale n'ayant pas atteint le tiers des actions émises, l'assemblée se trouve renvoyée de droit, d'après l'article 34 des statuts, à un mois de ce jour. Elle est, en conséquence, convoquée définitivement pour le onze février, à trois heures, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Les actions devront être déposées à partir du 20 janvier jusqu'au 1er février, au plus tard, chez MM Alliez, Grand et Ce, banquiers de la société, rue de Trévise, 14.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Les porteurs d'obligations de l'emprunt sont informés que le coupon de 25 fr. échéant le 1er février 1854, sera payé à partir dudit jour aux caisses de la Compagnie à Paris et à Lyon, et chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers à Genève.

LÉGISLATION DE POLICE DES CHEMINS DE FER

et commissariat de surveillance administrative. — Par VICTOR NANCY, commissaire de première classe.

Cet ouvrage a reçu la haute approbation de M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Paris, Chaix, rue Bergère, 20, et Carillian-Gœury, quai des Augustins, 49.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinés : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort : 3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 26,847 — 21,648 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,161 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le dividende du deuxième semestre 1853, fixé par l'assemblée générale du 31 janvier 1854, à 35 francs par action, est payable à dater du 3 février courant, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, *sur présentation des Titres.*

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON.

Le Conseil d'administration, en conformité de l'art. 34 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'une assemblée générale est convoquée pour le jeudi 2 mars prochain, à 3 heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 106, à l'effet de :

1° Examiner et recevoir les comptes annuels;

2° Entendre le compte rendu des négociations entamées pour la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et s'il y a lieu, donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour conclure cette fusion, au mieux des intérêts de la Compagnie;

3° Délibérer sur les diverses propositions qui lui seront soumises par le Conseil;

MM. les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt nominatifs, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 52, à Paris, avant le 20 février, pour retirer leur carte d'admission contre le dépôt de leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire,
A. GAIDE.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie; à Londres, chez MM. P. Monteaux et C°, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et C°.

CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND, PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

— En exécution de l'art. 30 des statuts, l'assemblée générale se réunira samedi 4 mars 1854, à midi, au siége de la Compagnie, rue Aux Choux, 8 *bis*, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder aux élections (art. 15 et 42).

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 25 février; ou à Paris, chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, avant le 21 février 1854.

FUSÉES DE SURETÉ,

DITES MÈCHES DE MINEURS, *de MM. Bickford Davey, Chanu et C°, à Rouen.* — Les fusées de sûreté sont employées avec un grand avantage pour conduire le feu à la charge, sans le secours de l'épinglette et de la cannette, dans les travaux à la poudre des mines, carrières et grands travaux publics.

L'administration les a fait mettre à l'étude; un rapport, écrit par M. Le Chatellier, ingénieur en chef des mines, a été inséré aux *Annales des Mines.*

Nos fusées ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Londres.

Fusées goudronnées, travaux extérieurs et légèrement humides.

Fusées blanches, sans odeur, pour les travaux en galeries;

Fusées Gutta Perka, pour le tir des mines submergées;

Cartouches imperméables, pour mettre la poudre à l'abri de l'humidité.

DEPOT SPÉCIAL A PARIS.

M. FICHET, MÉCANICIEN,

Rue Richelieu, 71, fournisseur breveté par LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice; breveté d'invention de quinze ans pour ses coffres-forts inattaquables au burin et à l'épreuve du feu; breveté pour ses serrures à combinaisons invisibles et pour serrures sans clef, ayant terminé des caisses qui peuvent défier le feu le plus violent, désire mettre le public à même de juger de l'infaillibilité de son système. A cette fin, il mettra à la disposition du public une de ses caisses dans laquelle on déposera des papiers séance tenante. La caisse sera fermée publiquement, et la clef déposée entre les mains d'une personne désignée à cet effet. Le feu sera mis au bûcher préparé à l'avance et entretenu pendant le temps voulu. Quand il sera expiré, on retirera la caisse du feu, on l'ouvrira, et l'état des papiers sera constaté publiquement.

réunion, c'est-à-dire le 23 janvier.

La production des titres pourra avoir lieu, à partir du 8 janvier, de dix heures à deux heures.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire général,
A. NOBLET.

RAILS POUR CHEMINS DE FER.

2,000 tonnes de rails et fers des premières marques du pays de Galles pour chemins de fer, à exécuter suivant les modèles de l'acheteur, pour être expédiés du pays de Galles en mars et avril prochains.

Adresser les demandes à :

G. BAILEY TOMS AND C°, commission merchants, 27, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

AUX MARCHANDS ET GRANDS CONSOMMATEURS DE FER.

La maison de commission Bailey Toms et C°, de Londres, reçoit les commandes de l'étranger et se charge de leur exécution, aux cours du jour de la réception des ordres, tant pour les fontes de fusion que pour les fers de toute description, les barres, les rails, la tôle, etc., etc.

La maison Bailey Toms et C° donne à ses correspondants des avis particuliers sur la position des marchés à fer anglais et écossais et sur le prix de la fonte et du fer rendus au littoral français.

S'adresser à G. BAILEY TOMS AND C°, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A BORDEAUX

et dans ses environs. — *Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr.—Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouve le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes; à Etampes, c'est le nom de la duchesse d'Etampes; à Orléans, les pages historiques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVI° siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François I°. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu.* Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille des colonies, et patrie adoptive des nababs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour le lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET C°, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres,— Pièces de Théâtre et Romans illustrés,— Musée littéraire,— Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse se trouve continuellement sous l'influence des questions politiques qui préoccupent depuis si longtemps tous les esprits.

La liquidation s'est encore faite en forte baisse ; il y a même eu des livraisons de titres assez considérables, qui ont contribué à faire fléchir de nouveau les cours de la rente. Le 3 0/0 a fléchi, depuis huit jours, de 3 fr., à 67 35. Ce n'est pas pourtant qu'il y ait beaucoup d'affaires engagées en spéculation. La plupart des spéculateurs trouvent la position trop dangereuse pour s'aventurer à faire des opérations à terme, à moins de se couvrir par des primes, et l'écart entre le ferme et les primes est si fort que l'on hésite à entamer ce genre d'opération.

Les actions de chemins de fer ont été vivement affectées, et elles sont restées à peu près aux plus bas cours qui aient été cotés jusqu'à présent. Ainsi, le Nord a fléchi, depuis huit jours, de 40 fr., à 717 50; l'Est, de 47 50, à 690; Lyon, de 37 50, à 800; Orléans, de 52 50, à 1,107 50; Rouen, de 30 fr., à 910; Lyon à la Méditerranée, de 35 fr., à 617 50; le Midi, de 32 50, à 520; le Grand-Central, de 27 50, à 425; Dijon, de 40 fr., à 460; Saint-Germain, de 55 fr., à 600.

Beaucoup de personnes ont été appelées par la Banque à fournir des suppléments de couvertures, et ceux qui n'ont pas pu satisfaire à ces demandes ont été obligés de vendre une partie de leurs actions pour se libérer envers la Banque. Ces offres ont exercé une pression sur les cours des principales lignes et ont augmenté la baisse. Dans des moments pareils, personne ne songe plus ni à l'augmentation des recettes, ni aux chances de dividendes élevés. On vend, soit pour obéir à un sentiment de peur, soit dans l'espoir de pouvoir racheter plus bas et de diminuer son prix de revient, soit pour besoin d'argent. Aussi les détenteurs de la province, qui ne spéculent pas et qui ont fait de leurs achats d'actions des placements sérieux, sont bien moins exposés que les spéculateurs ou les détenteurs de Paris à se laisser intimider par les cours de la Bourse. Il arrive très-peu de titres des départements, mais il suffit que les achats se soient ralentis, et que d'un autre côté il survienne des offres continuelles, pour que les cours abandonnés à eux-mêmes soient rapidement entraînés.

Les actions nouvelles de l'Est ont été relativement mieux tenues que les anciennes. Elles ont fléchi de 577 50 à 550, tandis que la baisse a été sur les anciennes de 737 50 à 690.

Les prochains appels de fonds sur les actions de Cherbourg et du Grand-Central ont augmenté le nombre des vendeurs sur ces deux lignes.

Les actions du Crédit mobilier ont baissé de 55 f. Cette baisse n'est pas justifiée, la Compagnie ayant presque entièrement vidé son portefeuille à la fin de décembre et n'ayant plus dès lors que des valeurs achetées dans les bas cours de janvier.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 26 janvier jusqu'à celle du 2 février.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 98 25 à 97 au comptant et de 98 05 à 96 90 à terme.

La rente 3 0/0 a fléchi de 70 50 à 67 45; elle est restée à 67 50 au comptant, et à 64 35 à terme.

La Banque de France a monté de 2,650 à 2,675; elle est restée à 2,650.

Le Crédit mobilier a fléchi de 655 à 605 au comptant et à 600 à terme.

Le Crédit foncier a fléchi de 515 à 500, et les obligations foncières, de 930 à 920.

Les actions du Nord ont fléchi de 755 à 715; elles ont fermé à 717 50.

Les actions de l'Est ont fléchi de 740 à 695 au comptant et à 690 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont baissé de 575 à 555 au comptant et de 550 à terme.

Les actions de Lyon ont fléchi de 840 à 795; elles ont fermé à 800.

Orléans a fléchi de 1,062 50 à 105; il a fermé de 1,015 au comptant et à terme.

Rouen a fléchi de 940 à 910.

Le Havre a fléchi de 437 50 à 425.

Bâle a monté de 355 à 367 50; il est resté à 355.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 655 à 617 50; il a fermé à 617 50.

L'Ouest a monté de 555 à 567 50; il a fermé à 565.

Cherbourg a baissé de 490 à 480; Dijon, de 500 à 460.

Le Grand-Central a fléchi de 455 à 420; il est resté à 425.

Genève a fléchi de 457 50 à 435 au comptant, et à 430 à terme.

Saint-Germain a fléchi de 657 50 à 650.

Sceaux s'est tenu à 150.

Samedi. — Les cours se sont faiblement tenus et les affaires étaient languissantes. Les chemins de fer étaient plus faibles que la rente. Le 3 0/0 a varié de 69 40 à 68 80 au comptant, et de 69 40 à 68 85 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 85 à 97 60 au comptant, et de 98 à 97 50 à terme. La Banque a monté de 25 à 2,675. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 50 à 922 50 au comptant, et à 920 à terme; les actions du Nord, de 10 à 735 au comptant, et de 12 50 à 732 50 à terme; l'Est, de 7 50 à 720 au comptant, et de 8 75 à 715 à terme; les nouvelles de l'Est, de 5 à 562 50; Lyon, de 5 à 820; Orléans, de 20 à 1,030; Rouen, de 10 à 930; le Havre, de 5 à 430; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 645; l'Ouest, de 2 50 à 562 50; Genève, de 5 à 455; le Midi, de 10 à 540; le Grand-Central, de 5 à 442 50; Saint-Germain, de 10 à 637 50; Cherbourg, de 7 50 à 482 50; Dijon, de 17 50 à 480. Bâle s'est tenu à 360.

Lundi. — Les cours sont toujours très-faibles. Cependant la baisse était arrêtée. Les cours ont même repris à la clôture. Les affaires étaient difficiles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant à 68 20, elle est restée à 68 60; elle a varié à terme de 68 75. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 98 à 97 80, et à terme de 97 50. La Banque s'est tenue à 2,725; les obligations foncières, à 920; le Crédit mobilier, de 610 à 632 50; le Nord, de 727 50 à 740; l'Est, de 705 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 555 à 562 50; Lyon, de 810 à 820: Orléans, de 1,025 à 1,040; Rouen, de 922 50 à 930; le Havre, de 427 50 à 430; Bâle, de 360 à 362 50; Lyon à la Méditerranée, de 627 50 à 632 50; l'Ouest, de 560 à 567 50; le Midi, de 535 à 540; le Grand-Central, de 430 à 437 50; Saint-Germain, de 620 à 635. Genève a fait 441 25; Dijon, 485; Cherbourg, 485.

Mardi. — Les premiers cours de la bourse s'étaient encore améliorés, mais les offres ont recommencé et toutes les valeurs ont encore fermé en baisse. La rente 3 0/0 a varié de 69 25 à 68 80 au comptant, et de 69 25 à 65 40 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 90 à 97 50 au comptant, et de 97 85 à 97 50 à terme. La Banque a fléchi de 5 à 2,676; le Crédit mobilier, de 5 à 627 50; le Nord, de 7 50 à 732 50; l'Est, de 10 à 712 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 56[illegible]; Lyon, de 2 50 à 817 50. Lyon à la Méditerranée a monté de 2 50 à 635. Le Midi s'est tenu à 535; Dijon, à 430; Cherbourg, à 480; l'Ouest, à 567 50; Genève, à 440; le Grand-Central, à 435. Saint-Germain a fléchi de 10 à 625; Bâle, de 2 50 a 363.

Mercredi. — Une nouvelle tentative de reprise ayant échoué, les derniers cours étaient encore cotés avec une nouvelle baisse. Toutes les valeurs étaient offertes en liquidation. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 80 à 68 40, de 68 95 à 68 25 en liquidation. et de 68 80 à 68 30 pour fin février. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 97 75 à 97 50 au comptant, et de 97 60 à 97 40 en liquidation. La Banque s'est tenue à 2,670. Le Crédit mobilier a varié de 632 50 à 627 50; le Nord, de 732 50 à 735; l'Est, de 717 50 à 708 75; les nouvelles actions de l'Est, de 562 50 à 560; Lyon, de 820 à 817 50; Orléans, de 1,035 à 1,030; Rouen, de 930 à 917 50; Lyon à la Méditerranée, de 650 à 642 50; Genève, de 440 à 435; le Midi, de 540 à 532 50; le Grand Central, de 440 à 435; Saint-Germain, de 625 à 622 50.

Jeudi. — Toutes les valeurs ont été constamment offertes et en baisse. La liquidation des chemins de fer s'est faite difficilement. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 90 c. à 67 50. et à terme de 95 c. à 67 35; la rente 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 97, et de 60 c. à terme à 96 80; la Banque, de 10 fr. à 2,660; le Crédit mobilier, de 20 à 605; le Nord, de 17 50 à 717 50; l'Est, de 13 75 à 695; les nouvelles actions de l'Est, de 5 à 555; Lyon, de 17 50 à 800; Orléans, de 15 à 1,015; Rouen, de 17 50 à 910; le Havre, de 2 50 à 425; Bâle, de 5 à 355; Lyon à la Méditerranée. de 25 à 617 50; l'Ouest, de 10 à 555; Dijon, de 20 à 460; le Midi, de 7 50 à 525; le Grand-Central, de 10 à 425; Saint-Germain, de 22 50 à 600.

Vendredi. — La bourse était débarrassée aujourd'hui des difficultés de la liquidation et toutes les valeurs étaient mieux tenues. Il est vrai que les consolidés arrivaient avec 1/4 de hausse à 91, et que l'on annonçait que la mission du comte Orloff avait échoué à Vienne. Le 3 0/0 a varié de 67 80 à 68 au comptant, et de 67 50 à 67 80 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 65 à 96 90 au comptant, et de 97 20 à 97 à terme. La Banque a repris à 2,665; le Crédit mobilier, à 625; le Nord, à 725; l'Est, à 703 75; Lyon, à 808 75; Orléans, à 1,028 75; Rouen, à 920; Lyon, à la Méditerranée, à 632 50; le Grand-Central, à 432 50; Genève, à 437 50; le Midi, à 527 50; Saint-Germain, à 615; l'Ouest, à 555, les nouvelles de l'Est, à 555.

AD. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 28 janvier au 3 février 1854.

Longueur Exploit.	Longueur Concéd.	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1854	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Compt.	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Compt.	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Compt.	Vendredi 3 Terme
710	912	99	400.000	400	tout	11 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	735 --	742 50	740 --	745 --	732 50	742 50	735 --	742 50	715 --	713 --	735 --	728 --
toul.	137	93	72.000	500	tout	25 fr. 1er semestre	juillet 1853	Paris à Rouen	930 --	925 --	[illegible]	930 --	935 --	930 --	925 --	922 50	910 --	907 50	920 --	915 --
toul.	92	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	mars 1853	Rouen au Havre.	411 --	--	430 --	427 50	430 --	--	427 50	--	425 --	--	425 --	--
toul.	84	94	24.000	500	100	7 fr. 50 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
•	•	99	60.000	500	100	5 0/0 (1).	juillet 1853	Caen et Cherbourg	482 50	485 --	485 --	--	480 --	--	480 --	--	480 --	--	480 --	--
toul.	25	99	18.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	janv. 1854	Saint-Germain.	637 50	640 --	635 --	625 --	625 --	630 --	622 50	630 --	600 --	600 --	615 --	600 --
toul	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m	juillet 1853	Versailles (r. g.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
140	•	99	50.000	500	250	21 fr. p. un an.	avril 1853	Ouest	562 50	562 50	567 50	565 --	567 50	--	565 --	--	550 --	--	555 --	555 --
toul.	11	50	6.000	500	tout	néant	•	Paris à Sceaux	--	--	--	--	150 --	--	150 --	--	--	--	--	--
1116	1562	99	300.000	500	tout	48 fr. 40 p. un an	janv. 1853	Orléans	1030 --	1030 --	1040 --	1032 50	1027 50	1030 --	1040 --	1027 50	1010 --	1012 50	1020 25	1012 50
527	600	99	250.000	500	tout	31 fr. p. un an	juillet 1853	Paris à Strasbourg	721 --	715 --	722 50	705 --	712 50	712 50	705 25	710 --	695 --	695 --	700 25	700 --
141	190	99	84.000	500	tout	11 fr. p. un an.	janv. 1854	Id. nouvelles	562 50	562 50	562 50	565 --	560 --	560 --	560 --	560 --	550 --	550 --	560 --	565 --
•	175	99	32.000	500	250	4 0/0 (1).	juillet 1853	Strasbourg à Bâle	300 --	301 --	302 50	302 50	300 --	--	300 --	--	355 --	--	357 50	350 --
363	515	99	240.000	500	250	11 fr. p. un an	juillet 1853	Blesme à Gray.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
toul.	460	99	60.000	500	tout	40 [illegible]	•	Paris à Lyon	920 --	920 --	920 --	920 --	917 50	912 50	917 50	917 50	900 --	900 --	900 75	905 --
•	•	99	3.300	500	100	5 0/0 (1)	•	Montér. à Troyes.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
•	127	99	33.200	500	300	5 0/0 (1)	juillet 1853	Paris aux Ormes.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
toul.	57	perp.	2.200	5.000	tout	637 f. 50 p. un an	janv 1853	Dijon à Besançon	--	--	485 --	--	490 --	--	490 --	--	470 --	--	170 --	--
•	•	•	•	•	200	•	•	St-Étienne à Lyon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
•	•	99	80.000	500	300	4 0/0 p. un an (3).	juin 1853	Lyon à Genève	450 --	440 --	441 25	--	440 --	--	435 --	--	435 --	--	437 50	--
•	720	99	131.000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853.	Lyon à la Méditerr.	645 --	640 --	628 50	635 --	635 --	635 --	642 50	640 --	617 50	620 --	620 50	620 --
toul.	52	91	10.000	500	tout	néant	•	Chemins du Midi.	540 --	548 50	535 --	540 --	535 --	535 --	532 50	535 --	525 --	535 --	527 50	530 --
•	•	•	•	•	200	4 0/0 (1).	•	Bordeaux à la Teste	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
toul.	60	99	12.500	1.000	tout	40 fr. par an	février 1853	Grand Central	442 50	440 --	437 50	434 25	440 --	440 --	435 --	--	425 --	427 50	432 50	430 --
toul.	50	99	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1854.	Naples à Castellam.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
•	•	•	•	•	•	•	•	Anvers à Gand	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(1) Pendant la durée des travaux.
(2) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(3) Plus l'intérêt à 4 0/0.

Valeurs	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Compt.	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Compt.	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Compt.	Vendredi 3 Terme
Rentes 3 0/0	68 90	68 95	68 60	68 75	68 10	68 40	68 50	68 25	67 50	67 75	68 --	67 [illegible]
Rentes 4 1/2 0/0	97 60	97 50	97 60	97 50	97 30	97 50	97 50	97 40	97 --	96 90	96 [illegible]	97 [illegible]
Banque de France	2675 --	•	2675 --	•	2670 --	•	2650 --	•	2600 --	•	2600 --	•
Crédit mobilier	627 50	620 --	632 50	635 --	627 50	•	625 --	625 --	607 50	607 50	605 --	607 [illegible]
Comptoir national	530 --	•	535 --	•	535 --	•	530 --	•	525 --	•	525 --	•
Banque foncière	500 --	•	500 --	•	500 --	•	507 50	•	500 --	•	500 --	•
D° Obligations (Cert.)	922 50	•	920 --	•	922 50	•	922 50	921 75	920 --	•	922 50	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 28 janvier au 3 février 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts annuels	Époque des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	28	30	31	1	2	3
1854.	130.000	75 ans	325	tout.	500	7 50	avril.	janvier juillet.	Nord Boulogne	325 --	325 --	325 --	325 --	327 50	327 50
D°.	80.000	50 —	1.050	toul.	1.250	25	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1010 --	1015 --	1005 --	1005 --	1000 --	1005 --
1852.	60.000	99 —	333	375	625	12 50	•	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	500 --	500 --	500 --	500 --	500 --	502 50
1852.	182.333	99 —	•	toul.	500	7 50	•	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	307 50	303 --	307 50	307 50	300 --	302 --
D°	3.300	99 —	975	tout.	1.250	25	novemb. juin	D°	Montereau à Troyes	•	•	560 --	•	•	•
D°.	50.300	99 —	300	375	650	12 50	D°	décembre juin	Paris à Strasbourg	505 --	505 --	505 --	502 50	502 50	502 50
1849.	11.431	41 —	1.125	toul.	1.250	25	D°	janvier juillet.	Saint-Germain (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
D°.	6.201	43 —	1.250	toul.	1.250	25	•	D°	Versailles (r. d.)	•	•	•	•	•	•
1852	4.465	50 —	1.000	toul.	1.250	25	•	D°	Ouest	1000 --	1000 --	•	•	•	•
1853.	•	-- --	•	•	•	•	•	D°	D° (nouvelles)	•	•	1000 --	•	1000 --	•
1841.	7.219	30 —	1.105	toul.	1.250	25	•	D°	Saint-Étienne à Lyon	•	•	•	•	•	•
1850.	8.034	75 —	1.075	toul.	1.250	25	•	D°	D° (2e émission)	•	•	•	•	•	•
1842.	8.000	47 —	1.125	toul	1.250	25	décembre.	D°	Paris à Orléans	•	1100 --	•	1100 --	•	•
1844.	13.333	99 —	750	toul.	1.250	25	D°	D°	D° (Nouvelles 1848)	•	•	•	•	•	•
1852.	150.000	99 —	340	240	500	7 50	•	D°	D° (Nouvelles 1852)	315 --	315 --	315 --	305 --	300 --	300 --
1845	3.867	73 —	1.000	toul.	1.250	30	D°	D°	Paris à Rouen	•	•	•	•	•	•
1847.	4.900	98 —	1.000	toul.	1.250	25	•	D°	D° (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
1846.	15.070	78 —	1.000	toul.	1.250	25	D°	mars septembre.	Rouen au Havre	1020 --	•	•	•	•	•
1849.	5.000	87 —	940	toul.	1.250	30	D°	D°	D° (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
1843.	2.775	47 —	1.100	toul.	1.250	25	mars.	avril octobre	Strasbourg à Bâle	•	•	•	•	•	•
1852.	20.000	50 —	300	375	625	12 50	D°	•	D° (nouvelles)	405 --	405 --	405 --	•	•	•
1841.	1.000	-- --	300	toul.	300	12 50	D°	avril octobre.	Dijon à Besançon	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 27 janvier au 2 février 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	27	28	30	31	1	2
Nord	735 -- à 742 75	735 -- à 743 75	718 75 à 727 50	718 75 à 727 50	725 -- à 737 50	718 75 à 737 50
Paris à Strasbourg	712 50 à 718 75	718 75 à 725 --	700 -- à 712 50	700 -- à 712 50	701 25 à 718 75	700 -- à 706 25
Orléans	1025 -- à 1075 --	1025 -- à 1075 --	1000 -- à 1050 --	1000 -- à 1050 --	1000 -- à 1050 --	1000 -- à 1050 --
Paris à Rouen	925 -- à 975 --	925 -- à 975 --	900 -- à 950 --	900 -- à 950 --	900 -- à 950 --	900 -- à 950 --
Rouen au Havre	450 -- à 475 --	475 -- à 487 50	412 50 à 437 50	412 50 à 437 50	412 50 à 437 50	412 50 à 437 50
Lyon	842 50 à 848 75	845 -- à 905 --	806 25 à 818 75	806 25 à 818 75	812 50 à 825 --	800 -- à 812 50
Ouest	•	•	•	•	•	•

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Bernard, Dethomas et Cie	500	500
— Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1174
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1610
D° D° (1852)	1000	1125
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	900
Sambre française canalisée	500	1500
Ténès ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	300	437 50
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1350
Meuse ... Zinc.	250	•
Stolberg ... Zinc.	750	•
Eschweiler	750	750
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	100	41 50
Blanzy ... Charbon	500	900
Carvoite ... Charbon.	1/3 500	300
Charbonnages belges	500	327 50
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon	1000	210
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7231	447 50
Centre-du-Flénu ... Charbon	1000	176
Long-Pendu ... Charbon.	500	•
Epinac ... Charbon	1/2 400	•
Rive-de-Gier Loire ... Charbon.	500	350
Montchanin ... Charbon.	5000	5015
Azincourt ... Charbon.	1/4 500	200
Echarcon ... Papeterie	1000	1070
Essonne ... Papeterie.	1000	•
Boulonnes ... Asphalte	1000	450
Marcinelle-sur-Sambre ... Forges.	1000	1790
Aveyron (Decazeville) ... Forges	5000	4400
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Alais ... Forges	3000	1730
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1000
Herserange (m. libér.) ... Forges.	300	270
Le Phénix	750	1215
De la Loire et de l'Ardèche	1/400	4550
Valentin-Cocq ... Usine.	500	500
Société Cail et Cie ... Usine.	500	685
Christofle ... Usine.	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	400
Télégraphe sous-marin	25	3
Gaz anglais (Paris)	2500	4000
— français (Paris)	500	900
— parisien (Paris)	1000	1275
— de Belleville libéré	500	•
— du Nord (Batignolles)	500	1025
— de l'Ouest (Passy)	500	765
— de l'Est (Vincennes)	500	•
Gaz de Wazemmes	500	450
— de Lyon, 1re série	100	90
— D° 2e série	100	45
— de Besançon	450	325
— de Boulogne (Paris)	1000	•
— de Versailles	500	375
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	10000	10000
— Caillard	1000	630
Gondoles parisiennes	60	161
Omnibus (Entreprise générale)	1000	2010
Omnibus (rive gauche)	250	240
Favorites ... Omnibus.	500	470
Hirondelles ... Omnibus.	1000	225
Orléanaises ... Omnibus	1000	700
Tricycles ... Omnibus	500	400
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	770
Deesses ... Pet. voit.	500	600
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	770
Sylphides ... Pet. voit.	500	600
Générale ... Ass. maritime.	12500	65 0/0
Lloyd français ... Maritime.	2000	151 20 0/0
Union des Ports ... Maritime.	5000	11 0/0
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0
Sécurité ... Maritime.	5000	1 0/0 0 0
Sauvegarde ... Maritime.	5000	1 0/0 0 1
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0
Nationale ... Incendie.	1000	145 0/0
Générale ... Incendie.	7500	37 50
Union ... Incendie.	5000	51 0/0
France ... Incendie.	1000	32 0/0
Phénix ... Incendie.	1000	2200
Providence ... Incendie.	7500	31 0/0
Urbaine ... Incendie.	2500	33 0/0
Confiance ... Incendie.	2500	5 0/0
Éventualités d'Avignon	21 30	•
— de Cette	19	•
— de Pampoux	25	•
Glaces d'Oignies ... Belgique	1070	1000
— d'Aix-la-Chapelle	375	405
— de Montluçon	500	400
Docks	250	175
Journaux réunis	500	540
Materly (Amiens)	500	725
Comte Frérot	500	500
Gamaches	500	600
Palais de Cristal	100	95
Richer	500	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N° 101. 13e ANNÉE. — N° 6. SAMEDI, 11 FÉVRIER 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

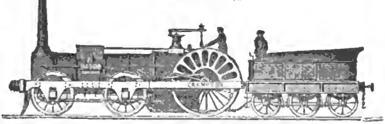
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger........	16 »	— 30 »

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE

Situation.

Depuis notre dernier bulletin et malgré les probabilités apparentes de guerre, les cours se sont améliorés. Vendredi dernier, le 3 0/0 fermait à 67 80; l'Orléans, à 1,022 50; le Nord, à 722 50; le Strasbourg, à 700; le Lyon, à 805; le Crédit mobilier, à 617 50. Hier jeudi, le 3 0/0 fermait à 68 65; l'Orléans, à 1,062 50; le Nord, à 740; le Strasbourg, à 723 75; le Lyon, à 821 25; le Crédit mobilier, à 625; ce qui représente une hausse sur le 3 0/0 de près de 1 fr.; sur l'Orléans, de 40 fr.; sur le Nord, de 17 50; sur le Strasbourg, de 23 75; sur le Lyon, de 16 25; sur le Crédit mobilier, de 9 50.

Assurément, on ne peut conclure de cette amélioration des cours que le mouvement de hausse soit prononcé. Les alternatives de hausse et de baisse se succèdent d'une bourse à l'autre, et les cours sont flottants comme les esprits. Cependant, il est à remarquer que la bonne tenue de cette semaine s'est produite malgré le départ des ambassadeurs russes et les nouvelles quotidiennes des préparatifs de guerre. Ce qui a maintenu les cours, c'est évidemment l'échec du comte Orloff à Vienne et la certitude que la Russie ne peut plus compter sur aucune alliance dans la lutte insensée qu'elle entreprend. La Russie a contre elle la ligue des intérêts. C'est la plus sûre. L'Allemagne ne peut pas plus permettre que le czar commande le cours du Danube, que la France et l'Angleterre ne peuvent permettre qu'il commande le cours de la Méditerranée.

On n'a pas besoin de négocier pour faire prévaloir dans les cabinets européens la politique de la résistance aux prétentions de la Russie. Cette politique va de soi-même. Elle s'impose. Reste à savoir qui l'emportera, de l'Europe ou du czar. Reste à savoir si même la lutte est possible. Tels sont les motifs qui maintiennent l'espoir de la paix au fond des esprits, en dépit de toutes les apparences de guerre. Ajoutons que les bas cours attirent puissamment les capitaux et aident singulièrement au classement des valeurs. A la faveur de la baisse, les actions de chemins de fer se répandent par petites fractions et même par unité dans toutes les classes de la population. C'est là encore une des causes qui maintiennent les cours. La spéculation n'est plus la seule maîtresse du marché. L'épargne lui tient tête, et elle pourrait finir par rester maîtresse du champ de bataille.

Nous consacrons des articles spéciaux aux diverses questions financières qui ont préoccupé l'attention publique pendant le cours de cette semaine.

F. SOLAR.

La Banque de France et le Sous-Comptoir des Chemins de fer.

Depuis que la Banque de France a élevé le taux de son escompte, une inquiétude assez vive s'est répandue parmi les porteurs d'actions et d'obligations de chemins de fer, qui ont craint que cette mesure ne fût suivie de restrictions fâcheuses apportées aux avances que la Banque fait sur le dépôt de ces titres. Comme de raison, la spéculation à la baisse a aggravé ce qu'il pouvait y avoir de sérieux dans les précautions prises ou à prendre par la Banque.

Cependant, depuis que ces bruits circulent, les faits ont démontré leur exagération ; et la meilleure preuve que les décisions de la Banque n'ont pas la portée qu'on leur attribue, c'est qu'à la dernière liquidation, le taux des reports a encore été très-favorable aux détenteurs de titres.

Les valeurs de chemins de fer sont beaucoup plus solidement classées qu'on ne se l'imagine ; et la portion flottante qui va chercher momentanément asile à la Banque ou dans les autres établissements de crédit, équivaut à peine au quinzième du capital engagé dans ces entreprises, dont les titres, aux cours actuels, donnent un excellent revenu à leurs propriétaires et toute sûreté aux prêteurs.

Depuis la dernière liquidation, on a prétendu que la Banque de France, non contente de restreindre les facilités qu'elle accorde à ses emprunteurs directs sur dépôt de titres de chemins de fer, avait fait connaître au Comptoir d'escompte qu'elle se voyait forcée de réduire le chiffre des réescomptes que cet établissement fait à la Banque. Chacun sait que le Sous-Comptoir des chemins de fer n'emprunte pas directement à la Banque, et que les engagements de ses emprunteurs n'y arrivent qu'après avoir passé par le portefeuille et avec l'endossement du Comptoir d'escompte. Or, il paraît que l'avis donné par la Banque au Comptoir d'escompte n'avait pas la portée qu'on lui a d'abord attribuée.

Cependant les administrateurs de chemins

de fer, qui dirigent le Sous-Comptoir de cette industrie se sont, à juste titre, émus des craintes qui pouvaient se répandre dans le public. Ils ont présenté des observations à M. le gouverneur de la Banque, ils ont même réclamé l'appui du gouvernement, et surtout ils ont justifié le crédit que demande le Sous-Comptoir, en faisant connaître l'utilité de cet établissement et la solidité de ses opérations.

La Banque a pu se convaincre qu'elles avaient été toujours très-sagement conduites; que les avances se divisaient entre un grand nombre d'emprunteurs ; que l'ensemble des prêts avait été de 54 millions dans le premier semestre, et de 43 millions dans le second semestre de 1853 ; que le portefeuille, qui s'était élevé à près de 24 millions dans le premier trimestre, est tombé à 15 millions, et se tient aux environs de 17 millions, cela au milieu des grandes variations des cours et des mouvements un peu désordonnés de la spéculation, et que non-seulement le Sous-Comptoir des chemins de fer n'avait eu aucune perte à regretter, mais qu'il n'avait même pas eu à faire protester un seul effet.

Les administrateurs du Sous-Comptoir ont, en outre, porté cette question à la conférence des Compagnies de chemins de fer, qui a nommé une commission pour étudier les mesures à prendre dans l'intérêt des porteurs de titres, si, par impossible, le concours de la Banque et du Comptoir d'escompte venait à être réduit dans une proportion par trop considérable. Ce n'est pas nous qui nous plaindrons de voir la conférence s'occuper d'affaires sérieuses ; mais nous craignons que des difficultés de forme ne donnent une fausse direction à l'examen auquel elle se livre. Il y a quelque chose de très-simple à recommander aux commissaires, c'est, dans le cas où la Banque réduirait ses avances, d'employer une partie de leurs fonds disponibles à escompter les valeurs remises par le Sous-Comptoir au Comptoir d'escompte.

Après avoir, par ces explications, réduit à leur juste valeur les bruits que l'on a fait courir sur les relations des divers établissements de crédit entre eux, nous ne pouvons nous empêcher d'ajouter que ces relations ne sont pas aussi intimes et, par conséquent, aussi conformes à l'utilité publique qu'il serait à désirer.

Tant que le crédit est exercé par des banquiers et des capitalistes, il ne peut et ne doit suivre d'autre règle que celle de l'intérêt privé; mais il n'en est pas de même quand il s'agit d'institutions auxquelles le gouvernement confère une existence légale et de fructueux priviléges. Dans un pays voisin, où l'Etat laisse presque tout faire à l'association privée, on se plaint souvent de l'influence que la Banque d'Angleterre exerce sur toutes les transactions par les variations du taux de son escompte. Mais cette Banque, quoique chargée de services publics, est une compagnie libre, et elle se meut comme elle l'entend dans les limites de sa charte. Il n'en est pas de même de la Banque de France; ses décisions importantes ne peuvent échapper au contrôle du gouvernement ; à plus forte raison le Comptoir d'escompte, le Crédit mobilier, le Crédit foncier, tous ces établissements d'origine plus récente doivent-ils, dans leur intérêt même, recevoir du gouvernement une direction uniforme vers le même but d'utilité publique pour lequel ils ont été institués; l'antagonisme, la concurrence, ne sauraient leur convenir.

J. Mirès.

De l'Emprunt.

La situation de la Banque de France, publiée aujourd'hui par le *Moniteur*, contient la mention d'un escompte de bons du Trésor de 30 millions. Un second escompte d'égale somme, portant la somme totale des bons escomptés à 60 millions, a été convenu entre la Banque et le gouvernement. Outre cette affaire, qui est définitivement consommée, il a été question, dans le courant de la semaine, d'un emprunt de 200 millions, qui serait négocié par le gouvernement avec le Crédit mobilier. Des négociations ont été effectivement entamées à ce sujet : elles n'ont pas abouti.

Si des considérations supérieures ne nous permettent pas de faire connaître les bases qui paraissaient adoptées, nous pouvons cependant exprimer le regret qu'on n'ait pas saisi un moment jugé fort opportun par tous les hommes compétents, pour conclure une aussi grande opération, soit avec le Crédit mobilier, soit avec les receveurs généraux, soit avec les puissances financières qui ont une notoriété en matière d'emprunt. Tout nous autorise à espérer que la rupture des négociations n'est pas définitive, et que nous aurons prochainement à annoncer la reprise des pourparlers et peut-être la conclusion de cette grande affaire.

Ce qui reste acquis, dans tous les cas, c'est la confiance dans l'avenir que prouve l'offre faite par un grand établissement de crédit de se charger d'un emprunt de 200 millions, dont 50 millions devaient être versés immédiatement.

F. Solar.

Recettes des chemins de fer français en 1853.

Le *Moniteur* a publié cette semaine le tableau des recettes brutes des chemins de fer français pendant les années 1852 et 1853. En ajoutant à ce tableau les résultats de l'année 1851, tels qu'ils ont été publiés par *le Moniteur* du 15 janvier 1853, on trouve les chiffres suivants :

Années.	Kilom. exploités en moyennes toute l'année.	Recettes brutes. totales.	Recettes brutes. par kilom.
	kilom.	fr.	fr.
1851,	3,307	106,967,496	32,345
1852,	3,710	132,490,239	35,712
1853,	4,007	165,503,450	41,304

L'augmentation des produits kilométriques de 1852 sur 1851 avait été de 10.4 0/0
celle de 1853 sur 1852 est de 15.6 0/0

Cette augmentation est d'autant plus remarquable qu'elle correspond à une extension du réseau exploité, dans lequel entrent chaque année de nouvelles sections plus éloignées du centre, que l'on ne supposait pas devoir être aussi profitables que les troncs communs.

Plusieurs circonstances ont contribué à produire ce remarquable résultat. Tantôt le progrès des recettes kilométriques a eu pour cause première le raccordement de sections isolées avec de grandes lignes, ce qui les a rendues productives en les rendant utiles ; tantôt les facilités de transport offertes à des contrées fécondes, mais éloignées des centres d'activité, les a fait naître à la vie commerciale et leur a permis de prendre dès le premier moment une part importante dans la circulation générale ; tantôt, des causes toutes spéciales ont déterminé un surcroît de trafic considérable ; tantôt, enfin, il ne faut chercher que dans la prospérité générale du pays l'explication du progrès constaté.

NORD.

Pour le chemin du Nord, par exemple, dont les recettes ont augmenté à peu près dans la proportion de la moyenne générale (16.23 au lieu de 15.6), aucune autre cause que le développement des affaires n'a produit ce résultat ; il est à noter seulement que ce progrès a été obtenu malgré l'ouverture complète du chemin de Strasbourg jusqu'à la frontière allemande, ce qui semblait devoir faire perdre des transports de transit à la ligne du Nord. L'expérience n'a pas justifié ces craintes ; le chemin de Strasbourg s'est développé, comme on le verra tout à l'heure, mais il n'a rien enlevé d'important au trafic du Nord, par la raison très-simple que, malgré les facilités de communication offertes par les chemins de fer, les obstacles que les barrières de douanes opposent aux échanges entre pays limitrophes réduisent à des chiffres insignifiants les circulations internationales et les font descendre, comme recettes, au rang des stations intérieures de troisième ou de quatrième ordre. Qu'importe donc au chemin de fer du Nord, par exemple, que le chemin de Strasbourg lui enlève la moitié de ses voyageurs venant ou en destination de l'Allemagne? Si le nombre total de ces voyageurs est seulement de vingt à trente par jour, la perte sera dans ce cas, de dix à quinze voyageurs ; nombre insignifiant en vérité, et qui ne peut pas plus diminuer la fortune du chemin du Nord, qu'elle ne peut ajouter à celle du chemin de Strasbourg. Ce n'est pas dans la conquête de ces rares unités cosmopolites qu'est l'avenir des chemins de fer, du moins aussi longtemps que notre régime économique actuel subsistera ; c'est dans le développement du trafic intérieur par l'amélioration graduelle des services et d'habiles combinaisons de tarif.

L'année dernière, le chemin du Nord a donné un produit total de 42 fr. 20 avec des recettes brutes de moins de 30 millions ; l'année 1853, avec des recettes de près de 34 millions, donnera environ 48 à 50 fr.,

RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Années 1853 et 1852.

NOMS DES CHEMINS.	1853. Longueur exploitée pendant l'année entière.	1853. 1er trimest	1853. 2e trimest.	1853. 3e trimest.	1853. 4e trimest.	1853. Année entière.	1852. Longueur exploitée pendant l'année entière.	1852. 1er trimest	1852. 2e trimest.	1852. 3e trimest.	1852. 4e trimest.	1852. Année entière.	Recettes par kilomètre 1853.	Recettes par kilomètre 1852.	Différence par kil. avec 1852 p. c/0. en plus	Différence en moins.
Nord et Boulogne	710	7,276,253	8,173,692	10,131,613	9,226,310	34,807,83[illegible]	710	6,065 808	7,3 3,992	8,471,026	8,107,153	29,948,069	49,025	42,180	16.23	»
Anzin à Somain	19	63,413	60,408	74,963	77,916	282,70[illegible]	19	28,717	34,572	54,092	74,068	201,449	14,879	10,600	46.03	»
Est	623 (1)	4,813,31[illegible]	6,359,316	7,603,216	6,243,407	25,049,23[illegible]	549	2,775,[illegible]97	3,409,843	5,129,073	5,137,411	16,452,524	40,207	28,400	52.25	»
Montereau à Troyes	100	277,764	328,516	373,48[illegible]	196,574	1,376,83	100	207,337	326,453	331,40[illegible]	315,065	1,253,268	13,763	12,533	9.81	»
Alsace. Mulhouse à Thann	21	42,415	50,18[illegible]	59,56[illegible]	47,191	199,30[illegible]	21	37,623	45,326	50,440	50,643	184,082	9,49	8,763	8.31	»
Alsace. Strasbourg à Bâle	14	624,615	787,871	929,70	828,751	3,17 ,93 (2)	141	518,850	628,319	823,140	762,496	2,732,754 (2)	22,48[illegible]	19,381	16.01	»
Paris à Lyon	383 (3)	4,191,969	5,075,786	5,958,815	5,496,760	20,718,[illegible]	383	3,478,966	4,364,096	5,125,869	4,968,485	17,937,428	54,091	46 834	15.50	»
Lyon à la Méditerranée... Avignon-Marseille	125	994,018	1,14[illegible],805	1,465,485	1,494,022	5,[illegible]90,32[illegible]	122	830,593	1,035,126	1,289,255	1,200,551	4,315,525	40,795	35,702	14.27	»
Lyon à la Méditerranée... Rive dr. du Rhône	174 (4)	807,236	870,257	1,140,178	1,024,498	3,842, 6	174	849,617	892,850	1,122.248	1,057,221	3,911,931	22,081	22,48[illegible]	»	1.78
Bordeaux à la Teste	53	46,262	68,274	142,853	62,74	326,132	53	43,554	52,523	102,122	46,226	214,425	6,153	4,612	33.41	»
Saint-Étienne à Lyon	63 (5)	1,302,210	1,512,462	1,619,669	1,564,602	5,969,043	66	1,082,250	1,181,400	1,347,523	1,434,780	5,045,962	90,713	76,454	18.69	»
Saint-Étienne à Andrezieux	18	107,84[illegible]	137,03[illegible]	135,046	139,019	516,91[illegible]	18	97,444	109,813	116,373	131,614	455,244	28,722	25,291	13.57	»
Andrezieux à Roanne	68	229,96[illegible]	318,463	325,087	341,067	1,227,[illegible]	68	263,623	236,060	267,045	293,845	1,090,573	18,052	16,028	12.56	»
Orléans et ses prolongements	1,016 (6)	7,121,866	8,544,523	11,213,170	10,722,041	37,601,110	927 (7)	5,950,942	7,004,936	6,556,631	7,501,425	27,013,934	37,001	32,665	13.27	»
Ouest... Paris à la Loupe	124	750,213	918,671	1,029,655	994,789	3,703,371	90	602,13	720,671	728,578	819,759	2,880,543	29,836	29,096	2.65	»
Ouest... Paris à Versailles (r. d.)	23	274,416	500,494	675,810	302,606	1,753,35[illegible]	23	272,923	507,379	580,351	352,200	1,712,853	76,231	74,472	2.37	»
Ouest... Paris à Versailles (r. g.)	17	137,339	268,921	396,306	184,951	987,557	17	134,50[illegible]	239,905	272,469	172,732	819,634	58,092	48,214	20.49	»
Paris à Rouen	140	2,269,388	2,653,081	2,522,283	2,716,327	11,101,07[illegible]	14[illegible]	1,994,623	2,417,607	2,967,215	2,351,466	9,750,941	79,293	69,650	13.84	»
Rouen au Havre	92	900,907	1,119,848	1,521,79[illegible]	1,238,006	4,780,55[illegible]	92	821,098	956,476	1,231,748	963,149	3,972,465	51,963	43,179	20.34	»
Rouen à Dieppe	51	167,608	192,028	337,967	183,903	881,506	51	135,296	188,440	313,757	218,084	875,577	17,281	17,168	0.68	»
Paris à Saint-Germain	26 (8)	223,184	445,33[illegible]	630,054	315,285	1,612,95[illegible] (9)	26	169,973	410,458	493,474	270,614	1,367,519	62,071 (9)	52,507	18.01	»
Paris à Sceaux	11	41,562	93,593	138,503	56,017	329,37[illegible]	11	35,829	88,371	110,328	49,035	283,563	29,944	25,778	15.66	»
Chemin de Ceinture	6 (10)	27,708	33,720	39,687	41,650	145,76[illegible]	»	»	»	»	»	»	24,294	»	»	»
Totaux et moyennes	4,007	32,634,856	39,708,262	49,335,771	43,804,561	165,503,410	3,710	28,537,452	32,163,636	37,511,190	36,277,971	132,490,239	41,304	35,712	15.66	»

(1) De Paris à Strasbourg et de Frouard à la frontière.
(2) Non compris le prélèvement sur les recettes de Mulhouse.
(3) De Paris à Chalon.
(4) Lignes de Montpellier à Nîmes et à Cette et du Gard.
(5) Y compris l'embranchement de Montrambert.
(6) De Paris à Bordeaux, Nantes, Châteauroux, Nevers et Varennes.
(7) De Paris à Poitiers, Nantes, Châteauroux et Nevers, et d'Angoulême à Bordeaux.
(8) Y compris l'embranchement d'Argenteuil.
(9) Non compris les redevances de Rouen et de l'Ouest, montant, pour 1853, à 1,029,848 fr.; et pour 1852, à 1,102,187 fr., dans lesquels figurait un reliquat de l'exercice précédent.
(10) De la gare de Rouen à celle de Strasbourg.

dont 16 fr. ont été payés. L'excédant, soit environ 32 à 34 fr., sera payé le 1er juillet prochain.

STRASBOURG.

Le chemin de Strasbourg et ses embranchements, qui figurent dans le tableau ci-joint sous le titre nouveau de *Chemin de l'Est*, est un exemple frappant de l'influence exercée sur les recettes de chemins de fer par le raccordement au tronc principal de sections demeurées jusque-là improductives par suite de leur isolement.

Les produits bruts du chemin de Strasbourg n'avaient été, en 1852, que de 26,409 fr. par kilomètre. En 1853, le même chemin, en y comprenant l'embranchement de Frouard à la frontière prussienne, a donné des produits qui ont dépassé le chiffre de 40,000 f. par kilomètre, et l'on doit se souvenir que, pendant les premiers mois de l'année, le matériel d'exploitation a été tout à fait insuffisant pour répondre aux demandes du commerce; on doit donc s'attendre, d'après cela, pour 1854, à une nouvelle augmentation, qui est d'environ 30 0/0, pour le seul mois de janvier.

En tenant compte des charges de la Compagnie de Strasbourg, on peut espérer, pour 1853, obtenir un revenu d'environ 55 fr. par action, sur lequel il a déjà été payé 20 fr. L'excédant, soit environ 35 fr., sera payé vers le 1er mai, après l'assemblée qui aura lieu au mois d'avril.

LYON.

Le chemin de fer de Paris à Lyon n'a vu s'ouvrir aucune section nouvelle de sa ligne en 1853; l'augmentation de recettes de 16 0/0 est le résultat unique du développement des trafics intérieurs.

Dans son rapport à l'assemblée générale du 7 avril 1853, la Compagnie de Lyon avait évalué ses recettes brutes pour la même année à 20 millions, et ses bénéfices nets, calculés sur cette base, à. . . . 15,443,991 89
dont 12 fr. 50 par action, ou 3,000,000 »
ont déjà été payés aux actionnaires à titre d'intérêt;
26 fr. par action, ou. . . . 6,221,995 94
peuvent être distribués au mois de juillet à titre de dividende, et le surplus : encore. 6,221,995 94
ou 26 autres francs par action, devront être mis en réserve pour être distribués l'année prochaine avec les produits de l'année courante.

Les prévisions de la Compagnie, quant à ses recettes brutes, ayant été dépassées, il n'est pas douteux que le dividende prévu par elle ne soit aussi plus considérable, et n'atteigne bien près de 30 fr.

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Les sections exploitées par la Compagnie des chemins de Lyon à la Méditerranée ont pris part au progrès général, malgré l'imperfection des chemins de la rive droite du Rhône, non encore remis complétement en état de bon service, malgré la concurrence de la navigation maritime et fluviale, favorisée par cette imperfection même, malgré l'isolement du principal centre commercial et malgré la réduction de 50 0/0, opérée par le cahier des charges sur le tarif pour le transport des houilles. On conçoit dès-lors ce qu'un progrès de 14 0/0, réalisé dans des conditions aussi mauvaises, promet de développements pour le jour, désormais prochain, de l'achèvement des travaux d'amélioration des chemins de la rive droite, de complément du matériel des transports et de raccordement avec Lyon.

Dans son rapport à l'assemblée générale du 30 avril 1853, le Conseil d'administration évaluait comme suivent les résultats de l'exercice alors commencé, pour les chemins en exploitation rachetés par la Compagnie :

	Rive droite.	Rive gauche.
Recettes brutes,	3,800,000	4,600,000
Frais d'exploitation,	1,710,000	1,840,000
Charges du rachat,	1,485,000	2,100,000
Bénéfice net,	605,000	600,000

D'après les recettes brutes, dont les chiffres sont au *Moniteur*, les prévisions ci-dessus doivent être modifiées ainsi :

	Rive droite.	Rive gauche.
Recettes brutes,	3,842,169	5,099,328
Frais d'exploitation,	1,728,976	2,139,731
Charges de rachat,	1,485,000	2,000,000
Bénéfice net,	628,193	959,597

Le bénéfice net total réalisé par la Compagnie sur l'exploitation des lignes rachetées doit s'élever ainsi, pour 1853 et d'après ses propres bases, à environ 1,587,790
à quoi il faut ajouter les bénéfices de 1852, non répartis, 359,256

Ensemble, 1,947,046
indépendamment du produit des placements de fonds.

Cette somme doit servir d'abord à payer les intérêts des obligations émises, et ensuite ceux des actions formant le capital social. On peut s'attendre que, ces paiements effectués, il restera encore un dividende d'environ 8 fr. par action; le chemin de la Méditerranée sera ainsi le premier qui, par suite de rachats avantageux, aura pu exécuter et terminer son entreprise principale sans rien prélever sur son capital pour les intérêts à servir aux actionnaires pendant la construction. Cette circonstance est des plus heureuses pour la Compagnie, et doit contribuer à la consolidation de son crédit.

ORLÉANS.

Pendant l'année 1853, le chemin d'Orléans a étendu son exploitation de 827 à 1,016 kilomètres, et élevé ses produits de 27,013,934 à 37,601,110

Si importante que soit cette augmentation, elle ne donne pas encore, cependant, une idée exacte de l'influence que les sections nouvellement ouvertes doivent exercer sur les recettes générales. Cette ouverture a eu lieu, en effet, dans les circonstances les plus défavorables, avec une seule voie sur un très-long parcours, un matériel insuffisant en machines et en wagons : aussi la Compagnie eût-elle de beaucoup préféré attendre, mais elle a dû céder aux sollicitations des villes et des autorités locales ou supérieures, et ouvrir plusieurs sections six mois, et plus, avant l'époque où elles étaient exigibles.

Si incomplets que soient, par suite, les produits de 1853, ils donnent néanmoins, pour les actionnaires, des résultats satisfaisants, que l'on peut évaluer comme suit :

Les produits bruts étant de	37,600,000
Il en faut déduire :	
Frais d'exploitation, 36 0/0,	13,536,000
Service des anciens emprunts,	1,215,800
Pension Leconte,	12,500
Amortissement du capital,	254,500
15 0/0 aux employés,	2,262,200
Recettes d'ordre (impôt du dixième), environ,	519,001
Ensemble,	17,800,000
Restera pour les actionnaires,	19,800,000

ou 66 fr. par action, sur lesquels il a déjà été distribué 30 fr. L'excédant sera payé le 1er avril, après l'assemblée générale.

L'exploitation de 1854, sans avoir lieu encore dans des conditions parfaites, sera cependant plus normale que celle de 1853 et donnera des produits supérieurs.

En supposant, ce qui n'a rien d'exagéré, une recette bruto de 43 millions pour l'année 1854, on arrivera à trouver un revenu de 75 fr. par action.

CHEMIN DE FER DE RHÔNE ET LOIRE.

Les chemins d'entre Rhône et Loire, rachetés par le Grand-Central, c'est-à-dire Saint-Etienne à Lyon, Saint-Etienne à Andrezieux et Andrezieux à Roanne, bien qu'exploités isolément par les anciennes Compagnies pendant presque toute l'année 1853, n'en ont pas moins pris leur part du progrès général.

Les recettes brutes de Saint-Étienne à Lyon ont augmenté de 18.69 0/0
Celles de Saint-Etienne à Andrezieux de 13.57 0/0
Et celles d'Andrezieux à Roanne, de. 12.56 0/0

En réunissant ensemble les recettes des trois chemins pour 1853, on arrive à un total de. . . . . 7,733,571 fr.

D'où ressort, déduction faite de 45 0/0 pour les frais, un bénéfice net de 4,253,464
Les charges du rachat des trois lignes sont pour 1853 d'environ 3,593,464 (1)

Ce qui laisse un profit net de. . . . . 660,000 fr.
pour la Compagnie du Grand-Central, soit 3.66 par action, qui viennent diminuer d'autant les sommes à prélever sur le capital pendant la construction.

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 22 octobre 1853, pages 801 et 802.

CHEMINS DE LA FUSION NORMANDE.

Après les lignes dont nous venons de parler, il ne reste plus que les chemins de la fusion normande : Rouen, Havre, Ouest, Saint-Germain. On connaît déjà les brillants résultats obtenus par la ligne de Rouen; ceux de la Compagnie du Havre ne le seront pas moins, et leur tronc commun, le chemin de Saint-Germain, marche en tête de tous les chemins français par l'importance de ses recettes kilométriques, qui dépassent 100,000 fr.

La difficulté d'établir par prévision le compte des charges et dépenses du chemin de l'Ouest ne nous permet pas de calculer ses revenus probables par action pour 1853; les recettes kilométriques sont restées à peu près stationnaires, par suite de l'ouverture de la section de la Loupe, impasse sans relations et sans activité; mais la prochaine ouverture du Mans va modifier cette situation et permettra au chemin de l'Ouest de rentrer dans la loi du progrès général.

RÉSUMÉ.

En rectifiant quelques erreurs commises par le *Moniteur*, et en ajoutant aux recettes du chemin de Saint-Germain les redevances de Rouen et de l'Ouest, on obtient le classement suivant des chemins de fer français, rangés par ordre d'importance de leurs recettes kilométriques :

Lignes.	Recettes par kilomètre.
Saint-Germain,	102,835
Saint-Etienne à Lyon (Grand-Central),	90,743
Rouen,	79,293
Versailles (r. d.), Ouest,	76,234
— (r. g.), Ouest,	58,092
Lyon,	54,094
Havre,	51,963
Nord,	49,025
Méditerranée (rive gauche),	40,795
Strasbourg (Est),	40,207
Orléans et prolongements,	37,001
Paris à Sceaux,	29,944
Ouest,	29,866
Saint-Étienne à Andrezieux (Grand-Central),	28,722
Chemin de Ceinture,	24,294
Bâle (Est),	22,489
Méditerranée (rive gauche),	22,081
Andrezieux à Roanne (Grand-Central),	18,052
Dieppe,	17,284
Anzin,	14,879
Montereau (Est),	13,763
Thann,	6,153

Dans un prochain travail nous rapprocherons ces résultats obtenus des sommes dépensées pour l'établissement des chemins de fer, en y ajoutant les primes payées par les actionnaires.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer d'Orléans.

Billets d'abonnement et de saison.

Une indication incomplète, contenue dans notre dernier numéro, a donné lieu à des observations critiques relatives au projet de la Compagnie d'Orléans de délivrer des billets d'abonnement à prix réduits pour la belle saison.

Quelques personnes ont cru qu'il s'agissait de billets d'abonnement pour toute la ligne. Il n'en est rien. Les abonnements n'auront lieu que pour la banlieue des principales villes auxquelles aboutit le chemin d'Orléans. Ainsi, Paris et sa banlieue, jusqu'à Juvisy ou Corbeil; Nantes jusqu'à Ancenis; Bordeaux jusqu'à Libourne.

Contenu dans cette limite, le système anglais des abonnements de saison doit multiplier les voyages et accroître les produits. Etendu à tout un réseau de plus de 1,000 kilomètres, il ne pourrait être qu'un leurre pour le public, ou la cause d'une diminution de recettes pour la Compagnie.

G. LENOIR.

Chemin de fer central Suisse.

Le conseil d'administration, dans sa séance du 31 janvier, a entendu le rapport du comité de direction.

Il ressort de ce document, que toutes les concessions sont maintenant régularisées, que les gouvernements cantonaux ont approuvé, à peu d'exceptions près, les plans des tracés. Huit lots de travaux d'art et de terrassement, parmi lesquels ceux formant la ligne de Bâle à Sissach, ont été adjugés au prix moyen de 34,900 fr. le kilomètre. La longueur totale de ces lots est de 27 kilomètres, dont la moitié à deux voies.

Les travaux du tunnel de Hauenstein avancent d'une manière satisfaisante, et les galeries ont déjà atteint une longueur de 160 mètres environ, dont les deux tiers sont voûtés. L'entrepreneur, M. Brassey, va faire commencer les travaux des puits.

Un traité pour la confection de cinquante voitures et wagons, destinés à l'exploitation de la ligne de Bâle-Sissach, qui doit être ouverte encore cette année, a été conclu avec un établissement du pays.

D'après les comptes soumis au conseil, le premier versement de 100 fr. sur les actions a produit 7 1/4 millions.

Les dépenses, jusqu'au 31 décembre 1853, s'élèvent à 1 1/2 =

Reste disponible 5 3/4 millions.

Cette somme se trouve investie, en partie, en effets de commerce sur Bâle, Paris et Londres, et en partie elle est déposée en compte-courant chez diverses maisons de banque. 600,000 fr. forment le montant du cautionnement.

Le conseil a adopté toutes les propositions du comité de direction. Parmi elles figurent la construction de la gare provisoire de Bâle et des maisons de garde et de station sur toute la ligne de Bâle-Sissach. Un appel de fonds a été décrété, payable 25 fr. le 15 mars et 25 fr. les 15 mai prochain.

Banque de France.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS DE 1853.

Nous publions plus loin le texte du rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires de la Banque de France, le 26 janvier dernier, sur les opérations de l'année 1853.

Malgré la concision extrême de ce document, les faits y sont exposés avec une clarté suffisante pour rendre de longs commentaires superflus.

L'année 1853, comparée à toutes les précédentes, présente le chiffre d'affaires le plus considérable. La masse des opérations s'est élevée, pendant cet exercice,

à 3,964,000,000 fr.

Elle n'avait été, en 1847, que de 2,714,000,000

ou 46 0/0 de moins.

Il est vrai, par contre, qu'en raison de la fixation du taux de l'escompte et des avances à 3 0/0, pendant les trois premiers trimestres de 1853, les dividendes pour cette année ne sont que de 154 fr. par action, tandis qu'ils avaient été pour 1847, avec le taux à 4 0/0, de 177 fr.

Le rapport touche en passant et sans les approfondir à deux questions importantes : la circulation monétaire et la réduction des réserves métalliques.

Quant à ce dernier point, une note du compte rendu permet de rassurer complétement le public. S'il y a eu diminution dans les encaisses métalliques de la Banque de France et de ses succursales, il n'y a pas eu diminution de la circulation des espèces monnayées dans le pays. Il résulte au contraire des chiffres officiels communiqués par l'administration des douanes, que les importations de métaux précieux en France, pendant l'année 1853, ont excédé les exportations de 184 millions de francs (1). Sous ce rapport, donc, les esprits les plus timorés peuvent reprendre confiance ; notre circulation ne s'est pas ralentie, elle a pris au contraire une activité nouvelle et attiré dans les transactions journalières de l'intérieur, outre l'excédant des importations, tout ce qui a été puisé dans les réservoirs de la Banque.

Mais si nos réserves métalliques se sont

	OR.	ARGENT.	TOTAL.
	millions.	millions.	millions.
(1) Importations	316	113	429
Exportations	29	216	245
Excédant des importations	287	—	184
— exportations	—	103	—

accrues tout en se déplaçant, elles ont varié quant à leur composition. Les changements survenus ne sont pas encore sans doute de nature à faire craindre des troubles sérieux dans la circulation ; mais il n'en est pas moins constant que nos espèces d'argent monnayées sortent ; et comme elles ne peuvent pas être absolument remplacées par des monnaies d'or, il est facile de calculer l'époque où la monnaie d'argent manquera en France, s'il n'est pas pris en temps utile des mesures efficaces pour faire disparaître l'avantage qui existe aujourd'hui à exporter nos pièces de 5 fr. L'administration de la Banque n'a pas à intervenir directement dans ces mesures, qui ne peuvent être appliquées que par le gouvernement, mais sa position et le rôle qu'elle remplit dans les affaires, la mettent à même d'indiquer et de recommander même une solution pratique aux difficultés qui peuvent sortir de la marche actuelle des choses.

En présence du développement si remarquable des opérations de la Banque de France, on serait mal venu à se plaindre de son défaut d'initiative. On peut cependant regretter qu'elle ne donne pas à ses services nouveaux tous les développements qu'ils comportent. La Caisse de dépôt des titres et valeurs mobilières, par exemple, qui a entraîné la Banque dans des dépenses de construction et de personnel considérables, ne rend pas au public tous les services que l'on pourrait en attendre, et à la Banque des profits en rapport avec les sacrifices qu'elle s'est imposés. Le dépôt simple ne convient qu'à des particuliers ; mais pour les grandes transactions faites par les agents de change, les banquiers, etc., il faut y joindre la faculté des virements, comme pour les espèces, ce qui préviendrait les déplacements de titres, ferait disparaître les chances de perte et de vol, économiserait le temps, et pourrait devenir pour la Banque la source de bénéfices considérables.

Ad. Blaise (des Vosges).

Situation de la Banque de France.

La situation de la Banque de France au 9 février 1854 présente, avec la situation arrêtée au 12 janvier dernier, les résultats comparatifs suivants :

En caisse, tant à Paris que dans les succursales, 280 millions au lieu de 294. — Diminution, 14 millions.

Portefeuille, 410 millions au lieu de 402. — Augmentation, 8 millions. Elle porte et au-delà sur le portefeuille de Paris, qui s'est accru de 12 millions, tandis que celui des succursales a baissé.

Avances sur rentes, 37 millions au lieu de 42. — Diminution, 5 millions.

Avances sur actions, 73 millions au lieu de 84. — Diminution, 11 millions, portant tout entière sur Paris, ce qui a fortement contribué à la baisse de nos valeurs depuis un mois.

Escompte au Trésor de bons du Trésor, 30 millions. — Cet article figure pour la première fois dans la situation, et est le résultat du nouveau traité passé cette semaine entre le Trésor et la Banque. Le même traité comprend l'escompte d'une autre somme de 30 millions de bons du Trésor à trois mois, renouvelables à l'échéance.

Circulation des billets au porteur, 623 millions au lieu de 642. — Diminution, 19 millions.

Compte courant créditeur du Trésor, 56 millions au lieu de 48. — Augmentation, 8 millions. Mais il faut déduire les 30 millions de bons du Trésor escomptés, ce qui donne une diminution effective de 22 millions.

Comptes courants particuliers, 162 millions au lieu de 152. — Augmentation, 10 millions.

En résumé, on trouve entre les deux situations au 9 février 1854 et au 12 janvier précédent, les différences suivantes :

Diminution de l'encaisse,	14	millions.
Augmentation du portefeuille,	8	—
Diminution des avances sur rentes,	5	—
Diminution des avances sur actions,	11	—
Augmentation des escomptes de bons du Trésor (compte nouveau),	30	—
Diminution de la circulation des billets,	19	—
Augmentation du crédit du Trésor, y compris 30 millions d'escompte,	8	—
Augmentation des comptes courants,	10	—

Ad. Blaise (des Vosges).

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 9 février 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	179,250,483	67
Numéraire dans les succursales.	101,386,436	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	724,579	21
Portefeuille de Paris, dont 74,404,618 fr. 08 c., provenant des succursales.......	201,366,359	85
Portefeuille des succursales, effets sur place............	209,593,525	»
Avances sur lingots et monnaies	1,233,000	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	2,658,543	»
Avances sur effets publics français......................	27,363,536	40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	10,384,300	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	54,006,600	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales............	19,317,230	»
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848..............	70,000,000	»
Escompte au trésor de bons du trésor.	30,000,000	»
Rentes de la réserve.........	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	55,505,958	62
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	3,881,739	»
Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte	»	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	345,743	69
Divers.....................	524,195	60
	981,588,929	74

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque........	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque...............	488,652,000	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	135,055,475	
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	7,252,034	89
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	10,401,160	»
Compte courant du Trésor créditeur....................	56,036,919	19
Comptes courants de Paris....	135,924,719	33
Comptes courants dans les succursales..................	26,590,494	»
Dividendes à payer..........	1,054,948	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	3,477,336	51
Droits de garde.	3,307	25
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	4,289,406	12
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	34,993	13
Divers.....................	7,886,258	93
	981,588,929	74

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte d'Argout.

Chemin de fer de l'Ouest.

Tout se prépare à Nogent-le-Rotrou pour l'inauguration de la nouvelle station du chemin de fer de l'Ouest qui va relier cette ville à Paris. La ville et la Compagnie font de grands préparatifs aux abords de la gare. Ce sera une solennité pour le pays.

On espère que MM. les ministres des travaux publics et de l'intérieur honoreront cette cérémonie de leur présence.

Le conseil d'administration du chemin de fer, le directeur et les ingénieurs, M. le général Le Breton et plusieurs autres invités feront également partie du train officiel, qui partira de Chartres à midi, au jour qui sera ultérieurement indiqué, pour arriver à Nogent vers une heure et demie.

Recettes de la semaine.

Nous sommes heureux d'avoir à constater les progrès soutenu des recettes de presque toutes nos principales lignes de chemins de fer. Les bulletins que nous publions cette semaine présentent les augmentations suivantes sur les bulletins de la semaine correspondante de 1853, déjà fort en hausse elle-même sur celle de 1852 :

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
1re Catégorie.			
ORLÉANS	719,363 »	171,049	31.1
2e Catégorie.			
NORD	693,012 »	105,397	18.0
ROUEN	197,347 »	96,349	53.2
HAVRE	89,558 »	19,833	28.4
LYON	343,037 »	18,351	5.6
STRASBOURG	511,827 »	142,121	38.5
BALE	53,380 »	9,782	22.4
OUEST	103,551 »	7,745	8.0
MÉDITERRANÉE	182,973 »	48,260	35.8

Depuis le commencement de l'année, l'augmentation est de 11 1/2 0/0 sur le Nord, de 18 0/0 sur Rouen, de 25 0/0 sur Strasbourg et de 20 0/0 sur la Méditerranée. Ces faits confirment pleinement les espérances que nous n'avons cessé de nourrir sur les fructueux résultats de l'exploitation de nos chemins de fer, et la confiance que les capitalistes sérieux continuent à accorder à ce genre de placements.

AD. BLAISE (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

DIJON A BESANÇON. — Jeudi, 2 mars, assemblée générale pour examiner et recevoir les comptes annuels, entendre le compte-rendu des négociations entamées pour la fusion de Dijon avec Lyon, et délibérer sur diverses propositions soumises par le Conseil. — Déposer vingt actions.

ANVERS A GAND. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport ; exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février ; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 21 février.

APPELS DE FONDS.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt dû à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard, à défaut de versement avant le 25. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février, les actions nominatives ne sont plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, depuis le 1er janvier.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — L'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations foncières, que le tirage au sort de la première série, qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., devant avoir lieu le 11 février prochain, ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort ou qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis, jusqu'au 10 février, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 f. avant le 11 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 15 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des promesses qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et Ce, banquiers, rue Basse-du-Rempart, n° 25, se chargent de faire l'avance des versements de 100 f. pour ceux des porteurs de promesses qui leur déposeront leurs titres.

Messieurs les porteurs des obligations entièrement libérées sont, en même temps, prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres 4 0/0 sera admise du jeudi 23 février au 15 mars.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

NORD. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854 ; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

STRASBOURG. — (Voir aux échanges de titres)

PARIS A ROUEN. — Emission de 1800 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
 id. le 15 août 1854 ;
 id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1er décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

PARIS A ROUEN. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

MINES DE LA LOIRE. — Depuis le 1er février, paiement du coupon de 25 f. des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (Voir aux appels de fonds.)

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Les numéros des actions tirées dans l'assemblée générale du 31 janvier, sont : 3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,648 — 23,663 — 23,905 — 24,143 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,293 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende de 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Remboursement et échange, rue d'Amsterdam, depuis le 3 février.

C. DEVINA.

Banque de France.

Compte rendu, au nom du Conseil général de la Banque, par M. le comte d'Argout, gouverneur; l'assemblée générale des actionnaires de la Banque de France du 26 janvier 1854.

I. — *Des nominations.*

Messieurs, le conseil général de la Banque a éprouvé deux pertes cruelles : notre vénérable doyen, M. Antoine Odier, censeur, qui pendant trente-quatre années nous a rendu tant et de si mémorables services, et qui a laissé dans le monde commerçant des regrets aussi vifs qu'universels, nous a été enlevé le 21 août dernier. M. Halphen, l'un des derniers élus parmi les régents, lequel possédait toute notre affection et toute notre estime, est mort subitement, le 16 février, quelques jours après sa nouvelle réélection. La mort a frappé presque simultanément le plus ancien et l'un de nos plus nouveaux collaborateurs.

M. Odier devait terminer cette année son temps de service. Son remplacement donnera lieu à la première élection dont vous aurez à vous occuper.

M. Halphen ne devait arriver au terme de ses fonctions qu'au bout de quatre ans. Son remplacement sera l'objet de la seconde élection. Son successeur ne sera nommé que pour une égale période de quatre années.

Le mandat de MM. Jacques Lefebvre, Adolphe Durand et Devalois, régents, vient d'expirer, ce qui entraine la nécessité d'une troisième, quatrième et cinquième nomination.

Tel sera l'ordre selon lequel l'assemblée générale aura à procéder aux élections.

Il est superflu de vous rappeler que les censeurs et les régents sont indéfiniment rééligibles.

II. — *Observations générales.*

Divers événements ont influé d'une manière puissante sur les opérations de cet établissement.

Jamais à aucune autre époque l'activité du commerce, de l'industrie, des travaux publics et des spéculations de toute espèce, n'a été plus grande qu'en 1853, surtout pendant les neuf premiers mois de l'année; de là l'importance inusitée des transactions accomplies par la Banque.

L'insuffisance de la récolte a déterminé de nombreux achats de grains à l'étranger; de là, en partie, la réduction de nos réserves.

L'importation toujours croissante de lingots et de matières d'or a modifié considérablement la nature de la circulation métallique de la France. Jadis cette circulation consistait presque exclusivement en pièces d'argent; aujourd'hui, dans les encaisses de la Banque centrale comme dans nos recouvrements à Paris, l'or domine. La fixité de la valeur relative des deux métaux a subi une certaine altération (1).

III. — *Masse des opérations de la Banque.*

Ces divers faits servent à expliquer la marche de la Banque et sa situation actuelle; les chiffres ci-dessous donneront la mesure de la croissance et de la décroissance de ses opérations dans le cours de ces dernières années.

Avant la révolution de février, l'année 1847 avait été la plus forte de toutes.

Ses opérations s'étaient élevées à (1). . . . 2,714,000,000

En 1849, le total s'est abaissé à. 1,328,000,000

En 1852, le total est remonté à. 2,540,000,000

Enfin, 1853 a donné le chiffre inouï de. 3,964,000,000

Ainsi l'année qui vient d'expirer a surpassé 1847 de. . . 1,250,000,000

1849 de. 2,636,000,000

Et 1852 de. 1,424,000,000

IV. — *Décomposition des principales opérations de la Banque.*

1° Escompte des effets de commerce. En 1852 ces escomptes s'étaient élevés, à Paris et dans les succursales, à. 1,824,000,000

En 1853, ils ont donné un total de. 2,842,000,000

Augmentation en faveur de 1853. 1,018,000,000

Les escomptes ont été plus considérables dans le second trimestre que dans le premier. Le portefeuille, au 25 décembre 1852, s'élevait à 284,000,000; à pareille époque de l'année dernière, il montait à 380,000,000. Les besoins, jusqu'à présent, ont marché en croissant.

2° Des avances sur rentes. Le total de ces avances, faites successivement pendant la durée de l'exercice, avait pris, en 1852, une extension inusitée à raison de la conversion du 5 0/0 en 4 1/2.

Elles s'étaient élevées à. . . . 330,000,000

Elle se sont réduites, en 1853, à 216,000,000

Ces valeurs, à la fin de l'exercice dernier, figuraient au portefeuille pour. 43,000,000

3° Les avances sur les actions des Quatre-Canaux ont haussé de 22,500,000 à. 35,000,000

soit de plus d'un tiers.

4° Les avances sur les obligations de chemins de fer, autorisées par le décret du 3 mars 1852, s'étaient élevées pendant le surplus de l'exercice à. 193,000,000

En 1853, elles ont donné le chiffre de. 522,000,000

Ces valeurs, à la date du 25 décembre dernier, existaient en portefeuille pour la somme de. . 84,000,000

5° L'escompte des bons du Trésor n'a varié que de 7,900,000 à. 5,900,000

6° Mais les bons de la Monnaie, qui, en 1852, n'avaient été escomptés que pour la modique somme de. 18,500,000

ont offert un total de. 246,900,000

Conformément aux mouvements de caisse, la Banque a successivement expédié aux succursales ou versé en monnaies d'or dans le public la somme de. 329,030,000

V. — *Transactions avec le Trésor.*

Conformément au traité du 3 mars 1852, le Trésor s'était engagé à se libérer en 15 ans, et à raison de 5 millions par an, des 75 millions qu'il devait encore à la Banque. Il s'est acquitté, le 1er juillet dernier, de la première de ces échéances.

VI. — *Des effets au comptant.*

En 1853, 717,000 effets d'une valeur moyenne de 1,290 fr., et formant la somme totale de 925 millions, ont été encaissés par la banque centrale pour les comptes courants. Comparativement à l'année précédente, l'augmentation a été de 155 millions.

VII. — *Mouvement général des espèces, des billets et des virements dans la banque centrale.*

	En 1852.	En 1853.	Augment.
	—	—	—
	millions.	millions.	millions.
Paiements en billets. . .	5,682	7,488	1,806
Paiements en espèces. . .	795	1,536	741
Virements. .	15,532	17,025	1,493
Totaux. . .	22,009	20,049	4,040

VIII. — *Mouvement des comptes courants, des réserves métalliques et de la circulation des billets.*

Le maximum du compte courant avec le Trésor a été de 144 millions; le minimum, de 93 millions; la moyenne est de 76 millions.

Le maximum des comptes courants divers a été de 227 millions; le minimum, de 132 millions; la moyenne, de 172 millions.

Le maximum de la réserve métallique a été de 534 millions au 9 juin; le minimum, à la date du 29 décembre, était descendu à 307 millions; la diminution a été de 227 millions; à la fin de l'exercice, elle ne s'est point arrêtée, mais s'est notablement ralentie. Aujourd'hui, 26 janvier, la réserve de la Banque et de ses succursales monte à 290 millions.

IX. — *Des effets en souffrance.*

Après la révolution de février 1848, les effets tombés en souffrance, soit dans la Banque centrale, soit dans les succursales, se sont élevés à la somme énorme de. 84,500,000

Il a été recouvré depuis cette époque. 83,000,000

Reste à recouvrer. 1,500,000

somme bien faible si on la compare à la grandeur des sinistres.

Les rapports précédents vous ont fait connaître qu'il avait été passé par profits et pertes, pour couvrir les mauvaises chances, une somme de. 4,451,000

sur laquelle il a été remboursé par les débiteurs. 3,806,000

---

(1) Il existe une opposition assez singulière entre la marche de nos encaisses et les états des douanes.

Selon ces derniers documents, il aurait été importé en France, en 1853, 316 millions en or et 113 millions en argent. 429,000,000

Il aurait été exporté :

En or, 29 millions, et en argent, 216 millions. Total. 245,000,000

D'où il résulte que les importations auraient surpassé les exportations de. . . 184,000,000

Voici le mouvement des importations et des exportations de monnaies ou lingots d'or et d'argent en Angleterre pendant la même année 1853 :

IMPORTATIONS.

Or.	566,450,000	
Argent.	113,175,000	679,625,000

EXPORTATIONS.

Or.	386,250,000	
Argent.	143,625,000	529,875,000

Les importations surpassent les exportations de. 149,750,000

(1) Y compris les opérations des banques départementales, réunies à la Banque de France en avril 1848.

Ces rentrées, d'abord considérées comme peu probables, ont servi à accroître les dividendes qui vous ont été attribués, et à payer une partie des reconstructions et réparations du palais de la Banque.

X. — *Des succursales.*

Les opérations de tous ces établissements réunis montent à la somme de.	2,098,000,000
Laquelle présente, comparativement à 1852, une augmentation de.	792,000,000
Leur produit brut a été de 7,435,000 fr., et le produit net de.	4,582,000

Les quatre établissements dont les opérations ont été les plus considérables, sont :

D'abord Marseille, dont les opérations ont été de 372,600,000 fr. et dont le produit brut s'est élevé à.	1,011,000
Puis Lyon, dont les opérations ont été de 212,700,000 fr., et dont le produit brut s'est élevé à. . . .	669,600
En troisième lieu, Bordeaux, dont les opérations ont été de 167,500,000 fr., et dont le produit brut s'est élevé à.	532,000
Enfin, Lille, dont les opérations ont été de 129,700,000 fr., et dont le produit brut s'est élevé à. . . .	395,000

Quatre succursales : Avignon, Clermont-Ferrand, Nancy et la Rochelle, n'ont pas couvert leurs dépenses. L'insuffisance monte en tout à 166,000 fr. Elle provient de frais extraordinaires et de dépenses de premier établissement pour trois d'entre elles.

Plusieurs nouvelles succursales ont été décrétées ou organisées en 1853.

La succursale de la Rochelle, autorisée par le décret du 2 février 1853, a commencé à fonctionner le 1er septembre dernier.

La succursale de Nancy, autorisée par le décret du 18 avril 1853, a été mise en activité le 7 novembre de la même année.

Les succursales d'Amiens, de Toulon et de Nevers ont été autorisées par les décrets du 7 juillet 1852, du 18 avril et du 14 décembre 1853; mais elles ne fonctionnent point encore.

XI. — *Des dividendes et des dépenses.*

Les deux dividendes de 1852 ont été de 118 f.
Ceux de 1853 présentent la somme de 154 f.
Il faut remonter jusqu'en 1816 et 1847 pour en trouver de plus élevés (1).

Les frais et les dépenses ont considérablement augmenté. La fabrication des billets s'est accrue dans la proportion de la hausse de la circulation.

Le droit de timbre a coûté. . .	333,000
Et les frais de transport d'espèces et de billets ont déterminé une dépense de.	712,000
Ces espèces transportées se sont élevées à la somme de.	360,000,000

L'accroissement de l'importance des services, la multiplication des succursales, les constructions nouvelles et les grandes réparations ont contribué à l'extension des frais. En résultat, les dépenses de 1853 montent à la somme totale de 5,536,800 fr., c'est-à-dire à 1,566,900 fr. de plus qu'en 1852.

Comme de coutume, nous avons à vous signaler le zèle soutenu des directeurs, censeurs, administrateurs et employés des succursales en activité (1). Le même témoignage est également dû aux fonctionnaires de tout grade de la Banque centrale.

(1) 1846...... 159 fr.
1847...... 177 fr.

XII.

Nous ne terminerons pas ce rapport sans vous rendre compte de l'établissement d'un nouveau service que la Banque vient d'organiser à la vive sollicitation du public.

La Banque, par ses statuts fondamentaux, a été autorisée à créer une caisse de dépôts, laquelle a été réglée par le décret du 3 septembre 1808. Cette institution a été pour le public d'une assez grande utilité, surtout en ce qui concerne le dépôt des lingots d'or et d'argent, des espèces monnayées nationales et étrangères, des diamants et autres objets précieux. Mais, dans ces derniers temps, les titres négociables ont augmenté prodigieusement, et l'ancien dépôt a cessé de suffire aux nouveaux besoins. Le conseil général de la Banque, par ses arrêtés en date des 16 mai et 15 juin 1853, a institué sur une grande échelle une seconde caisse de dépôts pour tous titres, rentes, mandats, bons, actions, obligations de toute espèce, tant français qu'étrangers, dépôts assujettis à minime redevance annuelle, mais dont la Banque encaisse gratuitement les semestres lorsqu'ils sont payables à Paris. Ce n'est point une spéculation, c'est un service compliqué, difficile et très onéreux, mais les avantages qu'il procure aux propriétaires de titres nous dédommagent des embarras qu'il nous donne.

Dans le cours de ces dernières années, le taux de l'intérêt a varié plus fréquemment que dans les temps antérieurs. Le 5 mars 1852, la Banque, pour la première fois depuis sa création, a abaissé de 4 à 3 0/0 l'intérêt de ses opérations. Des causes généralement connues ont forcé le conseil général, le 7 octobre dernier, à remonter à 4 0/0 le taux de cet intérêt. Le 17 du même mois, il a abaissé, dans une certaine mesure, la quotité des avances sur les actions et obligations de chemins de fer et sur les effets publics à échéances déterminées et indéterminées. Le 20 janvier courant, une nouvelle hausse a porté l'intérêt à 5 0/0. Faisons des vœux afin que les circonstances permettent bientôt à la Banque de marcher en sens inverse, en réduisant de nouveau le taux de ses escomptes.

(1) Elles sont au nombre de 32.

Chemin de fer d'Orléans.

Il résulte des nouveaux renseignements qui nous sont transmis au sujet de la pose des rails sur la seconde voie entre Angoulême et Poitiers, dit l'*Écho de Vesone*, que le tronçon compris entre Civray et Couhé est achevé et a dû être livré le 1er février. A l'avenir, les trains pourront circuler sur les deux voies de Ruffec à Couhé.

On a terminé samedi soir la pose des rails sur le tronçon compris entre Ligugé et Poitiers seulement, mais il n'est pas ensablé. L'ensablement se poursuit avec activité, et avant peu cette partie de la voie sera livrée à la circulation.

Il ne restera plus à une seule voie que la section de Ligugé à Couhé, comprenant environ 22 kilomètres. Dans vingt-deux jours ce travail pourra être terminé, un seul jour pouvant suffire pour la pose d'un kilomètre. Dans tous les cas, cette dernière portion pourra être livrée à la circulation à la fin du mois de février.

Chemin de fer égyptien.

M. Stephenson, le célèbre ingénieur chargé de la construction du chemin de fer du Caire, est arrivé sur les lieux pour imprimer une nouvelle activité aux travaux. Au printemps prochain, le canal de Mahmoudié étant nettoyé, on pourra commencer les transports sur la ligne ferrée jusqu'au Nil.

Mines et usines de Marienberg et Bendorf.

Sous la dénomination de *Société des mines et usines de Marienberg et Bendorf* à Bendorf (Prusse rhénane), il a été constitué, sous la raison de Ed. Letrange et Cie, une société en commandite et par actions pour l'exploitation des mines et usines de cuivre appartenant à la Société métallurgique de Bonne et des usines à cuivre de Bendorf, appartenant à MM. Estivant frères, de Givet. Le capital social est de 1,500,000 fr. et pourra être ultérieurement porté à 3,750,000 fr. Le conseil de surveillance se compose de MM. Estivant, Pirlot, et Schleicher, tous fabricants et fondeurs de cuivre, et Charlier, administrateur de la Société métallurgique.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 20 janvier 1854.

(Suite.)

Présidence de M. Vuigner, Président.

UN AUTRE MEMBRE exprime le regret que le membre qui vient de présenter l'acier français comme au moins égal à l'acier anglais, n'ait pas donné des renseignements sur les causes de la supériorité du fer de Suède comme matière première pour faire l'acier. Il aurait pu dire pourquoi, dans son opinion, les minerais de Suède ne peuvent pas être remplacés par les minerais de l'Ariége et autres, qui produisent, en France, soit par le traitement direct, soit par la fonte, du fer aciéreux. En outre, il faut remarquer que la production de l'acier, en Angleterre, est incomparablement plus considérable qu'en France : nous ne possédons, au plus, que quatre ou cinq fabriques d'acier fondu, tandis qu'en Angleterre c'est par centaines qu'il faut les compter.

Il ne faut pas oublier que partout où il y a une production énorme et une concurrence considérable, les moyens de production offrent plus de garantie de perfection.

D'un autre côté, s'il était prouvé que nos minerais ne pussent pas donner de l'acier, dans quelle mesure y aurait-il nécessité de protéger une industrie qui n'emploie d'autre ressource de notre territoire que le charbon et la main-d'œuvre?

Cette industrie serait, dès lors, en tout semblable à celles qui fabriquent le fil et les tissus

de coton, et ce ne serait plus un droit protecteur sur l'acier qu'il faudrait demander, mais bien au contraire l'entrée en franchise des fers de Suède.

Rien alors n'arrêterait plus l'essor que pourrait prendre la fabrication de l'acier fondu.

La question mérite considération ; car il ne faut pas oublier que dans les travaux mécaniques et les constructions, on fait travailler l'acier à une charge dix fois plus considérable que celle à laquelle on soumet le fer. On pourrait donc en retirer de notables économies.

LE PREMIER MEMBRE répond aux observations précédentes que, jusqu'à présent, personne n'a pu expliquer pourquoi le fer de Suède, mieux que tout autre, fournissait les aciers de qualité supérieure. Les recherches savantes et multipliées de M. Leplay n'ont pu jeter aucun jour sur la question. Un fait qui en dit plus que tous les raisonnements, c'est que, jusqu'ici, toute tentative de fabrication d'acier fondu avec des fers français a donné des produits secondaires, tandis qu'ils ont été immédiatement satisfaisants et supérieurs quand on a employé des fers de Suède.

UN MEMBRE n'admet pas qu'on puisse dire que les fers français sont incapables de donner de bons aciers fondus. Si on n'y est pas encore arrivé, c'est qu'on s'y est mal pris, et il est toujours imprudent, selon lui, d'engager l'avenir.

M. LE PRÉSIDENT fait observer au premier membre que, puisqu'il s'est beaucoup occupé de la question qui est soumise aujourd'hui à la Société, il peut mieux que qui que ce soit donner des renseignements utiles, et qu'il y aurait lieu de rédiger une note contenant, sous ce point, les indications les plus circonstanciées.

LE PREMIER MEMBRE partage cette dernière opinion, et c'est précisément en vue de l'avenir qu'il désirerait voir conserver à l'industrie des aciers supérieurs une protection capable de la faire vivre jusqu'au jour où les fers français, qui par leur nature peuvent faire concevoir quelque espérance de succès, parviendraient à être élaborés d'une manière convenable. Mais les obstacles à vaincre ne sont pas de ceux qu'on franchit en un jour.

Au surplus, il est un moyen bien simple de s'assurer de l'infériorité actuelle des fers français au point de vue de la fabrication de l'acier; il suffit pour cela de comparer leur valeur avec celles des marques de Suède, dont la supériorité est la mieux établie. Les fers de Danemora des premières marques valent, en Angleterre, 85 fr. les 100 kilogrammes. Il est évident que si les fers de l'Ariége pouvaient concourir, on ne chercherait pas à les écouler en France au prix de 43 fr. Quant à l'introduction en franchise des fers de Suède, une semblable mesure ne lui paraîtrait pas praticable tant qu'on laisserait subsister des droits sur les fers étrangers en général. Ce serait d'ailleurs porter le dernier coup à toutes les espérances qu'on peut fonder sur l'avenir des fers à aciers indigènes.

Il ne peut pas donner de renseignements autres que ceux qu'il a fournis il y a deux ans et ceux qu'il vient d'y joindre.

Son but en prenant part à la discussion actuelle est uniquement d'établir que la France produit d'aussi bons aciers que l'Angleterre; il a cherché à le démontrer en indiquant que les procédés et les matières premières sont les mêmes, et en apportant les attestations des consommateurs ou manipulateurs les plus aptes à juger la question de qualité.

UN AUTRE MEMBRE trouve que la Société ne peut pas fournir un avis ; les éléments pour apprécier la question manquent. Du reste, pour lui, s'il avait à donner son opinion, elle serait entièrement opposée à ce que l'on a demandé en commençant; il demanderait plutôt une réduction qu'une augmentation sur l'entrée des aciers fondus, afin d'en répandre l'emploi ; et, dans le même but, il demanderait l'affranchissement de toute taxe sur le fer de Suède destiné à la fabrication de l'acier fondu.

UN AUTRE MEMBRE fait remarquer que la discussion ayant été justement limitée à une question technique, la fabrication de l'acier et les rapports de la production avec la consommation doivent seuls occuper la Société.

L'ordre du jour est mis aux voix et adopté.

M. LE PRÉSIDENT annonce que l'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur l'application de la télégraphie électrique aux besoins du service des chemins de fer.

UN MEMBRE fait remarquer que dans une des dernières séances où l'on s'était occupé de l'exploitation des chemins de fer à une voie, la télégraphie électrique y avait été indiquée comme un annexe indispensable.

Depuis cette époque, M. Félix Mathias a, dans une note sur l'exploitation des chemins de fer allemands, éclairé beaucoup la question. Cette note est un exposé des faits qui serviront de base à la discussion sur les choses faites ; mais il est un point qui n'a pas encore été indiqué et qui mérite de l'être.

Jusqu'ici le télégraphe électrique a été appliqué à deux fonctions, à la transmission d'ordres au moyen de l'alphabet, et à la mise en mouvement de sonneries pour attirer l'attention; on a tenté de le faire servir à un troisième usage, à la manœuvre à distance des disques et signaux, et ce résultat serait facile à obtenir si l'on avait des appareils électriques assez puissants.

Rien, sur cette dernière application, n'est encore définitivement arrêté; mais des tentatives, des essais ont été faits, et, sans aucun doute, en travaillant dans cette voie on ne peut manquer d'arriver à un résultat pratique. Mais pour que la discussion qui va s'engager sur la télégraphie puisse avoir pour tout le monde un intérêt réel, il est indispensable que la connaissance de tous les instruments de télégraphie, de la manœuvre et de leurs ressources, soit bien familière à chacun, et pour cela on prie M. Regnault, membre de la Société, de vouloir bien se mettre à la disposition de ses collègues, quelques heures avant la séance prochaine, pour exposer, les appareils en main, leur principe de construction et leur usage.

Il serait bon ensuite, pour donner de l'intérêt à cette discussion, que tous les membres qui se sont occupés de la marche des trains, des signaux, etc., apportassent le résultat de leurs observations, avec l'indication du rôle que pourrait y jouer la télégraphie électrique.

Il y a encore un point intéressant dans la télégraphie électrique, c'est l'étude de l'isolement de l'attache des fils télégraphiques.

La question est complexe; cependant les succès obtenus par les télégraphes sous-marins sont de nature à rassurer sur les tentatives qu'on peut faire et sur la direction à leur donner.

M. LE PRÉSIDENT annonce que le programme des questions soumises à la Commission d'enquête sur les accidents des chemins de fer, qui a été distribué aux membres de la Société, servira de bases aux discussions, et que dans la prochaine séance on commencera par ce qui regarde la télégraphie électrique.

HESQUIN DE RÉVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER, 2 FÉVRIER.

Cette semaine nous avons à constater, pour notre place, un revirement complet dans la marche des affaires : la baisse a amené une foule d'acheteurs, et, partant, les prix de la fonte ont repris faveur.

La fonte à fer a fait de nouveaux marchés importants à 155 fr, rendue à Saint-Dizier, et les demandes à ce prix arrivent de tous les côtés. On évalue à 3 millions de kilogrammes la quantité vendue depuis quinze jours, et maintenant, aux mêmes conditions, on trouverait acheteurs pour presque autant. En présence de ces nombreux placements, les producteurs ne s'empressent plus d'accepter les offres; quelques-uns tiennent aujourd'hui à 160 fr.

La fonte pour deuxième fusion a obtenu pour plusieurs marchés 192 fr. 50, prise à Saint-Dizier ; c'est une légère augmentation sur les derniers cours.

La demande des fers laminés est des plus satisfaisantes. Beaucoup de marchands commencent leurs provisions, qu'ils limitent assurément, mais leurs assortiments multipliés composent une commande de quelque valeur. Comme première condition d'acceptation, le marchand demande une livraison immédiate. Il est à remarquer que la province a demandé quand Paris s'est tenu plus sur la réserve.

Les prix sont de 325 et 330 fr., suivant l'importance des marchés, rendu à Saint-Dizier.

En fers battus à la houille, il y a eu quelques petits marchés aux prix fixés de 335 et 340 fr.; on nous a parlé d'une vente pour Paris faite en baisse sur ces prix. Nous la citons sous réserve.

La baisse consentie par les producteurs de fers battus au bois, a provoqué une vente satisfaisante aux cours que nous avons indiqués, 330 et 335 fr. ; on les tient actuellement au dernier prix.

On nous adresse le prix courant des moulages que les fabricants ont fixé dans une récente réunion. On y remarque une augmentation sur la plus grande partie des articles.

Plaques et foyers (les 1,000 kil.),	fr. 230
Tuyaux de descente,	270
Tuyaux de conduite, éprouvés, 40 millimètres diamètre intérieur,	290
Id. au-dessous de 40 millimètres,	280
Colonnes pleines,	240
Colonnes creuses,	350
Boîtes de roues de 5 kil. et au-dessus,	260
Id. au-dessous de 5 kil.,	280
Réchauds potagers, carrés,	300
Réchauds coniques à deux grilles,	320
Réchauds économiques à trois grilles,	310
Vases et coupes,	350
Poids d'horloges,	250
Moulage en terre et au trousseau,	380
Poids à peser, de 5 à 20 kil. bruts,	240
Id. de 2 kil. à 500 gr. bruts,	300
Id. de 2 kil. à 500 gr. à 50,	500
Coquilles à rôtir,	320
Poêles à marmites et anciens chenêts à figures, les 1,000 points,	150
Poêles de cuisine à fond et ovales,	155
Sableries,	155
Chaudières à rebords, les 1,000 kil.,	300
Pièces de mécanique pour machines à battre le grain, les 1000 kil.,	380
Pièces de charrue,	370
Gargouilles,	260
Caniveaux,	280

Réchauds étouffoirs,	380
Poulies légères,	360
Id. de charpentier,	260
Tuyères à maréchal,	260
Châssis à tabatières,	400
Pièces de forges,	300
Engrenages ordinaires de forges,	320
Engrenages doubles,	350
Mécanique pour constructeurs,	380

PARIS.

La situation des fers est toujours la même sur cette place.

On ne vend que par parties insignifiantes qui ne peuvent pas faire cours : aussi les prix n'ont-ils rien de bien sérieux. L'élévation du taux de l'escompte a peu réagi sur les achats, qu'on ne restreint pas précisément à cause de cette augmentation, mais bien plutôt à cause des craintes de la guerre. La nécessité de cette mesure est reconnue absolue ; le commerce aimera mieux payer 1 0/0 de plus d'escompte sur ses billets, s'il est sûr d'obtenir du numéraire.

La vente du cuivre est calme, cependant les prix se soutiennent à 330-340 fr. ; celui de Russie, 325-330 fr. ; celui d'Angleterre, laminé rouge, 345 fr. ; le minerai de Corocoro, 325 fr. — L'étain a une vente facile, et sa rareté rend les détenteurs prétentieux; nous avons à signaler une nouvelle augmentation de 5 fr. ; étain Banca, 350-355 fr. ; celui des Détroits, 315 fr. ; les autres provenances sont sans changement. — Le plomb a éprouvé une baisse, prévue du reste par les acheteurs. Cours du jour : Plomb de France, 67 fr.; plomb d'Angleterre, 68 fr. ; celui d'Espagne se soutient à 68 fr., et le laminé à 73 fr. — Le zinc devient faible, ses prix tendent à la baisse, et déjà le brut est descendu à 64 fr. ; le laminé conserve sa cote de 75 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 27 janvier :

Quelques affaires en rails ont eu lieu à des prix qui n'ont pas transpiré; il existe des commandes importantes pour l'Amérique, mais les producteurs montrent pour le moment peu d'empressement à s'en charger. On cote les barres 237 fr. 50 ; 212 fr. 50 au pays de Galles; 237 fr. 50 à Liverpool ; 262 fr. 50 dans le Staffordshire — Les gueuses d'Ecosse ont flotté la semaine dernière entre 98 fr. 10 et 91 fr. 25; après avoir fait 93 fr. 75, elles se sont maintenues à 92 fr. 50, cours de clôture, avec des acheteurs. N° 1, Gartsherrie, 106 fr. 25; 1 Calder, 103 fr. 75 ; 1 Glengarnock, 105 fr.; 1 Sommerlee, 103 fr. 75.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroy, le 28 janvier :

La tenue des fontes et des fers est toujours bonne. On a reçu cette semaine des propositions pour la fonte à fr. 12 les 100 kil.

Les prix des charbons se maintiennent en hausse.

Le fret pour la Belgique n'a pas de cours normal en ce moment, les bateaux ne nous revenant pas encore jusqu'à présent.

Pour la France, il y a toujours beaucoup d'hésitation chez les bateliers. Cependant ils ont accepté fr. 12 pour la Villette, mais on trouve difficilement à affréter pour Rouen à fr. 13 50.

Voici les prix qui ont été donnés pour les destinations suivantes : Pour Paris (La Villette) fr. 12 ; pour Rouen, fr 13 50 ; pour Péronne, fr. 9 50 ; pour Amiens, fr. 11.

La Sambre nous amène en ce moment beaucoup de bois pour houillères. Il règne, du reste, une activité prodigieuse sur cette rivière.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre, de Saint-Dizier.)

Correspondance.

M. C. D. C. — N° 1, cette affaire nous est peu familière et en dehors des chemins de fer. — N° 2, le chiffre n'est pas encore connu. — N° 3, naturellement, oui. — N° 4, Strasbourg nouveau et ancien. — N° 5, l'exposition de 1855 sera favorable.

M. B. M. — N° 1, attendre. — N° 2, oui. — N° 3, oui. — N° 4, oui, dans l'avenir ; non, dans le présent. — N° 5, oui.

M. Y., à Besançon. — N° 1, non. — N° 2, nulle chance de succès. — N° 3, oui. — N° 4, ils touchent toujours 15 fr. par an. — N° 5, très probablement. — N° 6, non. — N° 7, il est douteux qu'elle soit ratifiée. — N° 8, oui, très-sensible. — N° 9, c'est probable. — N° 10, de 38 à 42 fr. 50 c. — N° 11, Paris à Lyon.

M. M., à Lunéville. — Vous avez dû recevoir les numéros demandés. — N°s 1, 2, 3 et 4, le numéro du jour et le prochain vous fixeront. — N° 5, mauvaise opération.

M. N., à Trouville. — Vous avez très-bien compris les avantages résultant de la réunion, ils sont immenses et l'avenir les développera encore.

M. C., à Semur. — Merci de votre observation judicieuse — N° 1, Strasbourg. — N° 2, non. — N° 3, cela dépend des conditions auxquelles la fusion sera faite. — N° 4, Strasbourg.

M. C. A., à C. — N° 1, oui, le moment est opportun. — N°s 2 et 3, Strasbourg, Orléans, Lyon.

M. S., à Chartres. — Vous ne nous devez rien ; en vous renseignant utilement, nous avons accompli un devoir.

M. L. T., à Nantes. — N° 1, excellent. — N° 2, mauvais. — N° 3, médiocre. — N° 4, oui.

M. V. B. — N° 1, cet arbitrage est mauvais. — N° 2, c'est du jeu ; nous ne nous y prêtons pas.

M. N. E. F., à Sedan. — N° 1, le numéro prochain vous fixera. — N° 2, environ 40 fr. — N° 3, comme dans toutes les spéculations, il y a incertitude. — N° 4, les versements appelés peuvent contribuer à faire baisser; quant à l'affaire, elle est bonne.

M. C. S., à Villefranche. — Le revenu pour 1852 a été de 42 fr.; il sera pour 1853 de 48 à 50 fr.

M. D. B., à F. T. — N° 1, environ 40 fr. — N° 2, le prochain numéro vous fixera. — N° 3, oui. — N° 4, à l'abandon de la fusion.

M. L. D. A., à Valenciennes. — N° 1, cela dépend des arrangements que la Compagnie pourra prendre avec Dijon, ou tout autre chemin. — N° 2, le journal y répond. — N° 3, elle atteindra 60,000 fr. — N° 4, Lyon.

M. R., à Annonay. — Si vous ne devez pas conserver les obligations en question, ne les souscrivez pas : la revente en serait difficile.

M. N. V., à Blaye. — Oui, la combinaison est très-profitable : vous en recueillerez promptement les bons effets.

M. C. M., à Paris. — Il n'y a rien de fait à cet égard.

M. F. S., à Lyon. — Excellente. — Pour être raisonnable, il faut évaluer les recettes à 60,000 fr. par kilomètre. — Non, ce chiffre sera probablement atteint.

Chemin de fer de St-Étienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilom.).

Recettes du mois de décembre 1853.

10,776 Voyageurs	8,416 27
27,923,357 Marchandises	37,617 77
Total	46,034 04
Mois correspondant de 1852	42,250 58
En faveur de 1853	3,783 46
Recettes totales au 31 décembre 1853	516,791 9
— au 31 décembre 1852	455,244 21
Augmentation en faveur de 1853	61,547 7

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

62,476 voyageurs	232,948 15
Bagages, marchandises, etc	460,064 25
TOTAL	693,012 40
Semaine correspondante de 1853.	
61,677 voyageurs	221,783 80
Bagages, marchandises, etc	365,830 73
PRODUIT total	587,614 53
Recette totale du 1er au 4 février.	
1854	3,139,628 01
1853	2,814,462 40
DIFFÉRENCE	325,165 61

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

13,2?8 voyageurs	66,802 00
Bagages, marchandises, etc	130,545 25
TOTAL de la semaine	197,347 25
TOTAL de l'exercice courant	980,024 85
Semaine correspondante de 1853	180,998 09
Exercice correspondant de 1853	830,234 65

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

8,337 voyageurs	23,716 15
Bagages, marchandises, etc	65,842 80
TOTAL de la semaine	89,558 95
TOTAL de l'exercice courant	2,196,060 00
Semaine correspondante de 1853	69,725 10
TOTAL de l'exercice correspondant	1,725,150 35

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

Grande vitesse) 26,973 voyageurs	150,441 25
Petite vitesse) Bagages, marchand.	192,596 05
TOTAL de la semaine	343,037 30
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	1,242,891 70
TOTAL	1,585,029 00
Semaine correspondante de 1853	324,675 61
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	1,317,644 07
TOTAL de l'exercice correspondant	1,642,319 68

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 23 au 29 janvier 1854.

10,077 voyageurs	21,895 20
Messageries, bagages, marchandises	31,485 33
TOTAL	53,380 53
Semaine correspondante de 1853	43,598 43
Recette totale du 1er au 29 janv.	203,097 18
— 1853	189,482 81
Différence en faveur de 1854	13,614 37

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

Voyageurs	230,833 60
Bagages, marchandises, etc	488,530 14
TOTAL	719,363 74
Semaine correspondante de 1853	548,314 28
Différence en faveur de 1854	171,049 46
Recettes du 1er au 4 février	3,479,689 95
Recette correspondante de 1853	2,660,676 28
Différence en faveur de 1854	819,013 67

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Section de Paris à Strasbourg et Forbach.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 5e semaine.

Du 29 janvier au 4 février 1854.

Voyageurs	162,606 30
Marchandises	349,220 86
TOTAL de la semaine	511,827 16
Recettes antérieures	1,673,289 84
TOTAL GÉNÉRAL	2,185,117 00
5e semaine de 1854	511,827 16
Semaine correspondante de 1853	369,705 19
Différence en faveur de 1854	142,121 97

Section de Montereau à Troyes.

Du 29 janvier au 4 février 1854

Voyageurs	8,254 80
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	21,622 40
TOTAL	29,877 20
Recettes antérieures	93,890 30
TOTAL	123,767 50

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 30 janvier au 5 février 1854.

Ouest. — 8,520 voyageurs (gr. vitesse	34,466 10
(Petite vitesse)	38,458 48
TOTAL	72,924 58
Rive droite. — 19,098 voyageurs	19,150 05
Rive gauche — 13,584 voyageurs	11,476 40
TOTAL	103,551 03
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	60,187 49
Rive droite	23,598 10
Rive gauche	12,019 95
TOTAL	95,805 54

Recette totale du 1er au 5 février 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	516,282 75
Idem. — 1853	466,777 14

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 22 au 28 janvier 1854.

Voyageurs	63,061 60
Bagages et marchandises	119,011 90
TOTAL de la semaine	182,073 50
Semaine correspondante de 1853	134,712 95
Augmentation	48,260 55
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	680,644 27
Recette correspondante de 1853	589,756 10
Augmentation	119,888 17

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de janvier 1854.

Voyageurs 127,730. Recettes.	86,665 05
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest	67,506 25
Total	154,171 30
Janvier 1853.	
Voyageurs 140,321 Recettes	142,020 66
Différence en faveur de 1854	12,150 64

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de janvier 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854..	33,684	15,454 65	435 65	15,890 30
1853..	33,159	15,058 50	281 10	15,339 60
En faveur de 1854	725	396 15	154 55	550 70

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de janvier.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	22,421 85	26,103 50	21,643 20
Bagages	356 70	386 68	339 80
Bétail	915 55	1,176 90	663 65
Marchandises	22,413 19	17,127 09	15,053 92
	46,107 29	44,794 17	37,699 97

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de janvier 1854 de fr. 1,313 12 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,407 32 sur 1852.

Il est à remarquer que pendant les 9 premiers jours de janvier 1854 le service entre Anvers et le reste de la ligne a été complétement suspendu par le charriage des glaçons sur l'Escaut.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinés : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention ; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort : 3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,533 — 15,444 — 17,032 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,648 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,388 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,937 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le dividende du deuxième semestre 1853, fixé par l'assemblée générale du 31 janvier 1854, à 35 francs par action, est payable à dater du 3 février courant, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, *sur présentation des Titres.*

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON.

Le Conseil d'administration, en conformité de l'art. 34 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'une assemblée générale est convoquée pour le jeudi 2 mars prochain, à 3 heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100, à l'effet de :

1° Examiner et recevoir les comptes annuels ;

2° Entendre le compte rendu des négociations entamées pour la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et s'il y a lieu, donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour conclure cette fusion, au mieux des intérêts de la Compagnie ;

3° Délibérer sur les diverses propositions qui lui seront soumises par le Conseil ;

MM. les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt nominatifs, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 52, à Paris, avant le 20 février, pour retirer leur carte d'admission contre le dépôt de leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire,
A. GAIDE.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Monteaux et Ce, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et Ce.

CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND, PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

— En exécution de l'art. 39 des statuts, l'assemblée générale se réunira samedi 4 mars 1854, à midi, au siége de la Compagnie, rue Aux Choux, 3 *bis*, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder aux élections (art. 15 et 42).

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 25 février ; ou à Paris, chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, avant le 21 février 1854.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,
Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Appel de fonds. — MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du Conseil d'administration, les versements suivants devront être effectués sur les actions :

1° Fr. 25 au 15 mars prochain, à payer sous déduction de fr. 2 pour intérêts semestriels du premier versement échus le 10 janvier dernier, soit . Fr. 23 00

2° Fr. 25 au 15 mai prochain, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action, soit.... 24 84

Fr. 47 84

Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et Ce, à Paris, rue Bergère, 18, contre quittance sur les certificats provisoires.

A VENDRE UNE MACHINE A VAPEUR

de la force de 80 chevaux, et dans un parfait état d'entretien. Elle est à condenseur, et marche à basse pression à un tiers d'atmosphère ; elle fonctionne également bien à simple ou à double effet ; elle est sans volant, et le mouvement se transmet directement de la machine aux pompes par le balancier.

Cette machine, qui a mû pendant plusieurs années des pompes sur un puits de mine où les eaux étaient très-abondantes, a résisté aux chocs si communs dans les travaux d'épuisement.

La construction solide de cette machine permet de lui donner, par la pression de la vapeur, une plus grande force effective.

S'adresser, pour renseignements, à M. Touchard, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Prolongation du délai de souscription. — L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations foncières que le tirage au sort de la première série qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., est remis au mercredi 22 février courant. Ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort, et qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis jusqu'au mardi 21 février, à quatre heures de l'après-midi, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 fr. avant le 22 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 5 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des *promesses* qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de primes et d'intérêts, seront admis à le faire en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et Ce, banquiers, 26, rue Basse-du-Rempart, se chargent de faire l'avance des versements de 100 fr. pour ceux des porteurs des *promesses* qui leur déposeraient leurs titres.

MM. les porteurs des obligations entièrement libérées sont en même temps prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres 4 0/0 sera admise du jeudi 3 février au 5 mars exclusivement.

Cette prolongation des délais est devenue indispensable, par suite de l'impossibilité matérielle de répondre avant le terme du 11 février primitivement fixé, aux nombreuses demandes de Paris et de la province ; elle oblige l'administration à reculer également de dix jours, après la date inscrite aux *récépissés*, la délivrance des titres.

BIBLIOTHÈQUE DES CHEMINS DE FER.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarrazin, n° 14, à Paris.

LES CHEMINS DE FER FRANCAIS,

par Victor Bois, ingénieur civil, 1 vol. in-16. — Prix broché : 1 fr. 50 c.

LA TÉLÉGRAPHIE ÉLECTRIQUE,

par le même, 1 vol in-16. Prix broché : 1 fr.

Ces deux ouvrages contiennent pour les voyageurs des chemins de fer des renseignements d'un grand intérêt, et puisés tous à des sources authentiques. Le premier fait connaître l'origine de chaque Compagnie, l'étendue de la concession, la construction de la ligne qu'elle exploite, ses ressources dans le présent, ses espérances dans l'avenir ; le second apprend aux nombreux voyageurs qui l'ignorent encore, comment ces fils de fer muets qui bordent les lignes des chemins de fer sont les agents merveilleux de la transmission des nouvelles, et peuvent porter, avec la rapidité de la foudre, d'un bout de l'Europe à l'autre, la paix ou la guerre des empires, la fortune ou la ruine des spéculateurs.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Au milieu des oscillations continuelles qui ont encore eu lieu depuis huit jours sur la rente, on a pu remarquer que la baisse rencontrait sur le 3 0/0 une résistance infranchissable dès qu'il tombait au-dessous de 68. On peut en conclure que la rente est arrivée maintenant à la limite de baisse, et qu'il serait difficile de la franchir, dans le cas même où la guerre serait définitivement déclarée, aussi longtemps du moins que la France et l'Angleterre réunies n'auraient pas d'autres adversaires que la Russie. La spéculation a cessé presque entièrement ses ventes à découvert, et il arrive chaque jour de nouveaux capitaux à placer qui absorbent les inscriptions à mesure qu'elles se présentent sur la place.

La bourse a été vivement préoccupée depuis quelques jours du bruit que des négociations avaient été entamées pour l'émission d'un nouvel emprunt dont on portait le chiffre à 200 millions. Une seule chose est certaine, c'est que M. le ministre des finances a conclu un arrangement avec la Banque de France, qui s'est engagée à avancer au fur et à mesure des besoins du Trésor, jusqu'à concurrence de 60 millions, sur dépôt de bons du Trésor, au taux de 5 0/0 et renouvelables de 3 mois en 3 mois.

La rente 3 0/0 a monté lundi dernier à 69 80. Ce mouvement avait été produit par une hausse de 1 1/2 0/0 sur les consolidés anglais. Les spéculateurs de Londres et ceux de Paris avaient été encouragés par les nouvelles favorables de Vienne au sujet de la mission du comte Orloff. Des achats considérables de consolidés avaient été en outre effectués pour le compte de la Compagnie des mers du Sud. Mais cette reprise a été suivie d'une réaction au moment du départ des ambassadeurs russes de Londres et de Paris.

La fermeté du 4 1/2 0/0 a été plus remarquable que celle du 3 0/0. Ce fonds étant tout-à-fait dégagé de la spéculation qui s'en est éloignée depuis longtemps, se trouve placé sous l'influence plus directe des achats au comptant.

L'avance de 60 millions consentie par la Banque de France a été favorable aux actions de cet établissement, qui ont été continuellement recherchées, et qui ont monté de 2,670 à 2,680. En effet, l'intérêt à 5 0/0 sur 60 millions donne pour trois mois un bénéfice de 750,000 fr. qui devront augmenter le dividende de la Banque de France pour le premier semestre de 1854.

Les actions d'Orléans ont donné lieu à des escomptes continuels, et comme il en résultait un déport continuel de 1 50 à 2 50, les escomptes se renouvelaient chaque jour.

Le même fait s'est produit, quoique dans une moindre proportion, pour les actions du Nord, de l'Est et de Rouen.

Les actions du Nord ne sont pas tombées au-dessous de 730, et elles se sont relevées facilement à 755. L'Est a baissé à 710, et il a repris à 722 50. Lyon a été coté à 810 et 840.

On a détaché lundi dernier le dividende de 35 fr. sur les actions de Rouen. Cette ligne s'est maintenue depuis ce jour aux environs de 900; mais elle a donné lieu à des transactions peu importantes.

Les autres lignes de chemins de fer ont suivi les oscillations de la rente et ont éprouvé des variations de 10 à 15 fr., tantôt en hausse et tantôt en baisse; mais moins que jamais les porteurs sérieux ne se décident à vendre leurs titres dans les moments de baisse. Les variations sont surtout produites par la spéculation.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 2 jusqu'à celle du 9 février.

La rente 3 0/0 a monté de 67 50 à 69 80; elle a rétrogradé à 68 35; elle est restée à 68 75 au comptant; elle a varié à terme de 67 35 à 69 80; elle est restée à 68 75.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 97 à 99 80 au comptant, et de 96 80 à 97 75 à terme.

La Banque de France a monté de 2,670 à 2,680.

Le Crédit mobilier a monté de 607 50 à 650; il est resté à 622 50 au comptant et à 625 à terme.

Les obligations foncières ont monté de 920 à 935; elles ont fermé à 920.

Les actions du Nord ont monté de 715 à 755; elles ont fermé au comptant à 740, et à terme, à 737 50.

L'Est a monté de 695 à 737 50; il a fermé au comptant à 722 50, et à terme, à 723 75.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 550 à 570; elles ont fermé à 565.

Lyon a monté de 800 à 840; il a fermé au comptant à 822 50, et à terme, à 621 25.

Orléans a monté de 1,020 à 1,080; il a fermé à 1,065 au comptant, et à 1,062 50 à terme.

Rouen a fait 922 50 avant le détachement des coupons; il a varié de 910 à 895, coupon détaché.

Le Havre a monté de 425 à 435.

Bâle a monté de 360 à 355; il est resté à 362 50.

Genève a monté de 435 à 450; il a fermé à 440.

Le Midi a monté de 525 à 550, et il est resté à 540 au comptant, et à 545 à terme.

Le Grand-Central a monté de 425 à 445; il est resté à 437 50 au comptant et à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 617 50 à 670; il est resté à 645.

Dijon a varié de 470 à 477 50. Cherbourg a repris de 460 à 480.

L'Ouest a monté de 550 à 575 au comptant et à terme.

Samedi. — Les valeurs étaient demandées et elles sont restées en forte hausse. Les affaires étaient animées. La rente 3 0/0 a monté de 85 c. au comptant, à 68 85, et à terme de 1 fr., à 68 80; le 4 1/2 0/0, de 55 au comptant, à 67 35, et de 10 c. à terme, à 97 10. La Banque a monté de 5 à 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 620. Les actions du Nord ont monté de 10 à 735; l'Est, de 8 75 à 712 50; Lyon, de 8 75 à 317 50; Orléans, de 16 25 à 1,015; Rouen, de 2 50 à 922 50; Bâle, de 2 50 à 360; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 635; l'Ouest, de 5 à 560; Dijon, de 7 50 à 477 50; le Midi, de 7 50 à 535; le Grand-Central, de 2 50 à 435; St-Germain, de 7 50 à 622 50; Genève, de 2 50 à 440; Le Havre s'est tenu à 435; Cherbourg, à 480.

Lundi. —Les consolidés anglais étant arrivés avec une hausse de 1 1/4 0/0, il en est résulté une reprise rapide à notre bourse. Toutes les valeurs étaient vivement recherchées. La rente 3 0/0 a monté de 75 c. à 69 60 au comptant, et de 65 c. à terme à 69 45. Le 4 1/2 0/0 a monté de 15 au comptant, à 97 50, et de 15 à terme à 97 25. Les actions de la Banque ont monté de 5 à 2,775; le Crédit mobilier, de 25 à 645; les actions du Nord, de 20 à 755; l'Est, de 17 50 à 730; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 570; Lyon, de 20 à 837 50; Lyon à la Méditerranée, de 20 à 655 au comptant, et de 30 à terme à 670; le Midi, de 10 à 545; le Grand-Central, de 7 50 à 442 50; Orléans, de 25 à 1,070; Rouen, de 17 50 à 912 50, coupon détaché; le Havre, de 5 à 430; Bâle, de 2 50 à 362 50; Genève, de 10 à 450; l'Ouest, de 15 à 575; Cherbourg, de 5 à 485. Dijon a fléchi de 2 50 à 475. St-Germain a monté de 27 50 à 650.

Mardi. — Les hauts cours n'ont pas pu se soutenir. Toutes les valeurs ont rétrogradé assez rapidement sur les cours de la veille. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 à 69, et à terme de 65 à 68 80. La rente 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 97 60 au comptant, et à terme de 25 à 97 50. La Banque de France a fléchi de 5 à 1,670; le Crédit mobilier, de 12 50 à 632 50; les actions du Nord, de 12 50 à 742 50; l'Est, de 15 à 715; les nouvelles de l'Est, de 8 75 à 561 25; Lyon, de 17 50 à 820; Lyon à la Méditerranée, de 5 au comptant à 650, et de 25 à terme à 645; Orléans, de 5 à 1,065 au comptant, et de 15 à termo à 1,055; Rouen, de 2 50 à 910; le Havre, de 2 50 à 432 50. Bâle a monté de 2 50 à 365. L'Ouest s'est tenu à 575; Genève, à 450; Dijon, à 475. Le Midi a fléchi de 2 50 à 542 50; le Grand-Central, de 5 à 437 50; Saint-Germain, de 20 à 630.

Mercredi. —La bourse était plus faible. Les valeurs ont éprouvé une nouvelle baisse, cependant les fonds semblaient se raffermir à la clôture. La rente 3 0/0 a varié, au comptant, de 68 90 à 68 45, elle reste à 68 70; elle a varié, à terme, de 68 30 à 68 60. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 70 au comptant, et 97 50 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,675. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 620; les actions d'Orléans, de 2 50 à 1,062 50; Rouen, de 15 à 895. Le Havre a monté de 2 50 à 432 50. Bâle s'est tenu à 365; Genève, à 450; le Grand-Central, à 434 50. Le Nord a fléchi de 5 à 737 50; l'Est, de 2 50 à 712 50; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 560; Lyon, de 7 50 à 812 50; Lyon à la Méditerranée, de 12 50 à 617 50; l'Ouest, de 5 à 570; Cherbourg, de 1 25 à 480; Dijon, de 5 à 470; Saint-Germain, de 10 à 620; le chemin Sarde, de 15 à 445.

Jeudi. — Le début de la bourse était encore en baisse; mais les cours se sont raffermis, et il y avait de bons achats à la clôture. La rente 3 0/0 a varié, au comptant, de 68 35 à 68 75, et, à terme, de 68 30 à 68 75; le 4 1/2 0/0, de 97 60 à 97 80 au comptant, et de 97 40 à 97 75 à terme. Les actions de la Banque ont monté de 10 à 2,685; le Crédit mobilier de 2 50 à 622 50; le Nord, de 2 50 à 640; Lyon, de 10 à 822 50; l'Est, de 10 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 565; Orléans, de 2 50 à 1,065; Rouen, de 5 à 900; le Midi, de 2 50 à 540; Saint-Germain, de 2 50 à 622 50. Bâle a fléchi de 2 50 à 362 50; Genève, de 10 à 440. l'Ouest a monté de 5 à 575; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 645. Dijon a fléchi de 7 50 à 470.

Vendredi. — Les cours ont été très-fermes. Les dispositions étaient à la hausse, mais elles ont été un peu entraînées par la cote de Londres, qui est arrivée avec 1/4 de baisse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 20 à 68 95, et à terme, de 69 15 à 68 90; le 4 1/2 0/0, de 98 25 à 98 au comptant, et de 98 à 97 50 à terme. La Banque s'est tenue à 2,685. Le Nord a varié de 745 à 742 50; l'Est, de 730 à 722 50; Lyon, de 825 à 823 75; Orléans, de 1,075 à 1,067 50; Rouen, de 900 à 895; le Havre, de 442 50 à 445; Cherbourg, de 482 50 à 477 50; Lyon à la Méditerranée, de 650 à 652 50; le Midi, de 545 à 542 50. Le Grand-Central, de 443 75 à 440; l'Ouest, de 575 à 577 50. Dijon a fait 475; Bâle, de 365 à 362 50.

Ad. Blaise (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 4 au 10 février 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Taux d'émission	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
716	613	99	105.000	400	tout	11 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	735	740	755	752 50	742 [illegible]	747 50	737 50	735	740	740	742 50	742 50
tout.	137	99	72.000	500	tout	72 fr. 50.	janv. 1854	Paris à Rouen	622 50	630	620	612 50	610	618	615	605	600	605	605	600
tout.	92	97	40.000	500	tout	25 fr. 50 p. un an	sept. 1853	Rouen au Havre.	435	•	430	•	411 50	•	455	•	440	•	465	745
tout.	54	94	24.000	500	400	9 fr. 20 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	240	•
•	•	99	60.000	500	100	4 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg	490	•	495	•	491 25	475	490	•	490	•	477 50	477 50
tout	25	99	24.000	•	tout	11 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain.	622 50	612 50	650	612 50	670	630	620	620	622 50	625	625	620
tout	17	99	30.000	500	tout	7 fr. 50 p. 0/0	juillet 1852	Versailles (r. d.)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
149	•	99	70.000	500	250	•	avril 1853	Ouest	500	•	575	571	575	570	570	567 50	575	575	577 50	•
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant	•	Paris à Sceaux	•	•	•	•	•	•	•	•	410	•	•	•
1116	1502	99	300.000	500	tout	18 fr. 50 p. un an	oct. 1853	Orléans	1045	1047 50	1070	1070	1065	1065	1022 50	1057 75	1065	1062 50	1067 50	1070
627	660	99	250.000	500	tout	33 fr. p. un an	janv. 1853	Paris à Strasbourg	712 50	712 50	730	727 50	715	715	712 50	715	702 50	722 75	722 75	722 50
•	•	•	250.000	500	100	4 0/0 p. un an	•	Id. nouvelles.	562 50	562 50	570	572 50	561 25	565	560	565	565	565	571 25	572 50
44	194	99	84.000	350	tout	11 fr. p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	360	•	372 50	•	365	•	365	372 50	372 50	•	365	•
391	515	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv. 1854	Paris à Lyon	817 50	815	837 50	815	820	815	812 50	815	822 50	821 25	822 75	815
•	•	99	3.300	500	100	5 0/0 (1)	•	Provins aux Ormes.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	127	99	33.200	500	370	5 0/0 (1)	juillet 1853	Dijon à Besançon	•	477 50	475	•	475	475	470	•	470	•	475	475
•	•	•	•	•	200	•	•	Lyon à Genève	400	445	450	441 50	450	•	450	•	445	•	445	•
•	•	99	80.000	500	200	4 fr. et 4 0/0 p. un an	juin 1853	Lyon à la Méditerr.	635	641	655	670	670	655	617 50	640	645	645	652 50	655 50
•	750	99	134.000	500	250	4 0/0 (1)	avril 1853	Chemins du Midi	537 50	535	545	530	542 50	540	537 50	540	540	540	542 50	550
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant	•	Bordeaux à la Teste	250	•	•	•	•	•	•	•	•	•	240	•
•	•	•	•	500	200	•	•	Grand Central	435	445	442 50	445	447 50	440	437 50	437 50	437 50	437 50	440	440
tout	40	80	12.500	1.000	tout	10 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
tout.	50	90	9.000	500	tout	27 fr. 50 p. un an.	janv. 1853.	Anvers à Gand.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

(1) Pendant la durée des travaux.

Valeurs	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
Rentes 3 0/0	68 65	68 90	69 10	69 15	69	68 90	68 70	68 60	68 75	68 72	68 95	68 90
Rentes 4 1/2 0/0	97 25	97 10	97 50	97 25	97 10	97 50	97 50	97 50	97 80	97 75	98	97 90
Banque de France	2670	•	2675	•	2670	•	2665	•	2685	•	2685	•
Crédit mobilier.	620	635	645	647 50	632 50	642 50	630	627 75	622 50	635	627 50	627 50
Comptoir national	540	•	540	•	525	•	525	•	525	•	585	•
Banque foncière.	505	•	•	•	500	•	500	•	500	•	570	•
D° Obligations Cert.	925	•	912 50	915	912 50	•	920	•	920	•	920	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 4 au 10 février 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts annuels	Époque des tirages	Dates des paiements
1854	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet
D°.	61.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	535	375	625	5 0/0	•	D°
1852.	101.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.
D°.	3.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	D°
D°.	50.300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1848.	11.411	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1852.	4.405	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1853.	17.[illegible]00	•• ••	1.000	375	1.250	5 0/0	•	D°
1841	7.219	40 —	1.105	tout.	1.250	25	•	D°
1850.	8.434	75 —	1.075	tout.	1.250	25	•	D°
1842.	8.000	47 —	1.025	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1854	3.333	89 —	•	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	•	D°
1845	3.967	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.934	88 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1849.	5.000	87 —	900	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	D°	janvier juillet
1841.	1.000	•• ••	•	tout.	625	25 ••	D°	avril octobre.

Noms des Compagnies.	4	6	7	8	9	10
Nord Boulogne	317 50	318 75	320	318 75	320	320
Paris à Lyon	1045	1040	1017 50	1045	1045	1000
Lyon à la Méditerranée 3 0/0	500	505	•	505	502 50	502 50
D° Nouvelles 3 0/0	505	505	502 50	501 50	505	502 50
Montereau à Troyes.	105	•	•	•	•	•
Paris à Strasbourg	505	505	505	502 50	505	505
Saint-Germain nouvelles	•	•	•	1035	1025	•
Versailles r. d.	•	•	•	•	•	•
Ouest	•	•	990	990	990	990
D° (nouvelles)	•	995	995	995	•	990
Saint-Étienne à Lyon	•	•	•	•	•	•
D° 2e emprunt	•	•	•	•	•	•
Paris à Orléans	•	•	•	1070	•	•
D° Nouvelles 1848	•	•	•	•	•	•
D° Nouvelles 1852	315	320	320	320	320	317 50
Paris à Rouen	•	•	•	•	•	•
D° nouvelles	•	•	•	10[illegible]0	•	•
Rouen au Havre	•	•	1030	•	•	•
D° nouvelles	•	1200	•	•	•	•
Strasbourg à Bâle	•	•	•	•	•	•
D° nouvelles	465	•	495	[illegible]	495	470
Dijon à Besançon	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 3 au 9 février 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	3	4	6	7	8
Nord	735 à 743 75	741 75 à 746 25	743 75 à 751 25	741 25 à 737 50	731 25 à 737 50
Paris à Strasbourg	705 à 719 75	730 à 747 50	700 à 737 50	712 50 à 718 75	710 à 715
Orléans	1000 à 1040	1025 à 1075	1040 à 1075	1025 à 1055	1025 à 1075
Paris à Rouen	925 à 950	925 à 975	950 à 975	925 à 975	925 à 975
Rouen au Havre	425 à 450	450 à 461 50	450 à 461 50	441 25 à 472 50	425 à 450
Lyon	812 50 à 825	825 à 837 50	825 à 847 50	815 à 825 50	812 50 à 818 75
Ouest	•	•	•	•	•

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Payé	Cours
Caisse Bernet, Delhomme et Cie	500	500
— Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1170
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1085
D° D° (1852)	1000	10[illegible]0
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	[illegible]
Sambre française canalisée	500	[illegible]
Jonet ... Coutil.	[illegible]	[illegible] 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	[illegible]	[illegible]
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1200
Meuse ... Zinc.	250	•
Stolberg ... Zinc.	750	•
Eschweiler	750	7[illegible]0
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	500	61
Blanzy ... Charbon	500	601
Chazotte ... Charbon.	112 50	510
Charbonnages belges	500	387 50
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	240
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7211	475
Centre-du-Flénu ... Charbon.	1000	[illegible]
Long-Pendu ... Charbon.	500	•
Epinac ... Charbon.	1/2 400	•
Haute Loire ... Charbon.	500	251
Montchanin ... Charbon.	500	201
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	760

Dénomination	Payé	Cours
[illegible] ... Papeterie	1000	1000
[illegible] ... Papeterie	1000	•
[illegible] ... Asphalte	1000	[illegible]
Monceau-sur-Sambre ... Forges	[illegible]	[illegible]
Aveyron (Decazeville) ... Forges	1000	4[illegible]
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	[illegible]
Alais ... Forges.	1000	17[illegible]
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1040
Herserange (p. libér.) ... Forges.	500	250
Le Pouzin	750	1215
De la Loire et de l'Ardèche	1/[illegible]	[illegible]
Valentin-Cocq ... Usine	500	901
Société Cail et Cie ... Usine.	500	685
Cristofle ... Usine.	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	[illegible]
Télégraphe sous-marin	25	25
Gaz anglais (Paris)	2500	[illegible]
— français (Paris)	500	[illegible]
— parisien (Paris)	1000	1275
— de Belleville libéré	500	•
— du Nord (Batignolles)	500	625
— de l'Ouest (Passy)	500	705
— de l'Est (Vincennes)	500	•

Dénomination	Payé	Cours
Gaz de Wazemmes	[illegible]	150
— d'Arles, 1re série	100	100
— D° 2e série	100	45
— de Besançon	450	525
— de Boulogne (Paris)	1000	•
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	5[illegible]	70
Messageries impériales	10[illegible]	[illegible]
— Laffitte	1000	1100
Gondoles parisiennes	[illegible]	160
Omnibus. Entreprise générale	1000	[illegible]
Omnibus (rive gauche)	250	240
Favorites ... Omnibus	500	17[illegible]
Hirondelles ... Omnibus.	1000	255
Orléanaises ... Omnibus.	1000	700
Tricycles ... Omnibus.	500	400
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	770
Dames ... Pet. voit.	500	[illegible]
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	770
Sylphides ... Pet. voit.	500	[illegible]
Générale ... Ass. maritime.	5000	45 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime.	5000	15 1/2 0/0
Union des Ports ... Maritime.	5000	13 0/0 b.
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination	Payé	Cours
Sécurité ... Maritime.	5000	10 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	21 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	5 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	1000	[illegible]
Générale ... Incendie.	500	[illegible]
Union ... Incendie.	5000	37 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	[illegible]
Phénix ... Incendie.	1000	5300
Providence ... Incendie.	2500	30 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Eventualités d'Avignon	34 50	•
— de Cette	10	•
— de Tarascon	25	•
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1500
— d'Aix-la-Chapelle	375	405
— de Montluçon	500	440
Docks	250	303
Journaux réunis	500	510
Motterly (Amiens)	250	775
Cohen (Provence)	500	430
Commerce	500	400
Palais de Cristal	100	95
Richer	500	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N° 702. 13e ANNÉE. — N° 7. SAMEDI, 18 FÉVRIER 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

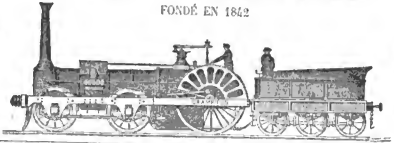
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Etranger........	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Situation.

On comprend qu'en présence des événements graves qui d'un instant à l'autre peuvent se produire, nous devons garder dans nos appréciations une extrême réserve. Quand on se rend compte des véritables intérêts de l'Europe; quand on réfléchit que la France, l'Angleterre, l'Allemagne, qui, pendant des siècles, ont été organisées pour la guerre, sont aujourd'hui organisées pour la paix, la raison se refuse à croire à la guerre. La guerre est en contre-sens de l'état de l'Europe. Les intérêts, comme la raison, répugnent à la guerre. C'est là précisément ce qui explique la tenue des valeurs, malgré les probabilités croissantes de guerre.

Vendredi dernier le 3 0/0 fermait à 68 90; l'Orléans, à 1,070; le Nord, à 742 50; le Strasbourg, à 722 50; le Lyon, à 825; le Crédit mobilier, à 627 50. Jeudi, 16 février, la rente 3 0/0 fermait à 68 fr.; l'Orléans, à 1,075; le Nord, à 735; le Strasbourg, à 711 25; le Lyon, à 820; le Crédit mobilier, à 616 25; ce qui représente 90 c. de baisse sur le 3 0/0: 5 fr. de hausse sur l'Orléans; 7 50 de baisse sur le Nord; 11 25 de baisse sur le Strasbourg; 5 fr. de baisse sur le Lyon; 11 25 sur le Crédit mobilier.

Cette résistance à la baisse a évidemment pour cause la pensée que d'un moment à l'autre la situation peut changer, la paix peut succéder aux appréhensions de la guerre. Dans de telles incertitudes, il serait imprudent de vendre à des cours qui, relativement à la valeur réelle des lignes, sont beaucoup trop bas, et il serait peut-être prématuré d'acheter, puisque si les craintes de guerre se réalisent, les cours pourront encore baisser. Attendre est ce qu'il y a de plus sage comme ce qu'il y a de plus habile.

P. S. Aujourd'hui vendredi, malgré un nouvel affaiblissement de la rente, les chemins se sont relevés et sont restés dans des cours meilleurs que la veille.

F. SOLAR.

Chemin de fer de Lyon.

Les négociations relatives à l'achat du chemin de Dijon à Belfort par la ligne de Lyon, ont été reprises cette semaine avec M. le ministre des travaux publics.

Rien absolument n'est terminé au moment où nous écrivons, on a seulement l'espoir d'une conclusion favorable; mais, dans l'intérêt même de l'affaire, il nous est interdit d'en faire connaître les bases, qui diffèrent naturellement des anciennes. La Compagnie de Dijon apporte, nous assure-t-on, les dispositions les plus conciliantes dans les négociations nouvelles, et se montre prête à faire ce qui peut dépendre d'elle pour mettre la Compagnie de Lyon en état de satisfaire aux demandes du gouvernement.

Nous reviendrons avec plus de détails sur cette affaire, lorsqu'il n'y aura plus d'inconvénient à en parler.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de l'Est (Strasbourg).

OUVERTURE DE BLESMES A SAINT-DIZIER.

Depuis le 15 de ce mois, la lacune de 17 kilomètres qui séparait la ligne principale du chemin de fer de Strasbourg de l'importante ville de Saint-Dizier, se trouve comblée par l'ouverture de la section de Blesmes à Saint-Dizier, faisant partie du chemin de Blesmes à Gray, fusionné l'année dernière dans le réseau de l'Est, appartenant à l'ancienne Compagnie de Strasbourg.

Ce n'est pas par sa longueur qu'il faut juger de l'importance de la section de Blesmes à Saint-Dizier, mais par le nombre et la grandeur des intérêts auxquels elle donne satisfaction.

Saint-Dizier est le centre où affluent tous les produits métallurgiques de la haute Marne et ceux des campagnes et des forêts de l'Est, destinés à Paris. C'est le grand marché des fers, des fontes, des bois et des grains de cette partie de la France.

Tous ces produits se chargent à Saint-Dizier, sur la Marne, où ils arrivent par essieux ou par le flottage, et viennent ou venaient jusqu'à présent à Paris par la voie de la navigation. Le canal de la Marne au Rhin, qui unit les bassins de la Moselle, du Rhin et de la Meuse avec ceux de la Marne et de la Seine, passe à Saint-Dizier, qu'il dessert, et possédait ainsi jusqu'à ce jour une véritable supériorité sur le chemin de fer, pour les transports des produits naturels du pays et pour l'approvisionnement de ses matières premières.

La jonction de Saint-Dizier à la grande ligne de l'Est par la section de Blesmes à Saint-Dizier, donne au chemin de fer les moyens immédiats de satisfaire à tous les besoins du commerce avec plus de promptitude et de régularité que la navigation, en attendant que le prolongement sur Joinville, Chau-

mont, Langres et Gray permette à la Compagnie de l'Est de se placer au-dessus de toute concurrence en la faisant pénétrer dans l'intérieur même du pays, à portée des principaux groupes d'usines.

C'est le 15 février que la section de Blesmes à Saint-Dizier a été ouverte à la circulation des voyageurs; la semaine prochaine, elle le sera au transport des marchandises. Cet événement n'a été marqué par aucune fête; il mérite cependant d'occuper une place dans l'histoire de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et dans les souvenirs des actionnaires, car il est le point de départ d'une ère nouvelle pour l'exploitation et d'un développement de trafic qui ira toujours en grandissant.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de l'Ouest.

OUVERTURE DE LA SECTION DE NOGENT-LE-ROTROU.

Dimanche dernier, 12 du courant, a eu lieu l'ouverture d'une nouvelle section du chemin de fer de l'Ouest, comprise entre la Loupe et Nogent-le-Rotrou.

Cette ouverture a été l'occasion d'une petite fête domestique, à laquelle assistaient seulement cinq ou six administrateurs de la Compagnie, et qu'avait bien voulu honorer de sa présence M. le comte Eugène Dubois, directeur général des chemins de fer, accompagné de ses deux chefs de division. Aucune autre invitation n'avait été faite par la ville : aussi la Compagnie n'avait-elle pu offrir au public spécial de ces sortes de cérémonies que des places dans ses wagons, en prévenant à l'avance qu'une fois arrivé à Nogent-le-Rotrou, chacun aurait à se tirer d'affaire comme il l'entendrait. Ce salutaire avertissement était fait pour être compris. Aussi l'a-t-il été, et personne n'a eu le droit de se plaindre de l'hospitalité indigène.

La section de la Loupe à Nogent-le-Rotrou est peu importante par sa longueur, et n'ajoutera pas beaucoup aux recettes du chemin de l'Ouest. Mais son ouverture précède de si peu celle du prolongement jusqu'au Mans, qu'elle se confond presque avec elle, ce qui lui donne, dès lors, un véritable intérêt pour les actionnaires et pour le public en général. Si peu considérable, d'ailleurs, que soit l'activité de la station de Nogent, elle est toujours supérieure à celle de la station de la Loupe, et les services du *terminus* seront toujours mieux établis, et plus économiquement, dans cette petite ville qu'ils ne l'étaient dans les bâtiments provisoires de la Loupe.

Des ouvrages d'art assez considérables, et notamment une tranchée de 5 kilomètres de longueur, ayant 15 mètres de hauteur sur plusieurs points, ont dû être exécutés dans cette petite section; ils l'ont été avec tout le luxe de solidité, tout le soin minutieux et la perfection des moindres détails qui distinguent les travaux du corps des ponts et chaussées.

En passant en revue, la semaine dernière, les produits de l'exploitation de nos principales lignes de chemins de fer pendant l'année 1853, nous avons ajourné notre appréciation des revenus nets probables de l'Ouest. En nous reportant depuis au cahier des charges et aux statuts de cette concession, et faisant en conséquence les déductions convenables sur les recettes brutes réalisées par le chemin de l'Ouest en 1853, nous sommes arrivés à un revenu net probable de 20 à 21 f. par action.

Sur cette somme il a déjà été payé 5 fr. à titre d'intérêt au 1er octobre dernier; ce serait donc environ un dividende de 15 à 16 fr., dont la prochaine assemblée générale des actionnaires aurait à fixer le chiffre et à ordonner le paiement.

Le cours actuel des actions de l'Ouest étant de 570 fr., soit, net, 320 fr., en déduisant les 250 fr. non versés, le revenu de 21 fr. représente 6 2/3 0/0 de la somme de 320 fr., moyennant laquelle on peut acheter aujourd'hui une action de cette ligne.

A bientôt l'ouverture du chemin jusqu'au Mans; nous examinerons alors la position nouvelle que prendra la Compagnie de l'Ouest, et l'importance commerciale que la ligne exploitée par elle est appelée à prendre presque aussitôt après son arrivée à cette première grande étape de son parcours.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les Chemins de fer et les Forges.

A l'époque de la discussion du projet de révision du tarif des douanes sur les fers et les fontes, les maîtres de forges déclarèrent être en mesure d'exécuter tous les marchés acceptés par eux, et repoussèrent avec énergie le reproche de retard dans les livraisons.

Ces déclarations ont pu être exactes à l'époque où elles ont été faites, mais elles ne le sont plus aujourd'hui.

Un grand maître de forges vient d'être condamné à 500,000 fr. de dommages-intérêts pour retard de livraison de plusieurs milliers de tonnes de rails exigibles.

Le chemin de Strasbourg ne peut ouvrir l'embranchement de Reims faute de rails.

L'embranchement de Thionville manque de rails.

La pose de la seconde voie sur le chemin de Bordeaux traîne en longueur, faute de rails.

Les prolongements du chemin du Centre sur Limoges et Clermont manquent de rails.

Le chemin du Midi n'a pas de rails pour ouvrir la ligne de Bayonne.

Le chemin d'Avignon à Valence ne sera pas ouvert au 1er mai, faute de rails, et l'ouverture du surplus de la ligne, qui devait avoir lieu en octobre prochain, sera forcément retardée par le manque de rails.

Ce ne sont pas seulement les Compagnies de chemins de fer et leurs actionnaires qui souffrent de l'inexécution par les forges des ordres qu'elles ont acceptés aux prix qu'il leur a convenu de fixer; c'est le public, c'est le commerce, c'est l'industrie, qui voient ajourner, sans terme connu, la jouissance des nouveaux moyens de transport promis à leur activité et à leurs opérations.

Nous ne demandons pas pour remède à ce fâcheux état de choses la suppression du droit sur les rails et les coussinets: la loi s'y oppose, et on ne la modifierait pas aujourd'hui; mais ce qui est bien désirable et ce que le gouvernement peut faire, c'est d'autoriser l'entrée en franchise de rails étrangers, à charge de réexportation d'une quantité égale de fer dans un temps donné.

AD. BLAISE (des Vosges).

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.		Augment. s. 1853 Totale	0/0.
ORLÉANS	753,604	»	236,052	45.6
NORD	688,346	»	104,130	18.0
ROUEN	194,256	»	32,144	19.8
HAVRE	90,369	»	26,295	41.0
LYON	344,077	»	29,676	9.4
STRASBOURG	492,268	»	126,966	34.7
BALE	58,737	»	7,943	15.6
OUEST	100,789	»	8,445	9.8
MÉDITERRANÉE	173,152	»	27,076	18.5

AD. BLAISE (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

DIJON A BESANÇON. — Jeudi, 2 mars, assemblée générale pour examiner et recevoir les comptes annuels, entendre le compte-rendu des négociations entamées pour la fusion de Dijon avec Lyon, et délibérer sur diverses propositions soumises par le Conseil. — Déposer vingt actions.

ANVERS A GAND. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport, exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 21 février.

APPELS DE FONDS.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt dû à 4 0/0 depuis le 10 février, pour chaque jour de retard, à défaut de versement avant le 25. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

Depuis le 10 février, les actions nominatives ne sont plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, depuis le 1er janvier.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — L'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations foncières, que le tirage au sort de la première série, qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., devant avoir lieu le 11 février prochain, ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort ou qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis, jusqu'au 10 février, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 f. avant le 11 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 15 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des promesses qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et Ce, banquiers, rue Basse-du-Rempart, n° 25, se chargent de faire l'avance des versements de 100 f. pour ceux des porteurs de promesses qui leur déposeront leurs titres.

Messieurs les porteurs des obligations entièrement libérées sont, en même temps, prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres 4 0/0 sera admise du jeudi 23 février au 15 mars.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

NORD.—Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit: 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

STRASBOURG. — (Voir aux échanges de titres)

PARIS A ROUEN. — Emission de 1800 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :
250 fr. le 15 mai 1854;
Id. le 15 août 1854;
Id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1 décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

PARIS A ROUEN. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

MINES DE LA LOIRE — Depuis le 1er février, paiement du coupon de 25 f. des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (Voir aux appels de fonds.)

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Le 21 février, à une heure, rue d'Amsterdam, 11, tirage de 27 obligations de l'emprunt de 1845, et de 13 obligations de l'emprunt de 1847, remboursable le 1er mars.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Lyon à Genève.

Lundi, 23 janvier, a eu lieu l'inauguration, à Satigny, sur le canton de Genève, des travaux du chemin de fer de Lyon.

La Compagnie, représentée par ses trois membres genevois, MM. le général Dufour, Kohler et Ador, avait invité à cette intéressante cérémonie le Conseil d'Etat, le conseil administratif de la ville de Genève, les membres du grand Conseil, les présidents des tribunaux et M. le procureur général, auxquels s'étaient joints, avec les ingénieurs et les employés de la Compagnie, MM. Bartholony, le comte d'Angeville, membre du conseil général de l'Ain, et les maires de Dardagny, Russin et Satigny.

A 11 heures, MM. les représentants de la Compagnie et les invités sont arrivés à Satigny, où ils ont été reçus par la municipalité avec la plus parfaite cordialité et aux détonations des boites. De là, le cortége s'est rendu, précédé de la musique militaire, sur les deux chantiers déjà installés dans un grand pré, à quelques minutes au-dessous du village de Satigny, dans la direction de la ville. Là, M. le général Dufour, en son nom et au nom de ses collègues, a remercié le Conseil d'Etat de l'honneur qu'il faisait à la Compagnie qu'il représentait en se rendant à cette modeste fête :

« C'est pour la Compagnie, a dit l'honorable » général, un témoignage bien flatteur de l'intérêt que le gouvernement a toujours témoi» gné pour cette belle et grande entreprise, qui » doit inaugurer une ère nouvelle de prospé» rité pour notre pays, en mettant Genève à » quelques heures de Lyon, de Paris, de Mar» seille et de Bordeaux. »

M. Dufour a ensuite retracé brièvement tous les avantages que le commerce devait retirer de l'établissement de cette grande voie de communication, aussi prompte qu'économique ; il a rappelé, en particulier, l'utilité qu'il y aurait pour Genève à recevoir les houilles de Saint-Etienne avec un rabais énorme sur les frais actuels de transport. Le général a terminé son discours en exprimant le vif désir de la Compagnie de pouvoir mener son œuvre à bonne fin le plus vite possible, et en se félicitant de ce que les travaux qui allaient commencer fourniraient de l'occupation à beaucoup d'ouvriers, dans une saison où l'ouvrage est rare et où la cherté des vivres est excessive.

M. Decrey, président du Conseil d'Etat, a remercié ensuite le Conseil d'administration, et en particulier l'honorable général, d'avoir bien voulu se mettre à la tête d'une entreprise aussi utile à son pays. Il a rappelé que c'est en grande partie aux démarches et à l'influence du général Dufour que l'on doit de voir s'exécuter, avant beaucoup d'autres lignes, celle qui reliera Genève à la France. C'est un titre de plus qu'il a désormais à la reconnaissance de ses concitoyens. Le Conseil d'Etat est bien pénétré de l'immense influence que doit exercer sur la prospérité de ce pays l'ouverture du chemin de fer de Genève à Lyon : aussi le conseil d'administration peut-il compter sur la sympathie et l'appui actif du gouvernement pour l'exécution de la grande tâche qu'il a entreprise.

A la suite de ces deux discours, qui ont été vivement applaudis, M. Schlemmer, ingénieur de la Compagnie, a présenté à M. Decrey une pioche entourée de rubans aux couleurs françaises et génevoises, en le priant de vouloir bien lui-même commencer les travaux : l'honorable président du Conseil d'Etat s'est mis à l'œuvre et a remué quelques pelletées de terre. D'autres invités, MM. Guillermet, vice-président du grand Conseil, et M. Duchosal, président du conseil administratif, ont imité M. Decrey; immédiatement après, une centaine d'ouvriers environ se sont mis à l'œuvre avec un ordre et un entrain remarquables, et des salves de boites ont salué cette inauguration.

Le cortége, après quelques moments passés sur les chantiers, a repris la route de Satigny, et il s'est rendu à Peissy, où la Compagnie offrait à ses invités un beau déjeuner dans la campagne du maire de Satigny, M. Galiffe, qui avait mis sa demeure à la disposition de ses hôtes avec un aimable empressement.

Au dessert, de nombreux discours ont été prononcés par MM. Dufour, Decrey, Bartholony, L. Ador, Marchinville, Guillermet, Castoldi, etc. Tous ont félicité leur pays au sujet de l'heureux événement de l'exécution des chemins de fer, réalisé enfin après tant d'alternatives : pleine justice a été rendue aux corps de l'Etat auxquels on doit la réalisation de ce projet.

Le repas terminé, une partie des invités, avec MM. les membres du Conseil d'Etat et la musique, s'est rendue à Peney, où s'exécutent les travaux préparatoires pour la reconstruction du pont. Ces messieurs y ont été accueillis avec la plus grande cordialité, et le vin d'honneur leur a été offert.

A 6 heures, le cortége reprenait la route de Genève, charmé de l'accueil qui lui avait été fait, soit par la Compagnie, soit par le conseil municipal et les habitants de la commune de Satigny, accourus en foule, malgré la rigueur de la saison, ainsi que ceux des communes voisines. Tous témoignaient de la satisfaction que leur faisait éprouver le commencement de travaux qui auront pour première conséquence de mettre leurs habitations à quelques minutes de distance de la ville.

Ainsi Genève, après avoir, par le vote de son grand Conseil, mis un fort poids dans la balance pour l'établissement du chemin de fer qui doit le relier à la France, a l'avantage de se trouver le point sur lequel les travaux sont mis en premier lieu à exécution.

Nous ajouterons que, d'après les détails qui nous sont transmis de cette ville, les travaux pourront bientôt commencer dans l'Ain; le conseil d'administration est en négociation avec des Compagnies qui s'offrent pour prendre l'entreprise des travaux, et qui acceptent toutes le délai de quinze mois seulement pour faire la ligne d'Ambérieux à Lyon avec l'embranchement sur Bourg et Mâcon; quelques mois de plus suffiraient pour conduire d'Ambérieux à Seyssel. Le temps accordé pour la partie de Seyssel à Genève serait naturellement plus long; on sait quo les difficultés sont principalement sur ce point.

On nous écrit do Genève :

« A la solennité de lundi assistaient des hommes divisés d'opinions sur d'autres sujets, mais unis dans le sentiment profond des avantages que cette entreprise promet à leur pays et à nos provinces. C'est ainsi que l'intérêt que n'a cessé de porter M. James Fazy à cette communication de Genève avec la France et à sa direction par le département de l'Ain, direction dont il a été l'habile et constant défenseur, n'est pas moins actif chez le président actuel du Conseil d'Etat, M. Decret, qui a fait entendre aussi l'énergique expression de ses sentiments bienveillants. A cette fête figurait naturellement au premier rang M. le général Dufour dont on sait l'importante et heureuse participation au projet et à l'obtention de la concession, et M. Bartholony, venu de Paris; on a vu que notre département y était représenté par l'invitation adressée à M. le comte d'Angerville.

» Le tracé sur le territoire génevois est approuvé sur une longueur de 2,300 mètres; on espère voir approuver bientôt le défilé de Santiany en descendant sur le Rhône vers la France. Quant à la direction sur Genève, il reste une assez grande question, c'est de fixer l'emplacement do la gare. Le conseil municipal demande qu'elle soit le plus près possible de la ville.

» Il y a un projet qui la placerait au dessous de la Servette, à 890 mètres environ de la porte de Cornavin. La ville demande qu'on rapproche encore la gare des anciennes fortifications ou qu'on l'établisse sur l'emplacement des fortifications mêmes. Du reste, il va s'ouvrir à ce sujet une enquête. Le Conseil d'Etat, le Conseil administratif, la Compagnie du chemin de fer ouest (chemin do Suisse), demandent instamment à ce que la gare soit le plus rapprochée possible. »

Chemin de fer de Tarragone à Reus.

Société G. Ragel et C°.

Assemblée générale du 25 janvier 1854.

RAPPORT DE LA GÉRANCE.

Messieurs,

Conformément aux obligations imposées par nos statuts à votre gérant, à la suite de la dernière assemblée générale, je me suis rendu à Tarragone pour diriger et surveiller l'exécution des travaux.

En partant, j'avais laissé ma procuration générale à M. Alexandre Mallet, qui a représenté la Compagnie au siége social pour la gestion de ses intérêts financiers, et à qui j'adresse tous mes remercîments pour le zèle et le désintéressement qu'il a apportés dans l'accomplissement de son mandat.

J'ai à vous rendre compte, Messieurs, de l'essor imprimé aux travaux et des résultats obtenus jusqu'au 31 décembre dernier.

La première opération dont la gérance avait à s'occuper était l'acquisition, soit par voie d'achat à l'amiable, soit par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne. Cette opération, aussi importante que difficile, peut être considérée comme terminée.

Les acquisitions do terrains sont faites sur toute l'étendue de la ligne, sauf une longueur de 535 mètres, c'est-à-dire sur les 29/30es du parcours.

Le coût de ces acquisitions, y compris les 535 mètres qui restent à exproprier, et dont l'évaluation nous a été facile, représente une somme totale de 130,500 fr. Les devis du gouvernement espagnol avaient évalué le chapitre des achats de terrains et expropriations à 686,039 réaux de v., soit à 181,000 fr. C'est donc une économie de 28 0/0 que nous avons obtenue sur l'évaluation des devis. Un tel résultat est d'autant plus remarquable, que la Compagnie a acquis, pour cette somme si réduite, tous les terrains nécessaires à l'établissement de la double voie, tandis que le projet officiel n'était dressé que dans l'hypothèse d'une voie simple.

Le chapitre des achats de terrain et expropriations pour cause d'utilité publique, avait été l'objet de nos vives préoccupations. Le morcellement du sol dans cette riche partie de l'Espagne, l'attachement du paysan à sa propriété, le grand nombre des possesseurs de terrains à exproprier, qui n'étaient pas moins de 136, nous faisaient craindre que cette opération ne présentât de grandes difficultés. Nous avons surmonté ces difficultés très-rapidement et même sans avoir un seul procès, grâce à l'action intelligente des autorités espagnoles, auxquelles nous témoignons ici toute notre reconnaissance pour leur concours dévoué.

La ligne est ouverte dans toute sa longueur; les jalons sont plantés, la tranchée creusée de chaque côté du chemin, et le niveau marqué dans toute l'étendue du parcours. Le tracé a reçu l'approbation complète de l'ingénieur du gouvernement.

Les terrassements devaient occuper notre attention, immédiatement après les acquisitions de terrain. Quatre cents ouvriers sont en ce moment occupés aux déblais et remblais qui s'effectuent simultanément sur tous les points de la ligne. A l'exception du Coll-Blanch, colline assez élevée, dont la situation et la configuration particulière présentent des difficultés d'exécution, le travail des terrassements marche avec rapidité. Nous avons l'assurance qu'ils seront terminés à la fin de juin pour ce qui concerne lo Coll-Blanch, et à la fin d'avril 1855 pour tout le reste du parcours.

Jugeant d'après les résultats obtenus jusqu'à ce jour, et comparant la totalité des terrassements à faire avec ceux déjà faits, vos ingénieurs ont l'espérance que la dépense totale afférente à ce chapitre ne dépassera pas 1,050,000 réaux, soit 280,000 fr. Ce chapitre a été évalué, dans le *presupuesto*, à 1,483,019 réaux de v., soit 398,000 fr. C'est donc une économie de 118,000 f., ou plus de 27 0/0, sur les évaluations du gouvernement.

Après les terrassements se présentent les travaux d'art. Le pont sur le Francoli forme lui seul, à beaucoup près, la majeure partie de ce chapitre. Trois entrepreneurs espagnols parfaitement solvables, et offrant en garantie des hypothèques ou des cautions très-régulières, ont fait des soumissions à la Compagnie, qui ne s'est pas encore prononcée sur ces différentes offres. Leurs propositions fermes et les évaluations de nos ingénieurs, quant aux ponceaux, aqueducs et travaux accessoires, nous donnent l'espoir d'arriver à une limite maximum de 800,000 réaux pour le chapitre des travaux d'art évalué dans le *presupuesto* du gouvernement à 1,111,181 réaux, c'est-à-dire d'obtenir sur ce chapitre une réduction de 30 0/0 environ.

Tels sont, Messieurs, les résultats que nous pouvons, dès à présent, vous offrir avec certitude.

Nous ajouterons que lo chiffre des frais généraux est calculé constamment de manière à les rendre le moins onéreux possible aux intérêts de la Compagnie. Quant à l'achat des rails, à leur transport à Tarragone, à la pose de la voie et aux dépenses du matériel fixe et roulant, nous n'entrerons quant à présent, dans aucun détail, la valeur de ces différents objets étant sujette, comme vous ne l'ignorez pas, Messieurs, aux fluctuations des marchés. Tout nous donne néanmoins l'assurance que l'Angleterre et la Belgique pourront nous fournir, à des conditions avantageuses, les matériaux et machines nécessaires à notre exploitation. La faveur accordée par le gouvernement espagnol de l'exemption des droits sur la totalité de ces différents articles, nous assure encore de ce chef une importante économie.

Pour nous résumer, Messieurs, nous espérons fermement être en position de terminer notre chemin de fer vers la fin du mois d'août 1854, et notre désir serait de le livrer à la circulation le 10 septembre prochain, jour de la fête de Tarragone, où nous serions assurés d'un concours imposant de population et d'autorités, afin d'inaugurer notre entreprise avec toute la solennité dont elle est digne.

Enfin, nous avons aujourd'hui l'assurance que le capital de 2,800,000 fr. jugé nécessaire dès l'origine pour l'accomplissement de notre œuvre, ne sera point dépassé; c'est un point que nous pouvons considérer comme désormais acquis, et dont ceux d'entre nous qui ont pu étudier le grand mouvement industriel des chemins de fer apprécieront toute l'importance s'ils réfléchissent aux difficultés de l'établissement des devis, qui sont restés dans presque toutes les entreprises fort au-dessous des prévisions.

Qu'il nous soit permis ici de témoigner notre reconnaissance au gouvernement de Sa Majesté la reine Isabelle, pour les mesures libérales qu'il vient de décréter en faveur de l'industrie des chemins do fer, et qui, en augmentant les chances de succès de ces entreprises, porteront les fruits les plus heureux pour la prospérité de la nation espagnole.

Nous voulons parler d'abord de l'exemption des droits d'entrée sur les rails, locomotives, machines et matériaux de toute nature à l'usage des voies ferrées; avantage considérable, et qui nous permettra d'acquérir ces divers objets sur les marchés du monde où le prix en est le plus favorable, sans autre excédant que les frais de navigation.

Mais une concession plus importante encore vient d'être accordée aux Compagnies : c'est la franchise de droits, durant les dix premières années d'exploitation, sur le charbon destiné au chauffage des locomotives. Ainsi nous avons durant dix ans le combustible aux prix anglais augmentés seulement des frais de transport. Vous apprécierez, Messieurs, toute l'importance d'un tel avantage, si vous voulez bien vous rappeler, d'une part, quelle large place le combustible occupe dans les frais d'exploitation des chemins de fer ; — d'autre part, que l'Espagne étant très-riche en mines de houille et de charbons de terre, dont l'exploitation est arrêtée, quant à présent, par le manque de voies de communication, l'espace de dix ans fixé par la législation espagnole est un laps de temps suffisant pour permettre aux Compagnies de s'approvisionner à bas prix de charbons indigènes après l'expiration de ce délai.

CHAPITRE II.

Produits probables du chemin.

Cette question avait été l'objet, antérieurement à ma gérance, d'études approfondies dont vous avez eu connaissance par les documents publiés jusqu'à ce jour. D'une part, le concessionnaire primitif, dans un Mémoire que les autorités espagnoles ont vérifié et revêtu de leur complète approbation, avait établi une statistique raisonnée du mouvement commercial et de la circulation de voyageurs existant, il y a trois ans, dans la riche province dont notre chemin de fer, par sa position centrale, est destiné à devenir l'artère essentielle et l'un des plus beaux instruments de production. Plus tard, l'un des membres de l'administration qui a précédé ma gérance, et à qui nous devons la création de notre entreprise, s'est transporté sur les lieux, et, dans une enquête aussi intelligente que consciencieuse, a vérifié un à un et confirmé pleinement les éléments consignés dans le Mémoire officiel.

En arrivant à Tarragone, j'ai voulu contrôler et vérifier à mon tour les résultats des précédentes investigations. Je me suis entouré à cet effet des notabilités les plus anciennes et les plus expérimentées de la province. J'ai consulté les états de douane, les pièces officielles et tous les documents relatifs à la circulation des voyageurs. En ce qui concerne les marchandises, les évaluations du *presupuesto* ont été reconnues bien faites et justes dans leurs bases générales, trop faibles sur certains points, légèrement enflées sur quelques autres, et conformes à la réalité dans leur résultat général. Quant à l'évaluation du nombre des voyageurs, la réalité actuelle dépasse de beaucoup toutes les évaluations du *presupuesto* et du rapport de M. Destrem. Je ne saurais vous exprimer avec quelle satisfaction j'ai reconnu toute l'importance du mouvement des voyageurs entre les deux extrémités de notre ligne. Ce mouvement est tel qu'on n'en trouverait probablement pas de pareil en Europe, eu égard à la longueur de notre chemin et à la population des villes qu'il relie entre elles.

Le chiffre de 500 voyageurs par jour admis par le *presupuesto* comme base probable de la circulation de notre chemin de fer, est tout à fait en dehors des probabilités les plus restreintes ; le nombre des voyageurs qui circulent actuellement entre Reus et Tarragone atteint déjà ce chiffre. Nous n'avons pas besoin de faire ressortir dans quelle proportion la circulation doit augmenter par le seul fait de l'établissement de notre chemin, et dans quelle proportion aussi ce mouvement doit s'accroître encore par la future création des lignes contiguës à la nôtre. Ces prévisions des documents antérieurs qui établissent à 11 et 14 0/0 les produits probables des chemins, sont plus que justifiées.

CHAPITRE III.

Concessions adjacentes.

Ainsi que vous le savez, Messieurs, notre chemin de fer a le privilége d'être appelé, par sa position, à devenir la tête de trois lignes importantes, et à remplir, sous ce rapport, un rôle semblable à celui qu'accomplit, aux portes de la grande métropole, le chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

Nous surveillons avec sollicitude, pour pouvoir en faire profiter un jour notre Compagnie, tous les projets qui se rattachent à la création des lignes adjacentes à la nôtre, et dont l'exploitation doit accroître à un haut degré, dans l'avenir, les éléments de prospérité que le présent assure déjà à notre Compagnie.

Si vous avez présente à l'esprit la carte de la péninsule espagnole, vous vous rappellerez, Messieurs, que notre chemin de fer est appelé à rayonner, par les lignes dont il sera le centre, dans trois directions différentes.

Au nord, la ligne de Barcelonne à Tarragone doit s'embrancher sur nous et nous mettre en communication, par la ligne projetée de Barcelonne à la frontière de France, avec le chemin qui, de Perpignan, ira rejoindre le réseau de nos chemins du Midi.

Au sud, une ligne partant de Reus et se dirigeant vers la partie inférieure de l'Ebre, nous mettra en communication avec cette grande artère de la navigation intérieure de l'Espagne ; puis, se continuant à travers les riches populations du royaume de Valence, nous fera communiquer avec le chemin de fer que l'on construit en ce moment de Valence à Madrid.

Enfin, à l'est, un prolongement partant de Reus doit aboutir au pied des montagnes du Priora, centre de la production agricole de tout le pays, et se joindre dans la suite, par les villes importantes de Lérida et de Sarragosse, avec le réseau central des chemins de fer espagnols.

De ces trois prolongements, celui du nord (ligne de Barcelonne à Tarragone) est concédé à des particuliers, et sa mise en construction n'est arrêtée que par des modifications apportées aux dispositions du tracé primitif.

Le prolongement de l'est (Reus au Priorat) est étudié en ce moment pour le compte de divers capitalistes espagnols, qui comptent en obtenir la concession après l'approbation des études.

Quant au prolongement du sud, il ne peut manquer d'appeler l'attention dès que le gouvernement aura terminé les travaux du chemin de fer de Madrid à Valence, qui se poursuivent en ce moment avec une grande activité.

IV.

Réalisation des ressources financières de la Compagnie.

Vous savez, Messieurs, que, conformément à l'exemple donné par les plus puissantes et les plus habiles de nos Compagnies de travaux publics, vos statuts ont fait deux parts des ressources financières de votre Société :

D'une part, le capital actionnaire, composé de 7,114 actions actuellement placées ;

D'autre part, la faculté accordée au gérant, par l'article 15 des statuts, d'émettre, en s'éclairant des lumières du conseil de surveillance et aux conditions qui seront jugées les plus avantageuses, la somme d'obligations qu'exigeront les circonstances.

Le moment n'est pas encore venu de procéder à l'émission de cette dernière partie de nos ressources financières. Lorsque les travaux de construction seront terminés, et que les acquisitions de matériel fixe et roulant seront seules nécessaires à l'achèvement de notre œuvre, nous nous trouverons placés dans les circonstances les plus favorables pour opérer la négociation d'un titre fondé dès lors sur un gage d'une absolue solidité.

Quant à la réalisation des versements sur les actions souscrites, elle s'est opérée jusqu'à présent sans embarras, dans la proportion des besoins de l'entreprise, et sans que la Compagnie ait eu à exercer aucune pression sur aucun des souscripteurs.

Nous devons ce résultat, d'une part, au soin attentif avec lequel l'ancienne administration avait composé le personnel des souscripteurs d'actions, et, d'autre part, au zèle qu'ont bien voulu apporter MM. les actionnaires dans l'accomplissement de leurs engagements, et dont la gérance doit leur témoigner ici toute sa reconnaissance personnelle.

V.

Tels sont, Messieurs, les résultats généraux que nous pouvons vous soumettre aujourd'hui. Ils sont de nature à fortifier nos espérances et à soutenir notre foi dans l'accomplissement d'une œuvre qui, comme toutes les œuvres nouvelles, a rencontré à sa naissance de nombreuses difficultés, mais qui, par l'excellent fonds qui la constitue, les bases régulières sur lesquelles elle est assise et les intérêts sérieux qui sont groupés autour d'elle, est irrévocablement fondée aujourd'hui, et récompensera largement dans l'avenir les efforts qui l'auront créée et soutenue dans le passé.

A notre prochaine assemblée générale du 25 janvier 1855, je pourrai vous présenter le compte général et définitif de la construction et de la mise en exploitation du chemin de fer. Aujourd'hui, je dois me borner à déposer sur le bureau tous les comptes de recettes et dépenses arrêtés au 31 décembre 1853. Ces comptes, tant pour les dépenses que pour les recettes, sont réunis dans 26 dossiers différents que j'ai eu l'honneur de soumettre à MM. les membres du Comité de surveillance. Ils présentent un résultat général de :

1,154,025 fr., comme solde général de recettes au 31 décembre ;

387,558 fr. 33 c., comme total général des sommes employées ;

766,466 fr. 67 c., comme solde de valeurs disponibles entre les mains de la Compagnie.

L'honorable président du Conseil de surveillance va vous donner lecture du rapport par lequel le Conseil a bien voulu donner son approbation aux comptes que je dépose sur le bureau.

RAPPORT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE.

Messieurs,

Votre Comité de surveillance a examiné attentivement les comptes qui lui ont été produits par le gérant.

Tous ces comptes ont été reconnus parfaitement exacts, et tenus avec beaucoup d'ordre et de régularité.

Nous avons vérifié une à une toutes les piè-

ces produites à l'appui des dépenses; elles sont parfaitement régulières, et justifient complétement l'emploi des fonds.

Nous devons rendre justice à l'esprit de sage économie qui a présidé aux diverses acquisitions et à tous les emplois de fonds effectués jusqu'à ce jour.

Les comptes de recettes présentent le même caractère d'exactitude; nous ne pouvons qu'y donner notre complète approbation.

Le solde des valeurs disponibles dans les mains de la Compagnie, tant à Paris qu'à Barcelonne et à Tarragone, a été vérifié par nous, et reconnu conforme aux comptes du gérant.

Nous vous proposons donc, Messieurs, de donner votre approbation au compte-rendu de la gérance.

Nous nous associons entièrement aux vœux émis par M. Ragel et aux espérances fondées qu'il conçoit pour l'avenir de notre entreprise. Malgré les difficultés que présente toute œuvre naissante, nous avons la conviction que, grâce à votre concours et au dévouement de tous ceux que notre entreprise a groupés autour d'elle, nous atteindrons promptement et sûrement le but que nous nous sommes proposé.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL

De l'Assemblée générale des Actionnaire du 25 janvier 1854.

Le mercredi vingt-cinq janvier mil huit cent cinquante-quatre, à sept heures du soir, l'assemblée générale des actionnaires de la Société G. Ragel et Ce, a eu lieu conformément aux statuts.

M. le vicomte Alexandre-Emile de l'Espine, président du Comité de surveillance, préside l'assemblée.

La séance est ouverte à huit heures moins dix minutes.

Aux termes des statuts, le président désigne les trois scrutateurs et le secrétaire qui doivent composer le bureau.

Sont nommés scrutateurs et prennent place au bureau en cette qualité: MM. Plicque, Lemesle et Boué, actionnaires, le premier de cent actions, le second de cent actions, le troisième de quarante actions.

M. Hippolyte Destrem est nommé secrétaire, et prend place au bureau.

La parole est à M. Ragel pour présenter le compte-rendu de la gérance.

M. Ragel lit son compte-rendu, qui sera annexé à la suite du présent procès-verbal.

M. de l'Espine donne lecture du rapport du Comité de surveillance, approuvant les comptes présentés par le gérant, et qui restera annexé à la suite du présent procès-verbal.

Le président met aux voix l'adoption du compte-rendu du gérant, et du rapport du Comité de surveillance.

L'épreuve a lieu par les mains levées; la contre-épreuve a lieu également par les mains levées.

Le résultat de l'épreuve et de la contre-épreuve est l'approbation, à l'unanimité, du compte-rendu du gérant et du rapport du Comité de surveillance.

M. de l'Espine annonce que les membres du Comité de surveillance ont renoncé à tout jeton de présence jusqu'à l'époque où le chemin de fer donnera des produits. En conséquence, il n'y a pas lieu à poser à l'assemblée générale de ce jour la question que les statuts lui réservaient à cet égard, et qui sera réservée à la prochaine assemblée.

Rien n'étant plus à l'ordre du jour, la séance est levée à huit heures et demie.

Signé: Vicomte Emile de l'Espine, président.
J. Boué, scrutateur.
Lemesle, id.
Plicque, id.
Hippolytte Destrem, secrétaire.

Usines métallurgiques réunies de Septèmes.

Assemblée générale du 11 février 1854.

Exercice du 1er juin au 15 décembre 1853.

RAPPORT DES GÉRANTS.

Il résulte de ce rapport que malgré les difficultés inséparables de tout début, encore aggravées cette année par la cherté extraordinaire des transports, par la hausse considérable sur le prix du combustible et de toutes les matières premières en général, les résultats obtenus sont de nature à inspirer une grande confiance dans l'avenir de l'établissement métallurgique.

Un acte notarié entre M. Briqueler et la Société, en date du 4 janvier 1854, a consacré les nouveaux accords relativement à la mine du mont Taya. On prie de ratifier dans toutes ses dispositions et conséquences, cette convention avantageuse, qui a eu pour résulat une diminution importante du chiffre d'apport, tout en conférant à la Compagnie les droits précédemment possédés par M. Briqueler à la dite mine.

Les divers travaux d'agrandissement (dont les devis sont déposés sur le bureau), pour lesquels il a été dépensé jusqu'au 15 décembre 196,998 fr. 04 c., touchent aujourd'hui à leur fin. Ils consistent principalement en la construction de cinq nouveaux fours à manche, avec leur condensateur de 285 mètres de longueur, rampant le long d'une colline et terminée par une cheminée de 35 mètres de hauteur, posée sur le sommet de la colline; en la construction d'un second four à réverbère à deux soles, de deux nouveaux fours de calcination, d'un second rang de chaudières à pattinson, d'une machine à vapeur de la force de quinze chevaux, avec deux cylindres soufflants, une paire de cylindres broyeurs et un moulin; en la mise à neuf d'un quatrième atelier pour recevoir les deux nouveaux fours de calcination et la machine de quinze chevaux; en la construction d'un cinquième atelier pour abriter les cinq nouveaux fours à manche, et de huit logements pour contre-maîtres et chefs d'ateliers. Tous ces travaux ont été exécutés sans que la fabrication du plomb ait cessé un seul jour de marcher avec la régularité la plus parfaite.

Au nombre des travaux importants exécutés pendant ces six mois, il faut ranger la construction, aujourd'hui terminée, de l'atelier d'affinage.

L'intention des gérants est de reprendre les démarches déjà inutilement tentées par M. Briqueler, à l'effet d'obtenir la franchise de droit sur le sel servant à la fabrication, ou tout au moins une prime de sortie équivalant au droit, qui permettrait de continuer les envois commencés par M. Briqueler aux marchés des Etats-Unis, où le régulo de Septèmes a été accueilli avec grande faveur et a obtenu une préférence marquée sur les produits similaires anglais, qui sont inférieurs aux nôtres, mais contre lesquels nous ne pouvons pas lutter tant que l'état actuel des choses durera.

Les gérants ont trouvé la savonnerie et les ateliers d'acide chlorhydrique loués pour plusieurs années. La première à 7,000 fr. l'an, et la seconde à 2,000 fr. La fabrique d'acide sulfurique a été donnée en location par eux à 4,000 fr. Le revenu annuel de ces trois fabriques s'élève, par conséquent, à 13 000 fr.

On s'occupe en ce moment activement d'un projet qui a pour but la constitution d'une puissante Compagnie, pour le rachat de toutes les fabriques de soude existantes à Marseille, et pour la concentration entre ses mains de cette importante fabrication. Des propositions nous ont été faites pour entrer dans cette combinaison, qui a déjà obtenu l'adhésion du plus grand nombre des fabricants marseillais, et nous paraît renfermer des chances sérieuses de réussite.

Profiter de la position admirable du port de Marseille, pour créer dans ses environs un vaste établissement pour traiter des minerais de cuivre, et affranchir ainsi la France de l'obligation d'avoir recours aux fondeurs anglais pour la majeure partie de sa consommation annuelle en cuivre, tel a été le principal but que se proposaient les fondateurs de la Société en la constituant.

Pour commencer, on construit cinq fours gallais et deux fours à manche avec leur soufflerie, qui permettront de produire jusqu'à 1,500 kilogr. de cuivre par jour.

On a tout lieu d'espérer que la construction de l'usine à laquelle on travaille activement sera entièrement terminée en mai. La dépense ne dépassera 130,000 fr. Mais on comprend que, d'après le système adopté, les constructions ne s'arrêteront pas de longtemps, et la dépense totale pour l'usine complète, avec ses laminoirs et marteaux, pouvant produire 3,000 tonnes de de cuivre par an, devra atteindre 600,000 fr.

Pour terminer, les gérants font connaître le résultat des opérations pendant la première campagne, dont detail suit:

L'apport de M. Briqueler, étant de six mille actions, représente, à 250 fr., 1,500,000 fr., dans lesquels les valeurs mobilières figurent pour 197,797 fr. 65 c.; suivant l'inventaire dressé le 22 juin, deux mille actions lui étant délivrées, dépouillées de leur premier coupon d'intérêt et de dividende, on n'a aujourd'hui à compter qu'avec quatre mille

actions, soit,		1,000,000 »
Le fonds de roulement réalisé s'élève à	fr. 1,500,000	
dont il faut retrancher 250,000 fr., laissés d'un commun accord chez les banquiers de la Société et ne prenant pas part à l'intérêt et aux bénéfices du premier exercice, ci	250,000	1,250,000 »
Total,		2,250,000 »

Il a été dépensé en tout, jusqu'au 15 décembre, en outillage, constructions et travaux d'agrandissement, 196,998 fr. 01 c.

Dépenses de l'exploitation.

Les achats en matières premières s'élèvent en totalité à 3,350,770 kil. 3, qui ont coûté	fr. 1,982,802 36
On a dépensé pour le traitement 2,107,629 kil. 7, y compris les frais généraux,	148,016 87
Total de la dépense,	2,130,819 23

Recettes de l'exploitation.

On avait, au 15 décembre, produit ou vendu 977,263 kil. 5 de plomb doux, représentant une

valeur de	482,726 06
Kilog., 27,387 5 de litharge,	40,757 90
— 2,730 628 d'argent,	602,361 33
— 8,197 941 d'or,	26,680 15
— 51,819 de régule d'antimoine,	58,249 06
— 127,408 4 de minerai de cuivre,	419,477 55
Il existait, au 15 décembre, en magasin 1,343.146 kil. 6 de matières premières, d'une valeur totale de	951,014 80
Total des recettes,	2,551,260 85
Total ci-dessus des dépenses,	2,430,819 23
Excédant des recettes,	120,441 62

Après la lecture du rapport des gérants, l'on entend le rapport du conseil de surveillance, qui reconnait la loyauté et la régularité des opérations faites par les gérants pour le compte de la Société; on espère que, dans un délai rapproché, aura lieu la conversion de la Compagnie en Société anonyme.

D'après les chiffres indiqués plus haut, la balance de l'exercice s'arrêtait au 15 décembre 1853, et se soldait par 120,441 fr. 62 c., qui représentent l'excédant des recettes sur les dépenses.

Sur cette somme, il faut prélever :

1° Pour le paiement des intérêts échus au 1er octobre, pour l'exercice qui a commencé à courir à partir du 1er juin 1853, époque de la constitution de la Société, 38,125 fr., représentant 4 fr. 23 c. par action ;

2° Une somme mise en réserve, représentant les intérêts du 1er octobre au 15 décembre 1853, s'élevant à 23,750 fr.

Ces deux sommes distraites de la balance ci-dessus, il reste pour bénéfices nets 58,566 fr. 62 c., qui doivent être répartis ainsi qu'il suit, savoir :

2,928 fr. 33 c.	pour les 5 0/0	à la réserve, art. 39 des statuts.
5,856 66	10 0/0	à la gérance.
1,171 33	4 0/0	à la caisse de secours des ouvriers, art. 39 des statuts.

Il reste 48 610 fr. 30 c., qui représentent le dividende et que l'on propose de répartir comme suit :

1° 4 fr. 77 c. par action, donnant un total de	42,930 »
2° Indemnité proportionnelle à la gérance pour les six mois et demi d'exercice, dont un mois a été employé à l'organisation,	4,843 98
3° Solde à-compte à nouveau,	836 32
Total égal,	48,610 30

D'après les propositions du Conseil de surveillance, chaque action recevrait ainsi, pour intérêts jusqu'au 1er octobre 1853, 4 fr. 23, plus 4 fr. 77 c. pour dividende, soit ensemble 9 fr. par action, ce qui, avec les 2 fr. 65 c. pour les intérêts réservés jusqu'au 15 décembre 1853, et payables le 1er octobre 1854, représente, pour un exercice de cinq mois et demi, 11 fr. 65 c. par action, soit environ un intérêt de 9 1/4 0/0 par an.

Ce début d'une affaire aussi compliquée, et au milieu d'agrandissements et de créations nouvelles, a paru des plus satisfaisants et devoir répondre à la confiance que les actionnaires ont mise dans l'affaire des usines réunies de Septêmes.

Il reste à soumettre à l'approbation des actionnaires les propositions suivantes :

1° Approbation de la clôture des écritures au 15 décembre au lieu du 31 décembre ;

2° Approbation des comptes présentés par la gérance pour l'exercice de 1853 ;

3° Approbation de la répartition des bénéfices présentée par le Conseil de surveillance ;

4° Ratification de l'acte notarié, du 4 janvier 1853, passé entre M. Briqueler et les gérants, stipulant diverses modifications de l'apport de M. Briqueler, relativement à des terrains situés à Septême, à la mine du mont Taya, et réduisant le chiffre de l'apport de M. Briqueler à six mille actions, dont deux mille livrables après détachement, au profit de la Société, du premier coupon d'intérêts et de dividende, lequel acte forme quittance de M. Briqueler envers la Société ;

5° Annulation, par l'assemblée générale, de toutes les dispositions des statuts contraires à l'acte, ci dessus mentionné, du 4 janvier 1854;

6° Approbation du passage en société anonyme ;

7° Approbation d'un minimum d'appointement à la gérance jusqu'au passage en société anonyme ;

8° Modification de l'art. 3 de la manière suivante : Le siége de la Société sera à Paris.

L'assemblée a approuvé à l'unanimité toutes ces résolutions, et après des résultats aussi avantageux, elle s'est retirée satisfaite.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 3 février 1854.

Présidence de M. VUIGNER, Président.

L'ordre du jour appelle la discussion sur les progrès réalisés dans l'exploitation des chemins de fer par l'emploi de la télégraphie électrique.

UN MEMBRE dit que tout l'intérêt de la discussion, au point de vue de la question, doit porter sur l'exploitation des chemins de fer à une seule voie. Il regrette de ne point voir assister à la séance M. Deniel, ingénieur de l'exploitation du chemin de fer de Montereau à Troyes, en position, plus que tout autre, de donner des renseignements intéressants sur la question; mais il va essayer de rapporter ce qu'il lui a entendu dire devant une commission des accidents, instituée par le gouvernement.

Dans l'exploitation du chemin de Montereau, le télégraphe électrique, avec ses imperfections actuelles, aurait fait défaut plus de vingt fois dans l'année; M. Deniel donne pour cause de ces arrêts les influences atmosphériques, les orages, le défaut de soin des agents ; d'ailleurs, tout ce qui concernait cette partie du service était concentré entre les mains de l'Etat. Il était, dès lors, nécessaire de compter sur la régularité absolue des trains ; pour l'obtenir, on fait usage de machines relativement très-puissantes pour remorquer des trains très-légers, et, de plus, on donne à ces trains peu de rapidité. Dans ces conditions, on parvient à éviter toute espèce d'accidents; sous ce rapport on ne saurait rien trouver de pareil sur un autre chemin. Mais les circonstances sont tout à fait exceptionnelles ; il est impossible de les réaliser sur les autres lignes.

Ainsi, le seul chemin à une voie que nous ayons en France ne peut nous donner aucun enseignement sur les perfectionnements de la télégraphie électrique au point de vue de l'exploitation des chemins de fer. Ici, encore, nous ne pouvons faire mieux que d'en revenir à la note de M. Mathias, où se trouvent consignés tous les progrès réalisés en Allemagne.

Il exprime également le regret que quelques membres de la Société ne se soient pas rendus à l'invitation de M. Regnault pour prendre connaissance des appareils de télégraphie électrique employés au chemin de fer de Saint-Germain.

Il dit avoir vu, dans la note de M. Mathias, que la correspondance par sonnerie électrique a rendu des services précieux. Mais un progrès essentiel à réaliser actuellement consiste à appliquer les courants à faire tourner des disques au passage des trains. Le principal obstacle réside dans la dépense causée par la nécessité d'une très-grande puissance dans le courant électrique. Il ne doute pas que l'on n'arrive à surmonter la difficulté. D'abord on perfectionnera les disques ; on arrivera à les construire de manière à exiger le moins de force possible; à ne demander, pour leur mise en marche, que des échappements dont la force variera de 150 à 200 grammes. Ces échappements eux-mêmes on les obtiendra certainement un jour; on doit les attendre du progrès que fera l'industrie de la télégraphie, qui n'en est encore qu'à ses premiers pas. Déjà en Allemagne, ainsi que le dit la note de M. Mathias, on a obtenu des échappements de la force de 80 grammes. Mais il faut, pour que ces progrès se réalisent, que les appareils soient abandonnés en toute liberté entre les mains des intérêts privés ; en un mot, que la télégraphie soit émancipée comme industrie ; que l'Etat ne se réserve que le contrôle nécessaire. Il pense que dans la Société des Ingénieurs civils on peut exprimer très-librement ses sympathies en ce sens.

On fait observer que les disques ouverts au passage d'un train doivent être refermés un certain temps après, ce que ne peut faire le courant électrique.

On répond que l'objection a été prévue et résolue de cette manière. L'échappement qui le fait ouvrir agit sur un mouvement d'horlogerie qui ramène le disque à sa place après le laps de temps nécessaire après le passage du train, de la même façon qu'ont fonctionné les appareils à aiguilles que les trains mettaient en marche à leur passage, et qui indiquaient au train suivant le temps écoulé depuis le passage d'un train précédent.

UN AUTRE MEMBRE ne croit pas que le contrôle de l'administration supérieure soit un obstacle aux progrès de l'industrie télégraphique. Il voit le gouvernement tout disposé à accorder ce qu'on lui demande. Il croit que si la télégraphie électrique n'a pas fait plus de progrès, c'est que le débouché offert à cette industrie est très-limité, parce que les grandes Compagnies de chemins de fer en France ayant organisé leur service, les inventeurs ne sont pas stimulés à faire des dépenses de temps et d'argent nécessaires. Il ajoute toutefois que le chemin de fer de Ceinture, où tout est encore à faire en fait d'appareils télégraphiques, pour-

rait très-bien, si l'on voulait s'y prêter, servir à expérimenter divers systèmes de disques à courants électriques.

On exprime le désir de voir M. Regnault donner les explications sur le maniement des appareils télégraphiques au siége même de la Société, ainsi qu'il en avait été question d'abord, et subsidiairement on demande quels sont les avantages propres des deux sortes de courants électriques, continus ou interrompus.

UN AUTRE MEMBRE répond que les courants continus sont plus faciles à obtenir et à entretenir. Un orage empêche souvent les appareils à courant intermittent de fonctionner; il ne fait rien sur les appareils à courant continu, dont la sensibilité est bien moindre. M. Regnault a eu l'idée de protéger contre les orages les appareils à courants interrompus, au moyen de l'interposition de fils tellement fins qu'ils fondent et, par suite, isolent les appareils, quand la quantité d'électricité qui les traverse devient trop considérable.

Il croit que le monopole du gouvernement apporte des entraves réelles aux progrès de la télégraphie électrique, ou plutôt aux progrès que l'industrie libre pourrait réaliser dans l'emploi de l'électricité pour l'exploitation des chemins de fer. Il ajoute que la Compagnie de Saint-Germain est la seule qui ait eu toute liberté de faire ce qu'elle voulait, et qu'il en est résulté que, sur le chemin de Saint-Germain, la question a été étudiée plus que sur toute autre ligne. On ne connaît en France que les appareils à échappements, c'est-à-dire où la puissance est due à un ressort tendu à l'avance; en Angleterre on trouve les appareils à aiguilles, où l'électricité est elle-même sa puissance motrice. Dans ces appareils le mécanisme est élémentaire, tandis que dans ceux à échappement c'est un véritable mouvement d'horlogerie. Les premiers exigent, par conséquent, infiniment moins de soins que les autres.

Il doute que l'on obtienne aujourd'hui du gouvernement la permission d'appliquer ces appareils en France.

On ajoute que l'Etat a établi ses lignes télégraphiques d'après un certain système qui lui a paru le meilleur à son point de vue, et qu'il a dit ensuite aux Compagnies de l'imiter.

UN AUTRE MEMBRE demande à rectifier cette assertion. L'administration, dans tous les traités passés avec les Compagnies, a demandé seulement quels appareils on voudrait établir, et les Compagnies ont pris ceux de M. Bréguet, parce que leur usage facile avait déjà eu la sanction de l'expérience. Pour son propre usage, l'Etat a des appareils spéciaux qui reproduisent exactement les signaux des télégraphes aériens, et qui ont pour lui l'immense avantage de n'avoir pour toute la France qu'un seul et même système de signaux pour la transmission des dépêches, soit par les télégraphes électriques, soit par les télégraphes aériens qui fonctionnent encore sur certaines lignes. Les appareils adoptés par l'Etat atteignant complétement le but qu'on s'est proposé, il n'a pas de motifs pour faire des essais avec d'autres mécanismes, et les Compagnies de chemins de fer elles-mêmes, dont le service des dépêches est organisé, ne sont pas non plus très-portées à faire des expériences. Il revient donc sur sa proposition relative au chemin de fer de Ceinture, dont on pourrait faire un chemin expérimental pour l'application de l'électricité aux signaux nécessaires à l'exploitation d'un chemin à simple voie.

UN AUTRE MEMBRE n'admet pas sans réserves les bonnes dispositions de l'administration au sujet de la télégraphie électrique. Il comprend très-bien, pour sa part, les résistances de l'administration à innover, en raison de l'immense échelle sur laquelle elle opère. Il veut dire seulement que ce n'est pas d'elle qu'il faut attendre le progrès, mais bien de l'industrie privée, qui, pour cela, a besoin d'une liberté absolue, de n'avoir aucun compte à rendre, de ne rencontrer aucune entrave, aucune prohibition. On stimulera de la sorte une grande masse d'idées, on fera du progrès, et cela surtout au point de vue du service spécial de l'exploitation des chemins de fer, qui est en ce moment l'objet de la discussion. Selon lui, la proposition faite relativement au chemin de fer de Ceinture, n'atteindrait nullement le but.

On fait observer que chaque Compagnie de chemin de fer a tout au moins un ou deux fils à sa disposition, et qu'elle peut se livrer à tous les essais qu'elle jugera convenables. La plus grande liberté est, dit-on, nécessaire pour le progrès; cette liberté existe en Allemagne et en Angleterre. Que l'on voie dans ces pays ce qui a été fait! A-t-on fait mieux qu'en France? Que l'on cite, que l'on compare. Ce qui justifie le choix que l'administration a fait, c'est qu'avec ses appareils on va beaucoup plus vite qu'avec les appareils alphabétiques, plus vite qu'avec les aiguilles : c'est bien là une précieuse qualité.

M. THOYOT, ingénieur en chef des ponts et chaussées, objecte que les disques pourraient tromper dans le cas de deux trains marchant en sens contraire. On répond qu'il y a naturellement des disques pour chaque sens de la marche des convois.

UN MEMBRE donne quelques explications sur les avantages et les inconvénients des divers appareils et des deux sortes de courants électriques. Il ajoute que les chemins nouveaux seuls, où tout est à faire à neuf, peuvent essayer des systèmes nouveaux.

UN AUTRE MEMBRE est d'opinion entièrement opposée; il n'admettra sur une ligne nouvelle que ce qui est bien connu; il se gardera bien de faire des essais. Il croit, au contraire, que l'on doit se livrer aux essais alors seulement que l'on est bien installé, alors que l'insuccès ne peut rien compromettre. Il ajoute que les courants interrompus sont supérieurs par la rapidité, mais qu'ils sont difficiles à régler, à cause des influences atmosphériques; les courants continus offrent, au contraire, l'avantage qu'on peut en mesurer l'intensité au moyen de l'aiguille aimantée.

On demande quel inconvénient l'administration trouve à donner toute liberté à la télégraphie électrique. On répond que tout se réduit à une question fiscale.

M. LE PRÉSIDENT, résumant la discussion, conclut que la seule réponse aux articles du programme de la commission d'enquête, relatifs aux moyens à employer pour assurer la circulation sur les chemins à une seule voie, serait qu'il faut pouvoir disposer de deux systèmes de courants : des courants continus, et des courants interrompus.

La Société a reçu de M. Debonnefoy une note sur les rondelles en caoutchouc vulcanisé.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER, 9 FÉVRIER.

Contrairement à ce qui se passe dans presque tous les groupes, on traite chaque jour de nouvelles affaires, et des demandes de petits lots, mais réitérées, viennent alimenter beaucoup de nos usines. Ici on a secoué, pour le moment, cette vive impression qui pesait tant sur les affaires.

On a fait de nouveau des fontes à 155 fr., rendues à Saint-Dizier. Un marché considérable à livrer en dix ou douze mois a été, nous dit-on, ou est sur le point d'être conclu; en raison de son importance, les conditions seraient moins rigoureuses et on aurait traité à 150 fr. Nous citons ce marché, qu'on nous donne comme certain, sans toutefois le garantir.

L'emploi du coke pour la production de la fonte d'affinage a été, de la part de certains consommateurs, l'objet de réclamations, nous pourrions dire de contestations que notre impartialité nous fait un devoir de signaler. Par suite de l'augmentation du prix du charbon végétal, la plupart des hauts-fourneaux ont pris le parti d'ajouter, pour la combustion du minerai, une partie de coke qui varie, selon la force du soufflage, de 10 à 25 0/0. Il en est résulté une détérioration sensible dans la qualité des produits, à ce point que des acquéreurs, qui avaient demandé des fontes qu'ils destinaient à la fabrication de fers fins, tels que petits ronds, feuillards, etc., ayant éprouvé d'assez forts déchets, ont demandé aux vendeurs une diminution sur le prix de la vente qui a été consentie par eux : elle a été de 5 à 10 francs.

Depuis, dans plusieurs marchés, il a été stipulé que la fonte serait obtenue sans mélange de combustible. Dans celui dont nous parlons plus haut, à 155 fr., il est fait cette condition expresse que la fonte sera *sans coke*.

Les plaintes ont peut-être été exagérées, car, depuis longtemps déjà, nos usiniers emploient le coke dans de faibles proportions sans qu'on ait eu aucun reproche à faire.

PARIS.

Aucun fait saillant n'a caractérisé les huit jours écoulés depuis la publication de notre dernier numéro. La métallurgie, comme toutes les branches de commerce et de l'industrie, a sujet de se plaindre du malaise général qui pèse sur les affaires. Le conflit turco-russe, qui semble décidément avoir entraîné dans la lutte les puissances occidentales, explique suffisamment le pas difficile qu'a à traverser le commerce, si on ajoute encore à cela la mesure récente de la Banque, l'élévation du taux d'intérêt de bons du Trésor et toute la peine que le commerçant éprouve à négocier son papier près des maisons de banque.

Les prix sont généralement sans changement, mais ils se soutiennent à peine, et ne méritent pas d'être pris en considération, car les marchés n'ont pas d'importance. — Les fers laminés au bois sur commande se traitent à 340 fr.; ceux de fonte au coke, 330 fr.; les ronds y sont à 350-355 fr. — La ferraille est ferme, par suite de la faiblesse du stock; gros bouts, 180 et 190 fr.; petits bouts, 20 fr. de moins; longues barres, 250 fr.; fonte blanche, 145-150 fr.; fonte grise, 195-200 fr. — La fonte

pour 2e fusion se cote ainsi sans affaires : Française, 210-215 fr.; Anglaise, 265-270 fr. — Ecossaise, 230-235 fr. — Les cours des tôles restent sans variations : tôle des Ardennes, 580-600 fr.; tôle douce de Comté, 720 fr.; do du Berry, 750 fr.; tôle anglaise, 480 fr.; do fino à tuyaux, 520 fr.

La cote des métaux a été maintenue par les courtiers de commerce. Nous signalerons cependant plus de faiblesse dans les prix du cuivre, et peu d'affaires pour tous les métaux proprement dits.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 3 février :

Les rails sont plus fermes avec plus de dispositions de la part des acheteurs à faire des opérations. Ils sont cotés, savoir : du pays de Galles, 200 fr.; du Staffordshire, 212 fr. 50 c. Les fontes en gueuses d'Ecosse ont éprouvé des fluctuations de 91 fr. 25 c. à 96 22 c. pour numéros mélangés. Le marché a clos à 95 fr.

Glasgow, 4 février :

La fonte a obtenu quelque demande aux prix connus 98 fr. 75 c. et 100 fr. les marques recherchées; numéros mélangés, on les tient à 96 fr.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charlerol, 4 février :

Les prix des fontes et des fers se maintiennent au taux que nous avons indiqué dans nos dernières chroniques, et malgré les incertitudes de la politique, la physionomie du marché reste bonne. Des marchés de fonte affinage ont été traités sur le pied de 12 fr. pris à l'usine. On cite une légère concession portant sur la fonte de moulage, mais elle est isolée et tient à des considérations particulières ne pouvant avoir aucune influence sur la tenue générale de cet article.

La fonte d'affinage est généralement rare, aussi bien à Liége qu'à Charlerol.

Nos usines sont toujours encombrées de travaux, et principalement les ateliers de constructions, alimentés la plupart par les chemins de fer qui s'établissent sur divers points du pays.

La situation de notre industrie charbonnière continue d'être excellente, et les prix se maintiennent avec beaucoup de fermeté. La demande de France est toujours très-active, incomparablement plus même que celles de l'intérieur. Il nous est revenu jusqu'ici peu de bateaux de France, pour la même raison qui a retardé aussi le retour des bateaux de Bruxelles. Sans cette circonstance, nos chargements seraient considérables. Nous citerons comme une chose déplorable pour l'industrie gantoise, qu'on a payé jusqu'à 9 fr. 50 c., cette semaine, le fret pour Gand.

— Mercredi dernier, a eu lieu, à Bruxelles, une adjudication importante de rails, coussinets, etc., nécessaires au service du chemin de fer de l'Etat pendant l'exercice de l'année courante.

La fourniture des rails est de 14,000 tonnes, divisées en deux lots de 7,000 tonnes chacun; la soumission la plus basse pour le premier lot est celle de la Société Monceau-sur-Sambre, aux prix de 239 fr. 50 c. par tonne; et, pour le second lot, celle de la Société de la Providence, à 229 fr. — La fourniture des coussinets consiste en 400 tonnes, divisées en deux lots de 200 tonnes chacun; la soumission la moins élevée a été remise par la Société de Selessin, au prix de 174 fr. 80 c. la tonne pour les deux lots réunis.

Les adjudicataires devront effectuer leurs fournitures en mai et en juin.

BOIS.

Les affaires sont toujours calmes sur nos ports; nous en avons dit le motif : tant que sur le canal les prix ne se relèveront pas, notre vente devra s'en ressentir. Les détenteurs ont voulu forcer la vente et pour cela ils ont fait des concessions énormes : on a obtenu, sur le canal, de l'entrevous à 100 et 105 fr.; ces affaires sont isolées, mais ne doivent pas faire cours.

A Saint-Dizier, nous recevons maintenant des sciages nouveaux; avant peu quelques lots seront complets.

— On commence aujourd'hui à flotter des charpentes sur le port de Valcourt; ces bois appartiennent à M. Moroz, de Paris, et à MM. Rozet et de Ménisson.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Correspondance.

M. H., à Coutras. — L'exécution de votre ordre vous constituerait en perte.

M. Ch. M., à Nantes. — No 1, cet arbitrage serait excellent comme placement, mais, servant de base à une opération aléatoire, nous ne saurions le conseiller et encore moins l'exécuter. — No 2, oui; mais votre but unique étant de jouer, nous ne pouvons y adhérer. — No 3, non.

M. G., rue Notre-Dame de Lorette — No 1, ordinaire. — No 2, environ 30 fr. — No 3, environ 27 fr. — No 4, toutes les deux. — No 5, il est bon marché. — No 6, Orléans.

M. C. F. — No 1, il ne sera payé que l'intérêt à 4 0/0. — No 2, elles le seront dans quelques jours, environ 200 fr. — No 3, s'abstenir. — No 4, oui. — No 5, 1,100 fr. — No 6, nous préférerions une autre valeur. — No 7, oui.

M. D. A., à L. — No 1, sans aucun doute. — No 2, certainement. — No 3, toujours et dans tous les cas, le capital représenté par les actions forme la garantie des emprunts.

M. J. B. J., à Marseille. — La lettre du 6 contenait un accusé de réception de vos coupons.

M. A. M. à Paris. — No 1 et 2, ces valeurs baisseront quand les versements auront atteint 3 à 400 fr. — No 3, attendre. — No 4, excellente valeur à conserver. — Nous donnons la préférence au No 7.

N au Q. — No 1, valeur médiocre. — No 2, Orléans, Lyon, Strasbourg, Nord.

M. C., à Ras. — No 1, environ 40 fr. — No 2, non. — No 3, oui.

M. F., à Saint-Galmier (Loire). — Nos 1 et 2, Strasbourg.

M. D. F., à Lorient. — Reçu.

M. Ch. F. H., à Francfort. — Le revenu s'élèvera de 5 à 6 0/0.

M. N. J., à Tournay. — No 1, c'est très-judicieux. — No 2, l'opération vous laisserait de la perte par suite du déport. — No 3, l'arbitrage serait très-avantageux, mais en livrant.

M. D., à Milly. — Au mois d'avril. — Le tirage des séries est fixé au 21 février, mais nous ne pensons pas qu'il s'effectue à cette époque.

M. V. H., à Langon. — No 1, cette opération ne peut nous convenir; elle constitue une opération purement aléatoire. — No 2, éloigné de Paris, ce que vous présentez n'est pas réalisable. — No 3, ce serait juste si vos bases étaient admises, et elles sont erronées.

M. C. B., à Ligny. — No 1, conservez. — No 2, non. — No 3, vendez. — No 4, mauvais. — No 5, excellent. — Nos 6 et 8, valeur de spéculation. — No 7, valeur de placement.

M. A. C., à Saint-Mandé. — No 1, 40 fr. environ. — No 2, 25 fr. environ.

M. S. T***. — No 1, l'opération a été mal faite. — No 2, oui, mais différemment. — No 3, les agents de change ne peuvent recevoir que des ordres déterminés.

M. X., à Valenciennes. — No 1, non; c'est pour émettre des actions au porteur. — No 2, oui. — No 3, non.

M. A. R. C., à Bayonne. — L'affaire que vous désignez est très-médiocre.

M. V. F., à Amiens. — Comme placement, ces valeurs sont à bas prix.

M. V. H., à Saint-Quentin. — No 1, 40 fr. environ. — No 2, 25 fr. environ. — No 3, 57 fr. environ. — No 4, oui. — No 5, oui.

M. N. R., à Bazas. — No 1, 300 fr. par action. — No 2, 200 fr. — No 3, 150 fr. — No 4, avenir douteux. — No 5, médiocre. — No 6, rien.

M. L. L., à Troyes. — Cet arbitrage est excellent; le bénéfice pourra être considérable, mais il dépend aussi de votre situation toute exceptionnelle.

M. V., à Caux. — No 1, vendez. — No 2, achetez. — No 3, médiocre. — No 4, abstenez-vous.

M. R. H., à Lyon. — No 1, l'agent de change est fondé. — No 2, ordre formel. — No 3, il est sincère. — No 4, conforme à vos désirs.

M. D., à Stainville. — No 1, non. — No 2, attendre. — No 3, Strasbourg.

M. M. W. X. X. — No 1, accepté. — No 2, 16 à 20 0/0. — No 3, avenir et sécurité. — No 4, oui.

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de janvier 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854..	33,884	15,454 65	435 65	15,890 30
1853..	33,159	15,058 50	281 10	15,339 60
En faveur de 1854	725	396 15	154 55	550 70

TABLEAU DES PLUS HAUTS ET PLUS BAS COURS MENSUELS DES PRINCIPALES

PAIR.	DÉNOMINATION DES VALEURS.	JANVIER plus haut.	JANVIER plus bas.	FÉVRIER plus haut.	FÉVRIER plus bas.	MARS plus haut.	MARS plus bas.	AVRIL plus haut.	AVRIL plus bas.	MAI plus haut.	MAI plus bas.
	Fonds Français.										
100	4 1/2 — 1852	107 80	103 25	106 30	101 50	106 70	101 75	103 80	102 80	104 25	101 50
100	4 1/2 — 1825	101 50	101 »	101 50	101 50	102 »	99 75	101 »	99 75	110 »	100 »
100	4 0/0	101 75	99 25	99 75	99 75	100 »	97 75	98 »	97 75	96 »	98 »
100	3 0/0	81 15	77 20	80 90	78 40	81 20	77 90	80 10	79 20	82 15	79 30
1000	Obligations — Ville de Paris 1849	1150 »	1192 50	1200 »	1165 »	1175 »	1150 »	1140 »	1110 »	1110 »	1143 »
1000	Id. Id. 1852	1200 »	1200 »	1200 »	1207 50	1200 »	1200 »	1200 »	1150 »	1200 »	1202 50
1000	Id. — Département de la Seine	1050 »	1000 »	1075 »	1000 »	1075 »	1075 »	1075 »	1065 »	1075 »	1075 »
1000	Id. — Ville de Marseille	1125 »	1105 »	1112 50	1105 »	1115 »	1112 50	1105 »	1105 »	1105 »	1105 »
1000	Id. — Liste civile	1101 »	1050 »	1120 »	1100 »	1100 »	1100 »	1115 »	1101 »	1105 »	1025 »
1000	Id. — Crédit foncier	1115 »	1045 »	1125 »	1075 »	1125 »	1000 »	1100 »	1075 »	1082 50	1070 »
	Fonds Étrangers.										
100	Belgique. — 5 0/0 1840	101 7/8	98 »	99 »	98 5/8	100 1/2	93 »	101 »	101 1/2	101 »	98 »
100	Id. — 4 1/2 0/0	99 1/2	98 »	99 3/4	97 1/2	100 »	99 3/4	110 »	100 »	97 3/4	97 3/4
100	Naples. — 5 0/0	107 50	104 50	105 »	105 »	106 »	105 »	106 »	105 »	110 25	106 »
100	Piémont. — 5 0/0	100 00	96 »	97 20	96 »	98 80	96 75	98 25	97 50	99 10	98 »
100	Id. — 3 0/0	»	»	»	»	71 »	66 50	69 30	68 00	69 »	64 »
1000	Id. — Obligations 1834	1000 »	985 »	1000 »	990 »	1000 »	990 »	1005 »	1000 »	1015 »	1015 »
1000	Id. Id. 1849	[illegible]	965 »	995 »	990 »	1001 »	990 »	1000 »	990 »	1005 »	990 »
1000	Id. Id. 1851	965 »	955 »	977 »	955 »	990 »	955 »	990 »	990 »	995 »	980 »
100	Rome. — 5 0/0 ancien	98 1/2	97 »	98 »	98 »	98 1/2	97 1/4	100 »	98 1/2	100 »	98 1/2
100	Autriche. — 5 0/0 1852	97 »	96 1/2	96 1/2	96 »	98 1/2	96 3/4	98 »	97 1/2	100 »	99 »
100	Id. — 5 0/0 libéré	90 7/8	87 »	88 1/4	87 »	89 1/2	87 1/4	88 1/4	87 3/4	90 1/2	87 1/2
100	Espagne — 3 0/0 extérieur	48 3/4	44 »	47 »	45 »	49 »	48 1/2	48 1/2	47 1/2	49 »	47 1/2
100	Id. — 3 0/0 intérieur	43 1/8	39 »	43 »	40 3/4	41 »	42 3/8	43 3/4	42 3/8	44 1/2	43 1/4
100	Id. — 3 0/0 nouveau différé	23 3/4	21 1/2	24 »	22 1/2	25 »	23 1/4	25 »	24 1/4	24 1/4	24 »
1000	Haïti. — Annuités	380 »	300 »	375 »	350 »	370 »	311 »	347 50	345 »	375 »	347 50
100	Hollande. — 2 1/2 0/0	65 1/4	64 »	64 1/2	64 »	65 »	65 »	66 1/4	65 1/2	65 1/2	65 1/2
100	Prusse. — 4 1/2 0/0	102 »	101 1/2	102 1/2	101 3/4	102 »	100 1/2	102 »	101 3/4	102 1/4	102 »
132 50	Darmstadt. — Banque	»	»	»	»	»	»	670 »	652 50	662 50	583 »
	Chemins de fer.										
500	Paris à Saint-Germain	1725 »	1720 »	1800 »	1297 50	1790 »	1625 »	1950 »	1730 »	1910 »	1840 »
500	Paris à Versailles (rive gauche)	350	328 75	315 »	321 25	340 »	312 50	375 »	332 50	370 »	347 50
500	Paris à Orléans	1110 »	1070 »	1077 50	990 »	1035 »	1010 »	1097 50	1045 »	1122 50	1145 »
500	Paris à Rouen	1002 50	1001 »	1010 »	910 »	1075 »	1025 »	1105 »	1051 »	1182 50	1075 »
500	Rouen au Havre	535 »	472 50	495 »	431 »	537 50	465 »	537 50	502 50	542 50	515 »
350	Strasbourg à Bâle	305 »	331 »	301 »	300 »	370 »	315 »	425 »	280 »	310 »	315 »
400	Nord	880 »	791 »	900 »	846 25	922 50	860 »	925 »	850 »	900 »	860 »
500	Paris à Strasbourg	815 »	755 »	800 »	717 50	800 »	791 »	801 25	835 »	865 »	810 »
500	Blesme et Saint-Dizier à Gray	540 »	465 »	500 »	487 50	545 »	521 »	565 »	535 »	500 »	545 »
500	Montereau à Troyes	302 50	230 »	300 »	210 »	265 »	210 »	450 »	237 50	400 »	420 »
500	Paris à Lyon	1125 »	810 »	1150 »	835 »	922 50	900 »	1100 »	1135 »	1000 »	910 »
500	Lyon à la Méditerranée	770 25	605 »	767 50	710 »	860 »	749 »	845 »	800 »	840 »	750 »
500	Lyon à Genève	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	Ouest	750 »	663 »	745 »	645 »	765 »	740 »	797 50	745 »	812 50	747 50
500	Paris à Caen et à Cherbourg	660 »	550 »	600 »	590 »	630 »	601 »	642 50	617 50	652 50	612 50
500	Dijon à Besançon	550 »	535 »	535 »	510 »	510 »	500 »	601 »	537 50	600 »	570 »
500	Midi	607 50	520 »	607 50	545 »	640 »	505 »	600 »	620 »	665 »	620 »
500	Grand-Central (Lyon à Bordeaux)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	Dieppe à Fécamp	375 »	320 »	370 »	313 75	370 »	317 50	350 »	345 »	390 »	350 »
500	Bordeaux à la Teste	300 »	261 »	312 50	250 »	295 »	261 »	312 50	300 »	322 50	250 »
500	Paris à Sceaux	200 »	131 »	155 »	130 »	200 »	150 »	270 »	170 »	270 »	250 »
500	Mulhouse à Thann	»	»	»	»	»	»	315 »	310 »	»	»
500	Graissessac à Béziers	»	»	»	»	535 »	512 50	532 50	505 »	527 50	500 »
	Valeurs Industrielles.										
1000	Banque de France	2850 »	2700 »	2810 »	2797 50	2800 »	2750 »	2785 »	2660 »	2730 »	2690 »
500	Crédit foncier	1225 »	661 »	840 »	700 »	900 »	850 »	900 »	870 »	800 »	850 »
500	Crédit mobilier	900 »	641 »	905 »	600 »	952 50	800 »	930 »	862 50	1001 »	810 »
500	Comptoir national d'escompte	720 »	600 »	640 »	600 »	725 »	657 50	702 50	667 50	722 50	690 »
80	Vieille-Montagne	135 »	110 »	1150 »	100 »	1200 »	1165 »	1200 »	1300 »	1501 »	1200 »
375	Stolberg	525 »	100 »	1100 »	175 »	1200 »	1000 »	1175 »	1125 »	1100 »	1100 »
1000	Monceaux-sur-Sambre	1015 »	1000 »	1000 »	1000 »	1000 »	1000 »	1000 »	1050 »	1000 »	1000 »
5000	Aveyron	4000 »	4000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
250	[illegible]	540 »	500 »	510 »	500 »	510 »	510 »	253 50	240 »	595 »	545 »
500	Grand'Combe	»	»	»	»	»	»	640 »	610 »	650 »	645 »
375	Mines d'Aix-la-Chapelle	»	»	»	»	620 »	510 »	577 50	450 »	555 »	540 »
250	Gaz Maberly	855 »	850 »	865 »	815 »	850 »	900 »	920 »	800 »	920 »	917 50
500	Gaz Lyon	622 50	617 50	615 »	610 »	620 »	619 »	625 »	645 »	600 »	600 »
100	Palais de l'Industrie	110 »	101 75	116 25	116 25	125 »	111 »	125 »	118 75	127 50	120 »
250	Docks Louis-Napoléon	233 »	198 »	200 50	217 »	262 50	252 »	278 50	237 50	300 »	257 50
500	Messageries	1275 »	1225 »	1200 »	1217 50	1217 50	1100 »	1100 »	1010 »	1070 »	1000 »
2000	Canal [illegible]	6700 »	6025 »	6500 »	6500 »	6500 »	6500 »	6100 »	6000 »	6100 »	6000 »
7500	Générale maritime	»	»	»	»	5 1/2 0/0 b.	11 0/0 b.	»	»	10 0/0 b.	10 0/0 b.
5000	Union des ports	24 1/2 0/0 b.	0 0/0 b.	13 0/0 b.	10 0/0 b.	10 0/0 b.	14 0/0 b.	13 0/0 b.	13 0/0 b.	»	»
5000	Sécurité	»	»	25 0/0 b.	25 0/0 b.	»	»	»	»	»	»
1000	Indemnité	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5000	Océan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5000	Lloyd français	13 0/0 b.	13 0/0 b.	14 0/0 b.	11 1/2 0/0 b.	11 3/4 0/0 b.	11 3/4 0/0 b.	11 0/0 b.	12 0/0 b.	16 1/2 0/0 b.	15 0/0 b.
5000	Chambre d'assurance	»	»	20 0/0 b.	20 0/0 b.	22 0/0 b.	22 0/0 b.	»	»	»	»
5000	Mélusine	17 0/0 b.	17 0/0 b.	»	»	15 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.
5000	Sauvegarde	»	»	5 0/0 b.	5 0/0 b.	5 0/0 b.	5 0/0 b.	5 1/2 0/0 b.	5 1/2 0/0 b.	7 0/0 b.	7 0/0 b.
5000	Générale Incendie	»	»	»	»	240 0/0 b.	240 0/0 b.	200 0/0 b.	500 0/0 b.	540 0/0 b.	540 0/0 b.
1000	Phénix Incendie	»	»	»	»	3200 »	200 »	3250 »	3200 »	3100 »	3100 »
5000	Nationale Incendie	110 0/0 b.	100 0/0 b.	16 1/2 0/0 b.	136 1/2 0/0 b.	126 0/0 b.	116 1/2 0/0 b.	100 0/0 b.	128 0/0 b.	151 0/0 b.	120 0/0 b.
5000	Union Incendie	60 0/0 b.	55 0/0 b.	»	»	62 0/0 b.	60 0/0 b.	61 0/0 b.	60 0/0 b.	61 0/0 b.	55 0/0 b.
5000	France	10 0/0 b.	7 0/0 b.	40 0/0 b.	34 0/0 b.	40 0/0 b.	40 0/0 b.	14 1/2 0/0 b.	40 0/0 b.	46 1/2 0/0 b.	41 0/0 b.
5000	Urbaine	64 0/0 b.	64 0/0 b.	60 0/0 b.	45 0/0 b.	61 1/4 0/0 b.	62 0/0 b.	75 0/0 b.	61 0/0 b.	55 0/0 b.	55 0/0 b.
2500	Providence	»	»	20 0/0 b.	20 0/0 b.	25 0/0 b.	20 0/0 b.	20 0/0 b.	20 0/0 b.	60 0/0 b.	60 0/0 b.
7500	Générale Vie	60 0/0 b.	60 0/0 b.	»	»	»	»	»	»	61 1/2 0/0 b.	61 1/2 0/0 b.
5000	Nationale Vie	»	»	»	»	16 0/0 b.	16 0/0 b.	16 0/0 b.	5 0/0 b.	18 0/0 b.	10 0/0 b.
5000	Union-Vie	5 0/0 b.	5 0/0 b.	4 0/0 b.	3 1/2 0/0 b.	3 0/0 b.	4 0/0 b.	0 0/0 b.	4 0/0 b.	7 1/2 0/0 b.	5 1/2 0/0 b.

VALEURS COTÉES A LA BOURSE DE PARIS PENDANT L'ANNÉE 1853.

Juin plus		Juillet plus		Aout plus		Septembre plus		Octobre plus		Novembre plus		Décembre plus	
haut.	bas.	haut.	bas.	haut.	bas.	haut.	bas.	haut.	bas.	haut.	bas.	haut.	bas.
102 40	99 »	102 55	100 40	105 30	102 15	105 15	100 »	101 »	98 75	100 10	99 25	102 30	100 »
100 50	98 75	100 50	100 »	101 »	100 »	100 »	98 »	98 50	97 50	98 »	97 80	101 »	98 »
98 »	98 »	94 »	98 »	99 50	98 »	98 70	96 50	96 »	96 »	96 »	95 50	95 70	92 »
79 10	74 75	79 10	74 60	81 »	77 »	79 20	74 50	75 35	71 70	74 80	73 »	76 15	73 45
1140 »	1120 »	1130 »	1112 50	1130 »	1112 50	1130 »	1115 »	1070 »	1040 »	1070 »	1050 »	1080 »	1070 »
1290 »	1207 50	1270 »	1240 »	1270 »	1250 »	1260 »	1245 »	1245 »	1220 »	1225 »	1200 »	1215 »	1195 »
1075 »	1070 »	1050 »	1037 50	1040 »	1040 »	1060 »	1040 »	1040 »	1010 »	» »	» »	1040 »	1010 »
1200 »	1125 »	1119 »	1104 »	1110 »	1105 »	1110 »	1110 »	1119 »	1104 »	1100 »	1090 »	1119 »	1100 »
1105 »	1040 »	1100 »	1100 »	1105 »	1190 »	1105 »	1150 »	1100 »	1055 »	1089 »	1070 »	1091 »	1090 »
1075 »	1025 »	1040 »	1090 »	1040 »	1019 »	1035 »	990 »	985 »	970 »	1002 50	975 »	1060 »	985 »
99 »	96 3/4	98 1/2	97 »	99 »	98 »	99 »	98 »	99 »	98 »	95 3/4	95 3/4	99 »	98 »
97 3/4	96 3/4	98 »	97 »	99 »	98 1/4	99 »	94 »	98 »	97 »	96 1/4	94 »	96 1/2	95 3/4
106 75	106 25	104 50	104 »	105 »	104 »	101 »	105 50	105 50	105 »	105 50	105 50	100 50	105 50
94 50	97 »	97 »	96 25	98 »	96 »	97 50	95 »	95 »	94 »	95 »	94 50	97 25	94 75
68 »	63 60	65 »	61 25	68 »	64 »	65 50	61 »	64 »	59 50	61 »	59 50	63 »	59 75
1012 50	1000 »	1000 »	1000 »	995 »	1001 »	1000 »	995 »	995 »	1000 »	1000 »	1000 »	1005 »	1005 »
985 »	990 »	990 »	990 »	985 »	980 »	1000 »	995 »	970 »	970 »	960 »	970 »	1000 »	1000 »
985 »	985 »	985 »	980 »	980 »	980 »	980 »	945 »	985 »	985 »	985 »	985 »	985 »	985 »
99 1/2	94 3/4	96 1/4	94 »	97 1/2	96 »	97 1/2	95 1/2	95 »	91 1/2	91 1/4	95 7/8	91 »	91 3/4
99 »	94 3/4	98 »	94 »	98 »	95 1/4	97 »	94 »	94 »	90 »	92 1/4	94 1/4	95 1/2	91 »
97 »	96 1/4	98 »	96 1/4	98 3/4	97 3/4	98 1/2	97 »	94 »	94 »	92 »	90 1/4	92 »	92 »
48 »	47 3/4	46 1/2	46 1/2	49 3/4	46 1/2	47 1/4	46 1/4	46 1/2	45 »	46 3/4	45 »	48 »	46 »
44 »	42 1/2	43 »	40 »	41 3/4	41 1/4	41 1/4	41 7/8	42 »	40 »	42 1/4	40 1/4	43 1/4	41 3/4
24 1/2	22 1/4	22 3/8	21 1/2	23 1/4	22 3/4	21 3/4	21 3/8	22 »	21 »	22 »	21 1/8	22 1/2	21 1/2
393 »	390 »	390 »	395 »	390 »	385 »	400 »	395 »	365 »	360 »	395 »	392 50	395 »	380 »
65 »	63 1/2	63 5/8	63 »	64 »	61 1/2	64 »	64 »	61 1/2	59 1/2	62 1/2	62 1/2	62 1/2	62 1/2
102 »	100 »	99 »	98 »	101 »	98 3/4	99 3/8	99 »	95 1/2	94 »	96 1/2	95 3/4	98 1/2	95 7/8
567 50	535 »	550 »	545 »	560 »	545 »	545 »	515 »	515 »	490 »	540 »	485 »	505 »	450 »
1750 »	1575 »	1750 »	1550 »	1830 »	1740 »	1700 »	1675 »	1550 »	1500 »	1700 »	1450 »	1770 »	1690 »
335 »	315 »	260 »	325 »	350 »	340 »	360 »	345 »	360 »	330 »	340 »	325 »	315 »	310 »
1095 »	995 »	1172 50	1020 »	1100 »	1142 50	1275 »	1105 »	1265 »	1095 »	1170 »	1100 »	1222 50	1155 »
1075 »	900 »	1122 50	500 »	1120 »	1050 »	1127 50	1047 50	1025 »	992 50	1050 »	1000 »	1062 50	1040 »
540 »	425 »	515 »	402 50	522 50	450 »	535 »	500 »	507 50	475 »	500 »	477 50	512 50	400 »
265 »	327 50	370 »	330 »	400 »	345 »	295 »	305 »	378 75	367 50	383 75	370 »	392 50	375 »
900 »	901 »	900 »	812 50	930 »	815 »	901 »	820 »	800 »	707 50	870 »	837 50	905 »	403 »
922 50	845 »	935 »	820 »	1020 »	1000 »	1007 50	930 »	935 »	905 »	925 »	800 »	900 »	842 50
540 »	840 »	550 »	500 »	580 »	537 50	552 50	545 »	563 75	565 »	567 50	502 50	521 25	507 50
480 »	370 »	465 »	340 »	485 »	450 »	490 »	470 »	455 »	490 »	490 25	465 »	501 25	460 25
925 »	820 »	915 »	800 »	940 »	940 »	905 »	880 »	910 »	900 »	415 »	800 »	440 »	500 »
700 »	690 »	727 50	700 »	860 »	740 »	806 25	740 »	740 »	700 »	702 50	720 »	790 »	710 »
»	»	»	»	800 »	540 »	567 50	522 50	511 25	490 »	537 50	480 »	532 50	505 »
747 50	650 »	735 »	605 »	770 »	730 »	760 »	700 »	712 50	675 »	701 25	600 »	740 »	460 »
625 »	590 »	725 »	565 »	659 »	690 »	630 »	575 »	600 »	555 »	505 »	577 50	607 50	500 »
540 »	555 »	510 »	565 »	575 »	565 »	555 »	510 »	575 »	592 50	590 »	527 50	560 »	505 »
635 »	570 »	650 »	505 »	640 »	612 50	617 50	592 50	622 50	575 »	665 »	575 »	601 25	505 »
»	»	»	»	510 »	545 »	525 »	510 »	500 »	500 »	522 50	300 »	555 »	500 »
310 »	280 »	345 »	315 »	330 »	355 »	350 »	335 »	345 »	310 »	300 »	320 »	300 »	325 »
290 »	270 »	280 »	270 »	290 »	290 »	290 »	265 »	295 »	245 »	290 »	220 »	245 »	225 »
340 »	205 »	220 »	210 »	227 50	265 »	227 50	220 »	260 »	250 »	200 »	160 »	500 »	182 50
»	»	»	»	»	»	»	»	370 »	370 »	»	»	»	»
506 25	500 »	500 »	495 »	500 »	500 »	500 »	405 »	450 »	465 »	»	»	457 50	457 50
2900 »	2510 »	2900 »	2840 »	2850 »	2770 »	2920 »	2905 »	2840 »	2745 »	2866 »	2765 »	2950 »	2940 »
920 »	890 »	761 »	675 »	731 »	700 »	720 »	620 »	640 »	520 »	719 »	500 »	635 »	540 »
882 50	710 »	850 »	665 »	802 50	712 50	867 50	712 50	737 50	671 »	742 50	695 »	727 50	722 50
980 »	890 »	820 »	645 »	635 »	630 »	810 »	617 50	800 »	505 »	610 »	595 »	630 »	600 »
1290 »	1200 »	1145 »	1100 »	1275 »	1175 »	1225 »	1100 »	1170 »	1010 »	1175 »	1025 »	1100 »	1060 »
1125 »	1095 »	1050 »	1010 »	1125 »	1000 »	1090 »	1040 »	1045 »	1010 »	1075 »	1000 »	1100 »	1100 »
»	»	»	»	1000 »	1000 »	1040 »	1040 »	1020 »	1050 »	1000 »	1725 »	1100 »	1775 »
»	»	»	»	4000 »	1040 »	»	»	»	»	»	»	»	»
505 »	490 »	455 »	395 »	495 »	110 »	495 »	450 »	450 »	350 »	440 »	310 »	500 »	350 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500 »	500 »
525 »	475 »	500 »	415 »	490 »	467 50	490 »	451 »	415 »	415 »	413 »	410 »	490 »	420 »
950 »	860 »	920 »	900 »	975 »	900 »	855 »	821 »	890 »	760 »	725 »	700 »	865 »	700 »
630 »	625 »	630 »	605 »	632 50	630 »	622 50	617 50	617 50	617 50	630 »	615 »	620 »	600 »
110 »	115 »	117 50	112 50	125 »	115 »	121 25	112 50	115 »	108 75	111 25	116 25	120 »	109 75
250 »	219 »	211 »	220 »	233 »	212 50	231 75	215 »	210 »	205 »	235 »	200 »	242 50	268 50
1050 »	1035 »	1042 50	1035 »	1060 »	1035 »	1112 50	1002 50	1010 »	1010 »	1065 »	1000 »	975 »	950 »
»	»	5750 »	5750 »	»	»	»	»	»	»	»	»	5000 »	5000 »
								11 0/0 b.	11 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.		
12 0/0 b.	12 0/0 b.							13 0/0 b.	13 0/0 b.	13 0/0 b.	13 0/0 b.		
		20 0/0 b.	20 0/0 b.							30 0/0 b.	25 0/0 b.		
		14 0/0 b.	14 0/0 b.										
25 0/0 b.	25 0/0 b.												
		15 0/0 b.	14 1/2 0/0 b.							13 0/0 b.	12 0/0 b.	11 0/0 b.	11 0/0 b.
		17 0/0 b.	16 0/0 b.										
		8 0/0 b.	8 0/0 b.							12 0/0 b.	12 1/2 0/0 b.	12 1/2 0/0 b.	12 1/2 0/0 b.
300 0/0 b.	330 0/0 b.												
3100 »	3100 »			3400 »	3400 »			3325 »	3125 »			3100 »	3200 »
		151 0/0 b.	150 0/0 b.	151 0/0 b.	151 0/0 b.	151 1/2 0/0 b.	151 1/2 0/0 b.			145 0/0 b.	110 0/0 b.		
						61 0/0 b.	60 0/0 b.			57 0/0 b.	57 0/0 b.		
45 0/0 b.	45 0/0 b.	45 0/0 b.	45 0/0 b.					31 0/0 b.	31 0/0 b.	32 0/0 b.	34 0/0 b.		
71 0/0 b.	70 0/0 b.			73 0/0 b.	73 0/0 b.	76 0/0 b.	75 0/0 b.			72 0/0 b.	72 0/0 b.		
41 0/0 b.	41 0/0 b.					34 0/0 b.	31 0/0 b.					25 0/0 b.	26 0/0 b.
60 0/0 b.	60 0/0 b.	65 0/0 b.	65 0/0 b.										
				16 0/0 b.	10 0/0 b.					10 0/0 b.	16 0/0 b.		
				8 0/0 b.	7 0/0 b.							7 0/0 b.	7 0/0 b.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 5 au 11 février 1854.

67,247 voyageurs	233,682 80
Bagages, marchandises, etc.	454,662 85
TOTAL	688,345 65
Semaine correspondante de 1853.	
62,754 voyageurs	225,876 95
Bagages, marchandises, etc.	358,338 01
PRODUIT total	584,214 96

Recette totale du 1er janvier au 11 février.

1854	3,827,973 66
1853	3,398,677 36
DIFFÉRENCE	429,296 30

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 5 au 11 février 1854.

14,344 voyageurs	70,348 65
Bagages, marchandises, etc.	123,907 55
TOTAL de la semaine	194,256 20
TOTAL de l'exercice courant	1,174,281 05
Semaine correspondante de 1853	162,111 90
Exercice correspondant de 1853	992,346 55

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 5 au 11 février 1854.

9,453 voyageurs	27,077 50
Bagages, marchandises, etc.	63,292 25
TOTAL de la semaine	90,369 75
TOTAL de l'exercice courant	2,286,429 75
Semaine correspondante de 1853	64,074 80½
TOTAL de l'exercice correspondant	1,789,224 65

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 5 au 11 février 1854.

Grande vitesse) 28,008 voyageurs	155,844 00
Petite vitesse) Bagages, marchand.	188,233 35
TOTAL de la semaine	344,077 35
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	1,585,929 00
TOTAL	1,930,006 35
Semaine correspondante de 1853	314,400 70
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	1,642,319 68
TOTAL de l'exercice correspondant	1,956,720 38

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 30 janvier au 5 février 1854.

10,113 voyageurs	21,112 83
Messageries, bagages, marchandises	37,624 41
TOTAL	58,737 24
Semaine correspondante de 1853	50,794 02
Recette totale du 1er janv. au 5 février 1854	262,834 42
— 1853	240,276 83
Différence en faveur de 1854	22,557 59

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 5 au 11 février 1854.

Voyageurs	244,713 80
Bagages, marchandises, etc.	508,890 75
TOTAL	753,604 55
Semaine correspondante de 1853	517,552 06
Différence en faveur de 1854	236,052 49
Recettes du 1er janvier au 11 février	4,233,294 50
Recette correspondante de 1853	3,178,228 34
Différence en faveur de 1854	1,055,066 16

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Section de Paris à Strasbourg et Forbach.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 6e semaine.

Du 5 au 11 février 1854.

Voyageurs	162,921 60
Marchandises	329,347 02
TOTAL de la semaine	492,268 62
Recettes antérieures	2,185,117 00
TOTAL GÉNÉRAL	2,677,385 62
6e semaine de 1854	492,268 62
Semaine correspondante de 1853	365,301 76
Différence en faveur de 1854	126,966 86
Exercice 1854	2,677,385 62
Id. 1853	2,114,472 46
Différence en faveur de 1854	562,913 16

Section de Montereau à Troyes.

Du 5 au 11 février 1854

Voyageurs	8,918 05
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	19,147 85
TOTAL	28,065 90
Recettes antérieures	123,767 50
TOTAL	151,833 40
6e semaine de 1854	28,065 90
Samaine correspondante de 1853	21,564 75
Différence en faveur de 1854	6,501 15
Exercice 1854	151,833 40
Id. 1853	120,816 25
Différence en faveur de 1854	31,017 15

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 6 au 12 février 1854.

Ouest. — 9,296 voyageurs (gr. vitesse	36,479 75
(Petite vitesse)	33,590 38
TOTAL	70,070 13
Rive droite. — 21,666 voyageurs	19,299 80
Rive gauche — 13,921 voyageurs	11,419 45
TOTAL	100,789 38
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	60,846 90
Rive droite	21,345 70
Rive gauche	10,151 05
TOTAL	92,343 65

Recette totale du 1er janvier au 12 février 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	617,072 13
Idem. — 1853	559,120 79

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 29 janvier au 4 février 1854.

Voyageurs	68,945 10
Bagages et marchandises	104,206 95
TOTAL de la semaine	173,152 05
Semaine correspondante de 1853	146,075 55
Augmentation	27,076 50
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	862,796 32
Recette correspondante de 1853	715,831 65
Augmentation	146,964 67

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de janvier 1854.

Voyageurs .... 127,730. Recettes.	86,665 05
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest	67,506 25
Total	154,171 30
Janvier 1853.	
Voyageurs .... 140,321 Recettes.	142,020 66
Différence en faveur de 1854	12,150 64

Chemin de fer Léopold.

Movimento e Incasso del mese di Gennajo 1854, col confronto dello stesso mese nell anno 1853.

		PASSEGGERI. N°	INCASSO. Lire	S.	D.
Da Passeggeri	1853	62,200	105,346	6	8
	1854	62,899	110,750	17	4
Da R. Dipartimenti	1853	984	4,403	11	8
	1854	978	5,125	13	»
TOTALI	1853	63,193			
	1854	63,877			
Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec.	1853		9,772	10	8
	1854		13,848	12	7
Mercanzie e Bestiami	1853		37,277	16	»
	1854		81,116	1	6
TOTALI	1853		156,800	5	»
	1854		210,841	4	5

Firenze, 9 Febbrajo 1854.

Il Direttore degli Affari Sociali,
UBALDINO PERUZZI.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le dividende du deuxième semestre 1853, fixé par l'assemblée générale du 31 janvier 1854, à 35 francs par action, est payable à dater du 3 février courant, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, *sur présentation des Titres.*

Le Secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinées : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort : 3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,648 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,705 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

Le Secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du Havre en 1845 et 1847 sont prévenus que le tirage de 27 obligations de l'emprunt de 1845, et de 13 obligations de l'emprunt de 1847, remboursables le 1er mars prochain, aura lieu, séance publique, le 24 février courant, à une heure de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 11.

Le Chef de l'exploitation,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février courant, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON.

Le Conseil d'administration, en conformité de l'art. 34 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'une assemblée générale est convoquée pour le jeudi 2 mars prochain, à 3 heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100, à l'effet de :

1° Examiner et recevoir les comptes annuels;

2° Entendre le compte rendu des négociations entamées pour la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et s'il y a lieu, donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour conclure cette fusion, au mieux des intérêts de la Compagnie;

3° Délibérer sur les diverses propositions qui lui seront soumises par le Conseil;

MM. les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt nominatifs, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 52, à Paris, avant le 20 février, pour retirer leur carte d'admission contre le dépôt de leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire,

A. GAIDE.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie; à Londres, chez MM. P. Monteaux et Ce, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et Ce.

CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND, PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

— En exécution de l'art. 30 des statuts, l'assemblée générale se réunira samedi 4 mars 1854, à midi, au siége de la Compagnie, rue Aux Choux, 3 *bis*, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder aux élections (art. 15 et 42).

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 25 février; ou à Paris, chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, avant le 21 février 1854.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. *Appel de fonds.*

— MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du Conseil d'administration, les versements suivants devront être effectués sur les actions :

1° Fr. 25	au 15 mars prochain, à payer sous déduction de fr. 2 pour intérêts semestriels du premier versement échus le 10 janvier dernier, soit.	Fr. 23 00
2° Fr. 25	au 15 mai prochain, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action, soit....	24 84
		Fr. 47 84

Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et Ce, à Paris, rue Bergère, 18, contre quittance sur les certificats provisoires.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. *Prolongation au délai de souscription.*

— L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations foncières que le tirage au sort de la première série qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., est remis au mercredi 22 février courant. Ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort, et qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis jusqu'au mardi 21 février, à quatre heures de l'après-midi, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 fr. avant le 22 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 5 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des *promesses* qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de primes et d'intérêts, seront admis à le faire en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et Ce, banquiers, 26, rue Basse-du-Rempart, se chargent de faire l'avance des versements de 100 fr. pour ceux des porteurs des *promesses* qui leur déposeraient leurs titres.

MM. les porteurs des obligations entièrement libérées sont en même temps prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres 4 0/0 sera admise du jeudi 3 février au 5 mars exclusivement.

Cette prolongation des délais est devenue indispensable, par suite de l'impossibilité matérielle de répondre avant le terme du 11 février primitivement fixé, aux nombreuses demandes de Paris et de la province; elle oblige l'administration à reculer également de dix jours, après la date inscrite aux *récépissés*, la délivrance des titres.

MINES, FORGES ET HAUTS-FOURNEAUX D'HERSERANGE ET MOULAINE

(Moselle). MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions pour l'échange contre des titres nouveaux pourra être opéré, à partir du 25 janvier courant, chez MM. Alliez, Grand et Ce, rue de Trévise, 14, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MEDITERRANÉE.

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 31 des statuts, la première assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 27 février, présent mois, à trois heures après midi, en la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 *bis*.

MM. les actionnaires porteurs de 25 actions ou plus, ont seuls le droit d'assister à cette assemblée. Ils devront déposer leurs actions au siége de la Société, rue de la Victoire, 13, trois jours au moins avant celui de la réunion.

Il sera délivré en échange une carte d'admission nominative.

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR du royaume des Deux-Siciles.

Service direct de

MARSEILLE A NAPLES

En 48 heures

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres*, à *Rome* et à *Naples* en cinq jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois, *à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont :

Le Vesuvio... *Le Capri*..... *L'Ercolano*... } de 300 chevaux.

Le Mongibello...... } de 250 chev.
Le Sorento (à hélice) } de 600 tonn.
L'Amalfi (dito). } de 650 dito.

Ces navires sont connus par la supériorité de leur marche et le confortable de leurs emménagements.

S'adresser pour fret et passage,

A Paris, à M. O. Bernard, commissionnaire de roulage et agent de la Compagnie, rue d'Hauteville, 60 et 62.

A Marseille, à MM. Claude Clerc et Ce, directeur, 18, rue de Breteuil, ou au bureau des Bateaux, 7, rue Beauveau, près du port.

FILATURE DE GAMACHES.

MM. les actionnaires de la filature de Gamaches sont prévenus qu'une assemblée générale annuelle et extraordinaire aura lieu le vendredi 24 février courant, chez M. Lemardelay, rue Richelieu, n° 100, à Paris.

Cette réunion aura pour but de délibérer sur :

1° Reddition des comptes de l'année expirée;

2° Nomination d'un membre du Conseil;

3° Modification aux statuts.

Pour faire partie de cette assemblée, il faut être porteur de dix actions au moins.

Les actions devront être déposées au siége de la Société, rue Taitbout, 51, cinq jours à l'avance, soit, au plus tard, le 18 février courant.

Il en sera délivré un récépissé.

COMPAGNIE GENEVOISE DES COLONIES SUISSES DE SÉTIF.

Le Conseil d'administration a décidé l'émission d'une seconde série de six cents actions de 500 fr. chacune, intérêts à 5 0/0, jouissance du 1er mars 1854, remboursables à 625 fr.

La souscription sera ouverte jusqu'audit jour 1er mars, chez les banquiers de la Compagnie,

A Genève : MM. Lombard, Odier et Ce;

A Paris : MM. G. Des Arts, Mussard et Ce.

Le versement intégral des actions s'effectuera du 10 au 15 mars.

A la clôture de la souscription, le Conseil d'administration attribuera à ceux des souscripteurs qui seraient déjà porteurs d'actions financières de la première émission, le prorata auquel ils auraient droit en vertu de l'art. 10 des statuts, et réduira, s'il y a lieu, les autres souscripteurs.

Genève, le 1er février 1854.

Au nom de la Compagnie :

Un des administrateurs,

J. MIRABAUD.

Le Secrétaire général,

E. GAMPINI.

BIBLIOTHÈQUE DES CHEMINS DE FER.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarrazin, n° 14, à Paris.

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS,

par Victor Bois, ingénieur civil, 1 vol. in-16. — Prix broché : 1 fr. 50 c.

LA TÉLÉGRAPHIE ÉLECTRIQUE,

par le même, 1 vol. in-16. Prix broché : 1 fr.

Ces deux ouvrages contiennent pour les voyageurs des chemins de fer des renseignements d'un grand intérêt, et puisés tous à des sources authentiques. Le premier fait connaître l'origine de chaque Compagnie, l'étendue de la concession, la construction de la ligne qu'elle exploite, ses ressources dans le présent, ses espérances dans l'avenir; le second apprend aux nombreux voyageurs qui l'ignorent encore, comment ces fils de fer muets qui bordent les lignes des chemins de fer sont les agents merveilleux de la transmission des nouvelles, et peuvent porter, avec la rapidité de la foudre, d'un bout de l'Europe à l'autre, la paix ou la guerre des empires, la fortune ou la ruine des spéculateurs.

FUSÉES DE SURETÉ,

DITES MÈCHES DE MINEURS, *de MM. Bickford, Davey, Chanu et Ce, à Rouen.* — Les fusées de sûreté sont employées avec un grand avantage pour conduire le feu à la charge, sans le secours de l'épinglette et de la cannette, dans les travaux à la poudre des mines, carrières et grands travaux publics.

L'administration les a fait mettre à l'étude; un rapport, écrit par M. Le Chatellier, ingénieur en chef des mines, a été inséré aux *Annales des Mines.*

Nos fusées ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Londres.

Fusées goudronnées, travaux extérieurs et légèrement humides.

Fusées blanches, sans odeur, pour les travaux en galeries;

Fusées Gutta Perka, pour le tir des mines submergées;

Cartouches imperméables, pour mettre la poudre à l'abri de l'humidité.

DEPOT SPÉCIAL A PARIS.

LIVRET-CHAIX

Guide officiel des Voyageurs sur *les Chemins de fer français et les principaux Chemins de fer étrangers, accompagné de Cartes spéciales pour chaque ligne.* — Publié sous le Patronage des Compagnies.

Depuis 1846, l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer publie le LIVRET-CHAIX, qui forme un beau volume in-16 de plus de 250 pages, avec 10 jolies Cartes lithographiées; il paraît une édition le premier de chaque mois.

Cet utile ouvrage est tenu exactement au courant de tous les changements de service qui surviennent *très-fréquemment* dans le mouvement des trains de voyageurs et de marchandises, dans les heures de correspondance de ces trains avec les Messageries et les Bateaux à vapeur, les Chemins de fer étrangers, etc.

Le LIVRET-CHAIX entre dans le détail des services divers de voyageurs ou de marchandises; il donne les tarifs des différentes vitesses, la composition des trains, les cartes des lignes; il ne se borne pas seulement aux chemins de fer français, il franchit la frontière et embrasse les chemins de fer étrangers et les bateaux à vapeur. Il s'adresse aux voyageurs comme aux marchandises; il donne pour les uns les tarifs, pour les autres toutes les conditions de transport.

Le LIVRET-CHAIX est le véritable Moniteur officiel et détaillé de la circulation générale des voyageurs et des marchandises dans toute l'Europe. C'est le livre des ministères, des ambassades, des consulats, de la direction des postes, de tous les services publics, et des grandes maisons industrielles et commerciales.

Cet ouvrage est divisé en trois parties :

La première contient le service des voyageurs et les tarifs du transports des bagages, marchandises, chevaux, chiens et voitures, à *grande vitesse;*

La deuxième, le tableau comparatif de la classification des marchandises sur tous les chemins de fer; le tarif des prix du transport des marchandises par tonne et par kilomètre, ainsi que ceux des voitures, chevaux, bestiaux, houille, etc., à *petite vitesse;*

La troisième, les notices détaillées sur les industries, les hôtels et les restaurants que les voyageurs peuvent avoir intérêt de connaître dans les localités qu'ils parcourent.

Les personnes qui désirent recevoir à domicile les *12 volumes par an* de cette publication, sont invitées à faire parvenir leur souscription à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20. Ces 12 volumes leur seront adressés au fur et à mesure de leur publication.

PRIX DE L'ABONNEMENT : Paris, 8 fr. — Départements, 15 fr. — Prix de l'exemplaire : 60 centimes.

Le LIVRET-CHAIX se trouve dans toutes les gares et stations de chemins de fer français, belges et rhénans; sur les chemins de fer anglais; les bateaux à vapeur du Rhin, de la Manche, de la Loire, du Rhône et de la Saône; — sur les paquebots de la Méditerranée, etc., et chez les principaux Libraires.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A NANTES

et dans ses environs. — *Un joli volume orné d'une carte et de dix jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr. — Broché, 1 fr. 50.

Visiter la Touraine, l'Anjou et la Bretagne dans un même *Guide du Voyageur*, c'est à coup sûr une bonne fortune. Tout a été dit sur la Touraine et sur l'Anjou, que l'on a justement nommés le beau jardin de la France. Notre Guide décrit les châteaux, les sites merveilleux de la Loire, du Cher, du Maine et les traditions laissées en si grand nombre par la royauté dans ces belles provinces.

Comme contraste et pour compléter ce tableau par une ombre grandiose, le Guide vous introduit ensuite dans la vieille et sévère Armorique, dans cette noble Bretagne, où les actions héroïques abondent. Les noms des ducs de Bretagne, le nom plus doux et non moins grand de la belle Anne de Bretagne qui apporta à la couronne de France, comme joyau d'épousée, sa grande province; tout cela est resté dans les pages de l'histoire de France. Le *Guide de Paris à Nantes*, dans une succession de récits attachants, rappelle tout ce passé, et il offre à tous ceux qui le consultent une lecture pleine de charmes.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction); — les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — le rapport du Diamètre à la Circonférence, et la surface du Cercle; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples et d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Après s'être laissé entraîner à une confiance excessive, la spéculation s'est tout à coup découragée. Il n'était pas possible de trouver des rentes et des actions à la bourse de lundi, mais dès le lendemain les offres avaient reparu de tous côtés, et la rente 3 0/0, qui la veille était si recherchée à 70 20 et 70 40, est retombées brusquement à 68 50. Le mouvement a encore continué les jours suivants, et le 3 0/0 est descendu à 68. On a craint que le czar ne repoussât les dernières ouvertures faites par la France et que la guerre ne devînt alors inévitable.

La position de la place a beaucoup favorisé cette nouvelle baisse de toutes les valeurs. Quelques forts spéculateurs avaient fait des achats considérables dans le courant de la semaine dernière. Ils avaient pour adversaires un grand nombre de spéculateurs qui s'étaient mis à la baisse, et qui n'auraient pas résisté à la continuation du mouvement de hausse. Déjà à la bourse de lundi, le découvert se montrait fort inquiet, et cherchait à rentrer dans ses valeurs. Si les prix élevés s'étaient soutenus le lendemain, ils auraient contribué eux-mêmes à pousser le mouvement de hausse beaucoup plus loin.

L'avance de 60 millions fait au Trésor par la Banque de France a donné lieu à une forte hausse sur les actions de cet établissement qui ont monté de 2,680 à 2,735 ; mais la baisse de toutes les valeurs a fait ensuite rétrograder à 2,698 75.

On annonçait à la bourse d'hier que les négociations relatives à la fusion du chemin de Dijon à Besançon avec la Compagnie de Lyon étaient reprises. Aussi, les actions de Dijon, qui avaient fléchi il y a quelques jours à 470, ont remonté brusquement à 500 au comptant, et à 525 en liquidation. Les actions de Lyon résistaient également au mouvement de baisse. Elles étaient bien tenues de 820 à 825.

On a pu remarquer que, malgré la crise produite par les affaires d'Orient, les recettes de chemins de fer avaient maintenu leurs chiffres élevés. Les produits de chaque semaine produisent une augmentation considérable sur ceux de la semaine correspondante de 1853. Il y a donc lieu de croire que les produits des grandes lignes en exploitation seront supérieurs à ceux de 1854. Cette remarque est encourageante pour ceux qui ont acheté leurs valeurs dans les hauts cours, et qui les ont gardées en portefeuille malgré la baisse, et elle doit engager les capitaux à faire de nouveaux placements sur les grandes lignes de chemins de fer.

Les actions anciennes de l'Est ont été faibles, mais les nouvelles se sont tenues, au contraire, avec beaucoup de fermeté. Les actions du Nord résistent également à la hausse. Les autres chemins ont donné lieu à des transactions peu importantes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 9 jusqu'à celle du 16 février.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 75 à 70 35; elle est restée à 68 20; elle a varié à terme de 68 75 à 70 40; elle est restée à 68.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 97 80 à 99; elle est restée à 97 50; elle a varié à terme de 97 75 à 99 10; elle a fermé à 97 50.

La Banque a monté de 2,685 à 2,735; elle est restée à 2,598 75.

Le Crédit mobilier a monté de 622 50 à 657 75; il a fermé à 680 au comptant et à 616 25 en liquidation.

Les actions du Nord ont monté de 740 à 762 50; elles ont fermé à 740.

Lyon a monté de 822 50 à 850; il a fermé à 822 50 au comptant, et à 825 à terme.

L'Est a monté de 722 50 à 742 50; il a fermé à 715 au comptant et à 717 50 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 565 à 595; elles ont fermé à 567 50 au comptant, et à 567 50 à terme.

Saint-Germain a monté de 622 50 à 655; il a fermé à 625.

Orléans a monté de 1,065 à 1,110; il a fermé à 1,072 50 au comptant et à 1,075 à terme.

Rouen a monté de 900 à 925; il est resté à 895.

Le Havre a monté de 440 à 450; il est resté à 450.

Bâle a monté de 362 50 à 370; il a fermé à 360.

Cherbourg a monté de 480 à 492 50; il a fermé à 480.

Dijon a monté de 470 à 500 au comptant, et à 525 à terme.

L'Ouest a monté de 575 à 590; il a fermé à 572 50.

Le Midi a monté de 540 à 560; il est resté à 540 au comptant, et à 535 à terme.

Le Grand-Central a monté de 437 50 à 450; il est resté à 440 au comptant et à 441 25 en liquidation

Genève a monté de 440 à 460; il est resté à 455.

Samedi. — La bourse était très-ferme; toutes les valeurs étaient vivement recherchées et en forte hausse. La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 80 c à 69 75, et de 85 c. à terme, à 69 75; le 4 1/2 0/0, de 80 c. au comptant, à 98 80, et de 1 fr à terme, à 98 70; la Banque, de 25 fr. à 2,710; le Crédit mobilier, de 42 50 à 640; les actions du Nord, de 7 50 à 750; l'Est, de 6 25 à 730; les nouvelles de l'Est, de 8 75 à 580; Lyon, de 8 75 à 832 50, Orléans, de 22 50 à 1,090; Rouen, de 15 à 910; Lyon à la Méditerranée, de 12 50 à 665; Genève, de 5 à 450; l'Ouest, de 7 50 à 585; Cherbourg, de 2 50 à 480; Dijon, de 15 à 490; le Midi, de 7 50 a 560. le Grand-Central, de 2 50 à 442 50; Saint-Germain, de 15 à 640. Le Havre s'est tenu à 445; Bale, à 365.

Lundi. — Le mouvement de hausse a continué. Les affaires ont été fort animées pendant la bourse; le découvert commençait à prendre peur. La rente 3 0/0 a monté de 45 c. au comptant, à 70 20, et de 45 c. à terme, à 70 20; le 4 1/2 0/0, de 20 c., au comptant, à 99, et de 40 c. à terme, à 99 10; la Banque, de 25 fr. à 2,735; le Crédit mobilier, de 8 75 à 618 75; le Nord, de 10 à 760; l'Est, de 10 à 740; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 587 50; Lyon, de 10 à 842 50; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 680; Orléans, de 15 à 1,105; Rouen, de 15 à 925; le Havre, de 5 à 450; Bâle, de 5 à 370; Genève, de 10 à 460; l'Ouest, de 5 à 590; Cherbourg, de 7 50 à 487 50; Dijon, de 2 50 à 492 50; le Midi, de 10 à 560; le Grand-Central, de 5 à 447 50; Saint-Germain, de 15 à 655.

Mardi. — Les offres avaient reparu sur toutes les valeurs par suite de la crainte que l'empereur de Russie ne répondît négativement aux nouvelles propositions de la France et de l'Angleterre. La baisse a fait des progrès rapides pendant toute la bourse. La rente 3 0/0 a fléchi de 1 40 au comptant, à 68 80, et de 1 50 à terme, à 68 70; le 4 1/2 0/0, de 60 c. au comptant, à 98 40 et de 1 25 à terme, à 97 75; la Banque, de 20 à 2,715; le Crédit mobilier, de 23 75 à 625; les actions du Nord, de 20 à 740; l'Est, de 20 à 720; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 581; Lyon, de 20 à 822 50; Lyon à la Méditerranée, de 20 à 660; Orléans, de 35 à 1,070; Rouen, de 30 à 895; le Havre, de 10 à 440; Bâle, de 5 à 365; Cherbourg, de 5 à 482 50; Dijon, de 7 50 à 482 50; le Midi, de 10 à 550; le Grand-Central, de 7 50 à 440; Saint-Germain, de 27 50 à 627 50. Genève s'est tenu à 460; l'Ouest, à 590.

Mercredi. — Le mouvement de baisse a continué. Il y avait beaucoup de découragement; cependant à partir de deux heures et demie les cours étaient plus fermes. Il y avait beaucoup de rachat. La rente 3 0/0 a fléchi de 45 c. à 68 35 au comptant, et de 35 c. à 68 35 à terme; la Banque, de 15 à 2,700; le Crédit mobilier, de 5 à 620. Les actions du Nord ont fléchi de 2 50 à 737 50; l'Est, de 2 50 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 15 à 565. Lyon a monté de 2 50 à 825. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 10 à 550; l'Ouest, de 17 50 à 572 50; Orléans, de 5 à 1,065; Rouen, de 10 à 885; Cherbourg, de 2 50 à 480; Dijon, de 5 à 485; le Midi, de 10 à 540, le Grand-Central, de 5 à 435. Saint-Germain a monté de 2 50 à 630; le Havre, de 5 à 445; Bâle, de 2 50 à 362 50.

Jeudi. — Les cours étaient encore très-faibles sur la rente, mais la liquidation des chemins de fer s'est faite facilement et en hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 95 à 68 20, et à terme de 68 80 à 68; le 4 1/2 0/0, de 97 40 à 97 50 au comptant, et de 97 15 à 97 50 à terme; la Banque de France, de 2,900 à 2,698 75; le Crédit mobilier, de 712 50 à 710; le Nord, de 730 à 740; l'Est, de 705 à 715; les nouvelles de l'Est, de 565 à 567 50; Lyon, de 815 à 822 50. Lyon à la Méditerranée était à 650. Le Midi a varié de 635 à 540; le Grand Central, de 430 à 440; Orléans, de 1,062 50 à 1,172 50; Rouen, de 885 à 895; Bâle, de 360 à 362 50; Dijon, de 480 à 500; l'Ouest, de 570 à 572 50. Genève s'est tenu à 455.

Vendredi. — Le début de la bourse était très-ferme : la rente était mieux tenue qu'hier, et les chemins de fer étaient très-recherchés; mais à partir de deux heures, de nouvelles offres ont entraîné toutes les valeurs. Le 3 0/0 a varié de 68 40 à 68; le 4 1/2 0/0, de 97 80 à 97 40. La Banque a fait 2,700 : le Crédit mobilier a varié de 625 à 647 50; le Nord, de 750 à 737 50 ; Orléans, de 1,082 50 à 1,075 ; l'Est, de 722 50 à 717 50; Lyon, de 827 50 à 820 ; Rouen, de 900 à 890; Saint-Germain, de 632 50 à 627 50; Lyon à la Méditerranée, de 657 50 à 655 ; le Grand-Central, de 440 à 438 75 , Cherbourg, de 485 à 480; Bâle, de 360 à 361 25; le Midi, de 542 50 à 540.

A. Blaise (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 11 au 17 février 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émission	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	913	99	403.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord
tout	137	99	72.000	500	tout	99 fr.	janv. 1854	Paris à Rouen
tout.	92	97	40 000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	sept. 1853	Rouen au Havre
tout.	54	94	31 000	500	100	9 fr. 30 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
•	•	99	60.000	500	100	4 0/0 (1).	juillet 1853.	Caen et Cherbourg
tout.	23	99	34.000	-	tout	31 fr. 25 p. un an	janv 1853	Saint-Germain.
tout.	17	99	20 000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juillet 1853	Versailles (r. g.)
149	•	99	70 000	500	250	•	avril 1853.	Ouest.
tout.	44	50	6 000	500	tout	néant.	•	Paris à Sceaux
1110	1502	99	300.000	500	tout	18 fr. 50 p. un an	oct. 1854	Orléans
627	600	99	250 000	500	tout	21 fr. p. un an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg
•	•	•	250.000	500	100	4 0/0 p. un an.	•	Id. nouvelles
14	196	99	84 000	350	tout	14 fr. p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
381	545	99	240 000	500	250	5 0/0.	janv 1854	Paris à Lyon
	•	99	3 [illegible]	500	100	5 0/0 (1).	•	Provins aux Ormes.
•	127	99	33.300	500	250	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon
•	•	•	•	•	200	•	•	Lyon à Genève
•	•	99	90 000	500	300	8 fr et 4 0/0 p. un an	juin 1853	Lyon à la Méditerranée
•	750	99	134 000	500	250	4 0/0 (1)	avril 1853.	Chemins du Midi
tout.	52	99	40 000	500	tout	néant	•	Bordeaux à la Teste
•	•	•	•	500	200	•	•	Grand Central
tout.	60	99	12.500	1.000	tout	10 fr par an	février 1853	Naples à Castellam.
tout.	50	99	9 000	500	tout	27 fr. 50 p. un an.	janv. 1853.	Anvers à Gand.

Noms des lignes	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
Nord	750 --	750 --	750 --	757 50	740 --	741 --	737 50	737 50	740 --	735 --	737 50	737 50
Paris à Rouen	910 --	910 --	925 --	922 50	915 --	910 --	945 --	900 --	905 --	•	900 --	900 --
Rouen au Havre	465 --	•	450 --	•	440 --	440 --	445 --	•	450 --	•	450 --	•
Dieppe et Fécamp	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Caen et Cherbourg	490 --	•	487 50	485 --	482 50	480 --	490 --	•	490 --	•	490 --	477 50
Saint-Germain	640 --	640 --	655 --	655 --	627 50	627 50	630 --	627 50	625 --	•	627 50	630 --
Versailles (r. g.)	•	•	325 --	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Ouest	545 --	•	500 --	•	500 --	575 --	572 50	572 50	572 50	•	575 --	575 --
Paris à Sceaux	•	•	•	•	450 --	•	•	•	•	•	•	•
Orléans	1090 --	1090 --	1105 --	1107 50	1070 --	1070 --	1015 --	1070 --	1072 50	1072 50	1075 --	1075 --
Paris à Strasbourg	730 --	732 50	740 --	740 --	736 --	722 50	717 50	717 50	715 --	711 25	717 50	715 --
Id. nouvelles	500 --	500 --	507 50	507 50	500 --	505 --	505 --	506 25	507 50	570 --	565 --	565 --
Strasbourg à Bâle	305 --	•	310 --	•	305 --	•	302 50	•	•	•	301 25	300 --
Paris à Lyon	832 50	810 --	842 50	817 50	822 50	821 50	825 --	825 --	822 50	820 --	810 --	815 75
Provins aux Ormes	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Dijon à Besançon	490 --	•	492 50	•	495 --	•	490 --	•	500 --	525 --	525 --	500 --
Lyon à Genève	450 --	455 --	460 --	465 --	460 --	460 --	455 --	457 50	460 --	•	455 --	455 --
Lyon à la Méditerranée	665 --	670 --	660 --	660 --	660 --	651 --	650 --	652 50	650 --	650 --	655 --	655 --
Chemins du Midi	550 --	555 --	560 --	552 50	550 --	545 --	540 --	540 --	540 --	•	540 --	540 --
Bordeaux à la Teste	•	•	210 --	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Grand Central	442 50	444 50	447 50	450 --	440 --	440 --	435 --	435 --	440 --	442 50	430 75	435 --
Naples à Castellam.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Anvers à Gand	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
Rentes 3 0/0	69 75	69 75	70 20	70 20	69 60	69 50	69 35	69 35	69 20	69 --	69 --	67 90
Rentes 4 1/2 0/0	98 90	98 70	99 --	•	98 40	97 75	98 40	97 25	97 50	97 50	97 40	97 30
Banque de France	2710 --	•	2735 --	•	2715 --	•	2700 --	•	2694 75	•	2700 --	•
Crédit mobilier	640 --	640 --	644 75	650 --	621 --	625 --	620 --	618 75	610 --	617 50	617 50	600 --
Comptoir national	517 50	•	525 --	•	525 --	•	520 --	•	517 50	•	520 --	•
Banque foncière	500 --	•	505 --	•	502 50	•	502 50	•	•	•	•	•
Do Obligations (Cert.)	921 75	•	930 --	•	920 --	•	925 --	•	927 50	•	930 --	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 11 au 17 février 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts annuels	Époques des tirages	Dates des paiements.
1854.	150.000	75 ans	335	tout?	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	84.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	535	375	625	5 0/0	•	Do
1854.	481.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.
Do	3.300	99 —	1091	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Do
Do.	50 300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.
1848.	11.131	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1852.	4.405	50 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1853	17.700	-- --	1.0[illegible]0	375	1.250	5 0/0	•	Do
1841.	7.319	33 —	1.105	tout.	1.250	25	•	Do
1850.	9.104	35 —	1.075	tout.	1.250	25	•	Do
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do
1844.	3.331	90 —	•	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1852.	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	•	Do
1845	3.667	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	4.909	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1846.	45.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre.
1849.	5.000	67 —	900	tout.	1.250	6 0/0	Do	janvier juillet.
1843.	2.775	17 —	1.160	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	275	625	5 0/0	Do	janvier juillet
1841.	1.000	-- --	•	tout.	625	25 --	Do	avril octobre.

Noms des compagnies	11	13	14	15	16	17
Nord-Boulogne	321 50	320 --	325 --	322 50	322 50	322 50
Paris à Lyon	1020 --	1025 --	1025 --	1020 --	1020 --	1020 --
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	505 --	505 --	505 --	503 --	502 50	502 50
Do Nouvelles 3 0/0	305 --	303 75	305 --	303 50	302 50	305 --
Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
Paris à Strasbourg	510 --	510 --	510 --	507 50	508 75	505 --
Saint-Germain nouvelles	•	•	•	•	1030 --	1030 --
Versailles r. d.	•	•	•	•	•	985 --
Ouest	900 --	900 --	900 --	900 --	900 --	•
Do nouvelles	900 --	900 --	900 --	900 --	•	900 --
Saint-Étienne à Lyon	•	•	•	•	•	•
Do 2e émission	•	•	•	•	•	•
Paris à Orléans	•	•	•	•	•	•
Do (Nouvelles 1848)	•	•	•	•	•	•
Do (Nouvelles 1852)	300 --	305 --	317 50	317 50	320 --	305 --
Paris à Rouen	•	•	•	•	•	•
Do (nouvelles)	•	1020 --	•	•	•	•
Rouen au Havre	1010 --	•	•	•	•	1025 --
Do (nouvelles)	1200 --	•	•	•	•	•
Strasbourg à Bâle	•	•	•	•	•	•
Do (nouvelles)	490 --	495 --	•	485 --	490 --	470 --
Dijon à Besançon	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 10 au 16 février 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	10	11	12	14	15	16
Nord	725 -- à 737 50	721 25 à 743 75	715 -- à 736 25	735 -- à 760 --	737 50 à 735 --	737 50 à 735 --
Paris à Strasbourg	712 50 à 725 --	712 50 à 725 --	725 -- à 741 75	737 50 à 740 --	710 -- à 715 --	718 50 à 710 75
Orléans	1025 -- à 1075 --	1025 -- à 1075 --	1050 -- à 1110 --	1075 -- à 1101 --	1075 -- à 1100 --	1057 -- à 1100 --
Paris à Rouen	925 -- à 975 --	925 -- à 975 --	950 -- à 1000 --	925 -- à 950 --	900 -- à 925 --	9[illegible] -- à 100 --
Rouen au Havre	425 -- à 450 --	425 -- à 450 --	450 -- à 475 --	450 -- à 475 --	425 -- à 450 --	461 50 à 461 50
Lyon	812 50 à 816 75	812 50 à 835 --	817 50 à 843 75	845 -- à 850 --	810 -- à 815 --	815 -- à 823 50
Ouest	•	•	•	•	•	•

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce	500	500	Echarcon ... Papeterie	1000	1000	Gaz de Wazemmes	200	150	Sécurité ... Maritime	5000	20 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce	1000	1170	Essonne ... Papeterie	1000	•	— d'Arles, 1re série	100	85	Sauvegarde ... Maritime	5000	12 0/0 b.
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1015	Bastennes ... Asphalte	1000	4[illegible]0	— Do 2e série	100	45	Océan ... Maritime	5000	25 0/0 b.
Do Do (1852)	1000	1040	Monceaux-sur-Sambre ... Forges	1000	1740	— de Besançon	450	325	Nationale ... Incendie	1000	165 0/0 b.
Sambre à l'Oise ... Canal	1000	850	Aveyron (Decazeville) ... Forges	3000	1840	— de Boulogne (Paris)	1000	•	Générale ... Incendie	5000	32,500
Sambre française canalisée	500	1500	Maubeuge (Nord) ... Forges	500	500	— de Versailles	500	375	Union ... Incendie	5000	57 0/0 b.
Tenez ... Cuivre	100	94 50	Alais ... Forges	3000	1700	— de Cherbourg	500	70	France ... Incendie	5000	28 0/0 b.
Vieille-Montagne ... Zinc	250	180	Châtillon et Commentry ... Forges	1000	1100	Messageries impériales	1000	1000	Paris ... Incendie	1000	3300
Nouvelle-Montagne ... Zinc	1000	1000	Providence ... Forges	1000	1050	— Caillard	1000	930	Providence ... Incendie	2500	31 0/0 b.
Meuse ... Zinc	250	•	Herserange (à filer) ... Forges	301	251	Gondoles parisiennes	80	160	Urbaine ... Incendie	5000	12 0/0 b.
Stolberg ... Zinc	250	•	Le Phénix	750	1215	Omnibus Entreprise générale	1000	2400	Confiance ... Incendie	5000	5 0/0 b.
Eschweiler	750	7.0	De la Loire et de l'Ardèche	1/500	1150	Omnibus rive gauche	250	240	Éventualités d'Avignon	31 50	•
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	100	41	Valentin-Cocq ... Laine	500	980	Favorites ... Omnibus	800	1700	— de Cette	19	•
Blanzy ... Charbon	500	800	Société Cail et Ce ... Usine	500	815	Hirondelles ... Omnibus	1000	225	— de Pampont	25	•
Chatelet ... Charbon	1/3 [illegible]	540	Cariboffa ... Usine	500	915	Orléanaises ... Omnibus	1000	300	Glaces d'Oignies ... Belgique	1000	1035
Charbonnages belges	500	327 50	Tuyaux de Chameroy ... Usine	500	800	Tricycles ... Omnibus	500	600	— d'Aix-la-Chapelle	375	410
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon	1000	240	Télégraphe sous-marin	25	25	Compagnie générale ... Pet. voit.	250	750	— de Montluçon	500	410
Mines de la Loire ... Charbon	1/7 [illegible]	505	Gaz anglais (Paris)	3750	4500	Ondines ... Pet. voit.	500	800	Docks	250	310
Centre-du-Flenu ... Charbon	1000	470	— français (Paris)	500	900	Lutéciennes ... Pet. voit.	500	770	Journaux réunis	500	510
Long-Pendu ... Charbon	500	•	— parisien (Paris)	1000	1275	Sylphides ... Pet. voit.	100	800	Maberly (Amiens)	500	770
Épinac ... Charbon	1/2 400	•	— de Belleville libéré	500	•	Générale ... Ass. maritime	12500	45 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	600
Haute-Loire ... Charbon	500	250	— du Nord (Batignolles)	500	825	Lloyd français ... Maritime	5000	151, 25	Gamoches	500	690
Montchanin ... Charbon	5000	5000	— de l'Ouest (Passy)	500	705	Union des Ports ... Maritime	5000	13 0/0 b.	Palais de Cristal	100	100
Azincourt ... Charbon	1/1 500	800	— de l'Est (Vincennes)	500	•	Mélusine ... Ass. maritime	5000	17 0/0 b.	Bacher	500	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

• 70. 13e ANNÉE. — N° 83. SAMEDI, 25 FÉVRIER 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

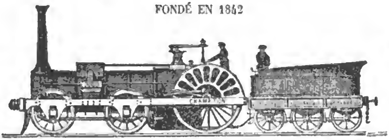
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »



On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

Situation.

Le refus de l'empereur de Russie d'accéder aux conditions proposées par l'empereur des Français, refus annoncé par *le Moniteur*, devait nécessairement affecter les cours, puisqu'il constatait officiellement l'état de guerre. Vendredi, 17 février, la rente 3 0/0 fermait à 67 90; l'Orléans, à 1,075; le Nord, à 737 50; le Strasbourg, à 715; le Lyon, à 818 75; le Crédit mobilier, à 620; hier, jeudi, 23 février, le 3 0/0 fermait à 66 65, après avoir fait lundi 65 75; l'Orléans, à 1070; le Nord, à 730; le Strasbourg, à 707 50; le Lyon, à 807 50; le Crédit mobilier, à 580; ce qui représente une baisse de 1 25 sur le 3 0/0; de 5 fr. sur l'Orléans; de 7 50 sur le Nord; de 7 50 sur le Strasbourg; de 11 25 sur le Lyon; de 40 fr. sur le Crédit mobilier.

En réalité, il n'y a eu une baisse appréciable que sur la rente et sur le Crédit mobilier. Les chemins de fer ont à peine varié.

Il y a longtemps que nous avions prévu, qu'en cas de crise, les valeurs des chemins de fer résisteraient mieux à la baisse que toutes les autres. Aussi solides que les valeurs immobilières, jouissant comme les fonds publics de tous les avantages d'intérêt public, elles présentent de plus l'avantage d'un revenu qui progresse et se développe avec l'Industrie et le Travail. Il est impossible d'assigner une limite aux revenus des chemins de fer, car on pourra toujours satisfaire aux transports qui se présenteront en augmentant le matériel. On comprend qu'un avenir pareil attire les capitaux, surtout lorsqu'ils trouvent, aux cours actuels des bonnes lignes, des placements qui varient entre 6 1/2 à 8 0/0.

F. Solar.

Crédit foncier de France.

OBLIGATIONS FONCIÈRES.

L'opération financière à laquelle le *Crédit foncier de France* vient de procéder, a pleinement réussi. Les trois quarts des porteurs de promesses d'obligations, libérées de 200 fr., qui n'avaient pas jusqu'ici complété leurs versements, par anticipation, ont profité de la faculté qui leur était offerte, de réduire leur engagement primitif. Ils ont restreint leur souscription à une obligation de 500 fr., au lieu de 1,000 fr., et, par conséquent, ils complètent leur versement au moyen de 300 fr. par titre, au lieu de 800 fr. qu'exigeait le contrat primitif.

Dans la situation actuelle, cette solution se présente d'elle-même comme très-favorable au crédit de la Compagnie, à laquelle d'importantes ressources se trouvent ainsi assurées, sans que les porteurs des obligations soient exposés à supporter une charge trop lourde.

Il importe de préciser l'effet de cette mesure à l'égard de ceux qui n'ont pas usé de cette faculté de conversion.

Aux termes du contrat primitif, suivant les stipulations écrites sur le titre même, les 200,000 promesses d'obligations qui composent l'emprunt émis en 1853, sont divisées en vingt séries de 10,000 promesses chacune. Les séries sont appelées successivement, par la voie du tirage au sort, à compléter le versement de 1,000 fr. par obligation.

La condition de chaque tirage de série, c'est que la Compagnie ait *préalablement placé dix millions sur hypothèque*, de manière à ce que la dernière série ne puisse être appelée à fournir le versement complémentaire qu'après que 200 millions auront été placés sur hypothèque par le *Crédit foncier de France.*

Cette condition ne doit, en aucune manière, être altérée par la réduction facultative, à moitié, d'une partie des engagements contractés. La Compagnie est tenue de la remplir intégralement, pour procéder aux tirages successifs des séries. De cette manière, la position de ceux des souscripteurs qui ont préféré ne rien changer à leur engagement primitif, ne sera nullement changée. Ils ne pourront être appelés, par le tirage d'une série, à verser les 800 fr. qui restent dus sur les *promesses* dont ils sont détenteurs, qu'au fur et à mesure qu'une somme de 10 millions aura été placée sur hypothèque par la Compagnie.

La réduction d'une partie des obligations à 500 fr., loin d'accélérer les tirages successifs de séries, pourrait avoir l'effet contraire, si la Compagnie ne trouvait pas le moyen de remplacer par d'autres ressources la portion de l'emprunt à l'exécution de laquelle elle a renoncé. En effet, la réalisation effective des contrats hypothécaires exige un emploi

de fonds correspondant à dix millions par série.

Mais, du moment où cette mesure fortifie le crédit de la Compagnie, elle servira aussi à augmenter ses moyens d'action.

Une pensée beaucoup plus hardie, beaucoup plus radicale avait été émise; elle consistait à ne rien demander aux porteurs des promesses d'obligation, en libérant les certificats de dépôt à 200 fr., et en délivrant, en échange, deux obligations de 120 fr. chacune, produisant 3 fr. d'intérêt et jouissant des lots. L'effet de cette mesure devait être, à notre avis, de porter immédiatement la valeur de ces obligations au-dessus du pair, et de créer une circulation en faveur de ces titres qui reposent, comme garantie, sur le sol. Nous croyons que la Compagnie aurait trouvé dans cette combinaison des éléments de prospérité plus grands que par la combinaison adoptée.

Cette idée se trouve, du reste, en partie exécutée dans la libération des obligations a 500 fr.; on peut dire qu'elle est appliquée aux deux tiers; car le porteur du *certificat* n'est appelé à fournir que 300 fr., au lieu de 800 fr. Le succès obtenu, de cette manière, par la Compagnie, lui a procuré la disposition immé-diate d'un capital important.

Quant à la question du tirage des séries, elle reste ce qu'elle était auparavant. La Compagnie a déjà placé au-delà de 30 millions sur hypothèque, sur les 44 millions de prêts autorisés par le Conseil d'administration. Elle peut donc, outre le premier tirage qui a appelé au versement la série M, en faire deux autres. Mais, au delà, pour qu'elle soit en droit de procéder au quatrième tirage, il faut qu'elle ait placé dix millions de plus, et ainsi de suite, par somme de dix millions de placement, jusqu'à l'épuisement des vingt séries, au moyen de deux cents millions de placement.

Un fait curieux s'est produit à l'occasion de la conversion facultative des obligations du Crédit foncier; il prouve l'abondance de l'argent, au milieu des circonstances difficiles qui pèsent sur la France, et montre que cette valeur, divisée aujourd'hui entre plus de cinq mille porteurs, se trouve entre bonnes mains.

Une maison de banque honorable s'était engagée à fournir le versement de 100 fr. par certificat, exigé actuellement de ceux qui ont usé de la faculté de réduction. Or, sur environ 74,000 titres qui se sont présentés, *4,000 seulement* ont profité de l'avance offerte.

Les obligations foncières sont, du reste, bien tenues, et cela doit être, car le cours auquel la baisse générale les a réduites, a pour effet de joindre un revenu plus élevé à la solidité exceptionnelle d'un titre, qui repose sur la partie la plus sûre, la plus incontestable de la valeur du sol.

Au cours de 115 fr. par certificat de dépôt (déduction faite des 800 fr. non versés), l'obligation de 500 fr. 4 0/0 donne un revenu de 4 fr. 82 0/0, outre le droit au tirage trimestriel des lots, et le remboursement à 500 fr., par conséquent, avec une prime de près de 20 0/0. L'obligation de 500 fr. 3 0/0 donne, au même cours, un revenu de 3 fr. 63 0/0, outre le droit au tirage trimestriel des lots, et le remboursement à 600 fr., par conséquent, avec une prime de près de 44 0/0.

Chemin de Dijon à Besançon.

La fusion qui avait été projetée entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Dijon à Besançon et que nous avions annoncée, n'a pu être réalisée par suite des difficultés survenues de divers points; un nouveau traité a été arrêté entre ces deux Compagnies, et nous espérons que celui-ci aura un sort plus favorable que son aîné.

La Compagnie de Paris à Lyon consent à délivrer à la Compagnie de Dijon 25,000 actions du chemin de Paris à Lyon, libérées de 250 fr.

Ces 25,000 actions seraient réparties comme suit :

1° Aux actions de Dijon à Besançon libérées de 350 fr. et représentant 33,200 actions, il serait délivré en échange 5 actions de Paris à Lyon, libérées de 250 fr., pour 7 actions actuelles de Dijon.

Dans cette attribution est compris le droit des souscripteurs aux 10,000 actions nouvelles.

2° Aux 36,800 actions de Dijon, sur lesquelles il n'a été versé que 100 fr., il serait distribué une action de Paris à Lyon contre 28 1/2 actions nouvelles, auxquelles on remboursera en outre le versement de 100 fr. qui a été effectué.

La première catégorie absorbe 23,715 actions, et la seconde 1,285 actions, ensemble 25,000 actions.

Par suite de ce traité, et les actions de Lyon étant fixées à 800 fr., voici quelle est la valeur des actions de Dijon :

5 actions de Lyon à 800 fr. font	4,000 fr.
A déduire 250 fr. pour versement non effectué,	1,250
Reste,	2,750

Cette valeur de 2.750 fr. répartie sur 7 actions de Dijon, représente 393 f. 25 c. soit 43 f. 25 c. en sus du versement de 350 f., ce qui porte le prix relatif des actions actuelles de Dijon à Besançon à 543 fr. 25 c.

Les actions de Dijon à Besançon, qui ne sont versées qu'à 100 fr. recevant une action de Lyon par 28 1/2 actions, cette proportion représente une prime d'environ 20 fr. par action.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Lyon.

SITUATION DES TRAVAUX.

Nous recevons de notre collaborateur M. Ad. Blaise, qui parcourt la ligne de Paris à la Méditerranée, la lettre suivante :

Lyon, 22 février 1854.

Il semble que le ciel se charge de faire le prospectus des chemins de fer et de démontrer chaque jour davantage leur utilité, disons-le mot, leur indispensabilité pour un peuple qui veut se livrer au travail d'abord, au loisir ensuite, sans être entravé dans ses projets par des obstacles ridicules.

Vous savez quel budget de temps j'avais fait en quittant Paris pour aller chercher un peu de soleil, de repos et de santé dans le Midi. Je n'ai pas fait encore la moitié du trajet que, déjà deux fois, les combinaisons les plus ingénieuses et les mieux conçues sont déjouées par les lacunes qui existent dans nos chemins de fer.

De Paris à Chalon, le parcours se fait, grâce à une voie excellente et admirablement entretenue, avec une régularité de chronomètre, dans de bonnes voitures, larges, bien garnies et bien chauffées, dont le comfort fait sentir d'une manière d'autant plus pénible l'atrocité de l'ombre de repas que l'on fait payer si cher à Dijon.

A Chalon, le service du chemin de fer s'arrête, et le voyageur est livré à la merci et miséricorde d'une collection de coches d'eau qui ont la prétention de faire la concurrence au chemin de fer, même après que celui-ci continuera jusqu'à Lyon.

Les malheureux, quelle présomption et quel excès d'audace! Combien le ciel nous punit, par leurs mains et à nos dépens, de leurs prétentions. A certaines époques de l'année, ce sont les hautes eaux qui les retiennent au port; à d'autres, ce sont les brouillards. Maintenant, c'est autre chose : le froid, les glaçons, les basses eaux, que sais-je? Toujours est-il qu'en arrivant à Chalon on m'a montré un trou que l'on m'a dit être la Saône, avec des bateaux à terre, mais de service, point. Me voilà donc forcément retenu à Chalon, maugréant et maudissant ceux qui, à Lyon et à Paris, ont prétendu à une autre époque qu'il était inutile de faire un chemin de Chalon à Lyon, la batellerie répondant d'une manière très-satisfaisante, assurait-on, à tous les besoins du commerce et des voyageurs! J'avais combattu cela dans le temps; aujourd'hui j'ai bien le droit de donner à ces messieurs un bel et bon démenti, et de féliciter mon pays de n'avoir pas cru à l'infaillibilité de ces avocats de la batellerie et des commissionnaires en transit.

Ne pouvant aller de Chalon à Lyon par la Saône, force m'a été de prendre une voiture et de suivre la route de terre. Au fond, si j'ai dérangé l'équilibre de mon budget de temps, il n'y a que ma santé qui en souffrira, mon voyage forcé par terre m'ayant permis de visiter les principaux ouvrages du prolonge-

ment du chemin de fer de Chalon sur Lyon, ce qui va me permettre de vous en parler.

Lorsque la Compagnie actuelle du chemin de fer de Lyon en est devenue concessionnaire, le 5 janvier 1852, la ligne était livrée à l'exploitation jusqu'à Chalon, mais plusieurs points essentiels du tracé du prolongement sur Lyon, notamment la traversée de Chalon, n'étaient pas encore arrêtés. Avant qu'on ait pu se mettre d'accord, tant avec les autorités locales qu'avec le conseil des ponts-et-chaussées, sur la direction à suivre, il s'est passé bien des mois, et comme les travaux étaient assez considérables sur ces mêmes points et que les terrains y étaient difficiles, c'est là, tout naturellement, qu'il existe encore quelques lacunes dans les terrassements, et c'est pour cela que la section de Chalon à Mâcon n'a pas été ouverte le 5 janvier dernier, ainsi que le prescrivait le cahier des charges. Par contre, il est vrai, les travaux ont été poussés avec tant de vigueur et d'habileté sur la section de Mâcon à Vaise (Lyon), qu'au lieu de n'être prête que pour le printemps de 1855, elle sera terminée et pourra être ouverte en même temps que celle de Mâcon à Chalon, c'est-à-dire en mai prochain, dans trois mois d'ici. Environ 100 kilomètres de voie simple sont déjà posés, partout où l'état des travaux l'a permis; le ballestage suit la pose et sera terminé partout en temps utile.

C'est à Lyon, au faubourg de Vaise, que sont les plus grands travaux en cours d'exécution pour l'établissement de la gare.

Entre Collonges et Vaise, on ne rencontre que deux ouvrages d'art : un souterrain de 260 mètres, derrière le village de Saint-Rambert, et un autre de 160 mètres, dit de la Pelonnière, plus près de Vaise. Le chemin de fer traverse, dans cette partie de son parcours, de fort belles propriétés de plaisance, orgueil désormais humilié des riches fabricants lyonnais. Tous ces travaux touchent à leur terme et ne retarderont pas d'une heure l'ouverture de la ligne.

La gare de Vaise, à laquelle nous arrivons en sortant des ex-villas lyonnaises, occupe une surface de 180,000 mètres, au nord de la route de Paris par la Bourgogne; elle est en remblai de 5 mètres 50 au-dessus de cette route, et de 9 mètres au-dessus du sol naturel, très-bas en cet endroit.

Les établissements créés sur cette vaste plate-forme comprennent :

1° Un hangar convert de 230 mètres, sur 32 mètres (7,360 mètres), pour la réception des marchandises à l'arrivée; ce hangar est précédé et suivi de quais découverts qui en augmentent encore l'étendue, il est desservi par un groupe de 6 voies avec plaques tournantes pour les formations et décompositions de trains;

2° Un hangar couvert de 230 mètres sur 22 (5,060 mètres), pour la réception des marchandises au départ; ce hangar est desservi par un groupe de cinq voies avec plaques tournantes;

3° Une gare de voyageurs comprenant un groupe de quatre voies couvertes, plus trois voies de remisage également couvertes et pouvant abriter 66 voitures;

4° Une grande remise pour 26 machines-locomotives avec leur tender;

5° Une petite remise pour 6 locomotives en feu;

6° Un grand atelier pour les réparations ordinaires courantes;

7° Une remise, à portée des ateliers, pour les wagons en réparation.

La construction de tous ces bâtiments est déjà fort avancée; les murs sont arrivés à peu près à hauteur. On commencera le mois prochain la couverture de la grande halle de la gare des voyageurs.

Après avoir visité les importants travaux que je viens de décrire, et qui font partie de ce que l'on appelle : *l'arrivée à Lyon*, l'habile ingénieur qui dirige toute la section de Chalon à Perrache, M. Chaperon, a bien voulu me conduire sur le chantier de la traversée de Lyon, s'étendant de l'espace compris entre la gare de Vaise et la presqu'île de Perrache, où sera établie la gare de jonction qui doit être commune au chemin de Paris à Lyon et à celui de Lyon à la Méditerranée.

La route de Paris par la Bourgogne, et celle de Paris par le Bourbonnais, formant un angle aigu avec la première, sont franchies par le prolongement du chemin de fer, sur deux ponts-biais en fonte, reliés entre eux par un remblai; au-delà du second pont, le remblai continue jusqu'aux approches de la montagne de Saint-Irénée, où commencent la tranchée et le tunnel au moyen duquel on évite Fourvière, et l'on se dirige en droite ligne sur la Saône.

Le tunnel de Saint-Irénée a 2,100 mètres de longueur; il est partout en ligne droite et perpendiculaire à la Saône. Cinq grands puits ont été foncés pour sa construction et serviront à son aérage; un sixième, foncé à quelques cents mètres de la tête nord, sert seulement aux travaux. La tranchée d'accès du nord est ouverte à la tête de la galerie, percée sur environ 30 mètres. A la suite vient un boyau d'environ 280 mètres se dirigeant sur le grand puits n° 1, dont il a fallu provisoirement abandonner le fonçage, en raison de l'abondance des eaux. Quand le boyau de reconnaissance de la tête nord sera arrivé à la rencontre du point vertical où doit atteindre le puits n° 1, il servira de galerie d'écoulement pour les eaux, et permettra de garantir les ouvriers contre des accidents possibles, et d'éviter l'établissement sur la montagne de pompes d'épuisement avec machines fixes, ce qui eût été très-coûteux.

Le puits n° 2 a 75 mètres de profondeur; il est entièrement foncé, et environ 100 mètres de boyaux sont percés à droite et à gauche dans le gneiss.

Le puits n° 3 a 80 mètres de profondeur; il est entièrement foncé; la galerie commencée dans le granit est même plus longue que celle du puits n° 2.

Le puits n° 4 aura 88 mètres de profondeur; le travail du foncement est arrivé à 40 mètres environ, et a été retardé par la traversée d'une couche de sable aquifère qui ne donnait pas moins de 1,500 à 1,600 hectolitres d'eau par heure (2,666 litres par minute). Cet obstacle est maintenant franchi, et des maçonneries hydrauliques parfaitement étanches permettent de continuer le foncement du puits.

Le puits n° 5, le dernier, a 68 mètres de profondeur et est arrivé à son niveau; 260 mètres de galerie sont en outre percés à droite et à gauche.

Enfin, la tête du sud a sa façade sur la Saône, et 160 mètres de galerie presque entièrement maçonnés.

A quelques pas de cette tête commencent les travaux du pont sur la Saône, comprenant deux arches de service sur le quai de la rive droite, quatre arches en anse de panier sur le fleuve, c'est-à-dire trois piles et deux culées, et trois petites arches de service sur le quai de Lyon, rive gauche de la Saône. Les cinq petites arches des deux rives sont entièrement terminées et clavées, et les trois grandes fondées et les assises montées au-dessus de l'étiage.

Ce pont sera complétement achevé dans le courant de la campagne qui va s'ouvrir; le tunnel ne sera pas fini avant la fin de l'année prochaine, de telle sorte que le chemin de fer de Lyon n'arrivera à Perrache qu'au printemps de 1856. Mais qu'importe aux voyageurs que leur destination soit Lyon ou Marseille ! D'ici à trois mois ils pourront arriver à Lyon sans débrider, en douze heures, et ne seront plus exposés aux caprices de la Saône, coquette surannée qui a des vapeurs nommées brouillards; qui gèle l'hiver, qui déborde au printemps et se sèche l'été, de sorte que l'on ne peut jamais compter sur elle.

Dans ma prochaine lettre je vous parlerai du Rhône, qui me joue depuis quarante-huit heures le même tour que la Saône, sous prétexte qu'il n'a que 14 centimètres d'eau à l'étiage, et ne peut pas se charger de ma maigre personne. Encore un qui a fait payer le pain cher aux malheureux cet hiver, et qui a grand besoin que le chemin de fer mette un terme à ses extravagantes prétentions. Il a beau avoir pour lui les maîtres de forges, qui ne livrent pas les fontes et les rails à la Compagnie de la Méditerranée, il faudra bien, à quelques mois et à quelques 100,000 f. d'indemnité près, que les livraisons aient lieu, que le chemin soit ouvert, et alors on verra, non pas la mort de la batellerie, que personne ne veut, mais la régularisation de ses services et de son fret par la concurrence du chemin de fer, qui sera là comme partout ailleurs, comme sur le Nord, comme sur Rouen, le véritable modérateur du prix des transports.

Tout à vous et à la semaine prochaine,

A. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de Paris à Bordeaux.

Les travaux de terrassements pour le che-

min de fer de Poitiers à la Rochelle sont en pleine activité. Déjà la jonction de l'embranchement a la ligne de Paris à Bordeaux est faite à Saint-Benoit et se poursuit jusqu'au Clain, sur lequel deux ponts de service viennent d'être établis. Deux cents ouvriers sont arrivés samedi à Ligugé et trois colossales locomotives font sans relâche le transport des terres.

Chemin de fer central suisse.

On lit dans le journal *la Suisse* :

« Lorsqu'en décembre 1852 parut le prospectus de cette entreprise, il s'agissait de construire un réseau ayant 195 kilomètres de longueur, dont le coût a été évalué à 48 millions, et le revenu d'abord au 5, et, pour plus tard, au 10 0/0. La ligne de Soleure, dont la concession était alors encore pendante, vint s'y ajouter et porter la longueur de la voie à 225 kilomètres, dont 64 à double voie.

» Il a fallu une année entière pour pousser les travaux préliminaires au point où ils sont maintenant arrivés; c'est-à-dire non-seulement pour déterminer les tracés les plus convenables et les moins coûteux, mais aussi pour fixer de telle sorte la mesure des travaux que l'on pût apprécier à peu près le montant de la dépense. Le résultat de cette étude d'ensemble a constaté que le capital proposé de 48 millions ne sera pas dépassé, bien que la ligne aura 30 kilomètres de longueur en sus. La durée de ces études se trouve par là justifiée; ce n'est, en effet, qu'à ces études approfondies que l'on doit d'être arrivé à ce résultat favorable, admiré même par des ingénieurs étrangers. Ajoutons que sous le rapport des frais, le doute est d'autant moins possible que l'on a déjà adjugé la construction de 37 kilomètres à 5 0/0 audessous du prix porté au projet; et à chaque adjudication il y a eu grande concurrence d'entrepreneurs.

On sait déjà que le chemin de fer de Bâle-Sissach sera mis en exploitation avant la fin de cette année et que tout a été disposé à cet effet. On sait également que le tunnel de Hauenstein, dont les frais de construction avaient été évalués à 5 millions, a été adjugé à 4 1/2 millions à un entrepreneur qui offre les meilleures garanties et qui s'est engagé à l'achever dans trois ans.

La totalité du capital, c'est-à-dire la base pour apprécier le revenu, est donc fixée avec la plus grande certitude possible, et pour apprécier la valeur de l'entreprise au point de vue financier, il reste à calculer le revenu probable de l'exploitation.

Ce n'est que par analogie que l'on peut y procéder, car il a été partout démontré que la circulation sur les routes ordinaires est une donnée très-insuffisante comparativement à celle des chemins de fer.

Les tableaux qui viennent d'être publiés en France touchant le produit de tous les chemins de fer en exploitation dans ce pays, nous conduiront approximativement au résultat. Les prix de transport y sont les mêmes que ceux qui nous sont accordés par les concessions; d'un autre côté, ceux qui connaissent les deux pays ne sauraient douter que la circulation en Suisse n'égalera au moins celle de la France. Nous n'avons pas, à la vérité, de grandes villes; en revanche, notre commerce local, ce qui est le plus important, comme on sait, pour les chemins de fer, a atteint un développement qui n'a pas d'égal dans aucun pays du continent. Outre cela, nous avons chaque année une affluence croissante de visiteurs étrangers.

D'après les susdits tableaux insérés au *Moniteur*, le produit brut des chemins de fer français en 1853 a un peu dépassé en moyenne et par kilom., 41,000

Les frais d'exploitation déduits, 50 0/0 environ, 21,000

Il reste en revenu net, par kilom. 20,000

En prenant cette moyenne pour les 225 kil. de notre réseau, nous trouvons un revenu net annuel de 4,500,000 fr., c'est-à-dire plus de 9 0/0 du capital. Si nous comptons maintenant que le quart des 48 millions sera émis en obligations portant le 5 0/0, nous trouvons que le dividende des actions atteindra presque le 11 0/0.

Les chemins de fer français n'ont pas sans doute produit tout d'abord le revenu actuel; ils l'ont obtenu au moyen du prolongement et de la fusion des diverses lignes, aussi bien qu'en comblant les lacunes. Mais remarquons, quant au chemin de fer central suisse, que, dès son ouverture, il se trouvera en communication avec trois ou quatre lignes des plus importantes du continent. On peut ajouter au surplus que le nombre des chemins de fer qui produisent le 6, le 10 et même le 15 0/0, n'est pas en majorité. Répétons enfin qu'il y a peu de pays mieux dotés que la Suisse sous le rapport du mouvement commercial et du bien-être général.

Société d'Herseranges.

M. le comte Siméon, qui avait été nommé membre du conseil de surveillance de la Compagnie des forges d'Herseranges, dans la dernière assemblée générale des actionnaires, n'a pas accepté ces fonctions.

ACTES OFFICIELS.

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu notre décret en date du 7 mai 1853, qui a approuvé une convention, en date du 6 mai précédent, portant concession du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble;

Vu le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu la loi du 10 juin 1853, qui a approuvé les art. 3 et 5 dudit cahier des charges;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 13 février 1854, devant Me Foucher et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. La société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent du cahier des charges sus-mentionné.

Art. 3. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. La société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, aux préfets des départements de la Seine, de l'Ain et de l'Isère, au préfet de police, à la chambre de commerce de Paris et aux greffes des tribunaux de commerce de Paris et de Grenoble.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des Lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine, de l'Ain et de l'Isère.

Fait au palais des Tuileries, le 18 février 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
ORLÉANS	704,639 »	171,386	32.1
NORD	670,464 »	116,627	21.0
ROUEN	188,941 »	23,886	14.4
HAVRE	91,017 »	27,233	42.6
STRASBOURG	478,780 »	127,054	56.1
BALE	56,063 »	12,566	28.8
OUEST	95,644 »	12,820	15.4
MÉDITERRANÉE	178,256 »	35,457	24.8
		Diminution s. 1853 Totale	0/0.
LYON	310,177 »	789	0.2

AD. BLAISE (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

OUEST. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 44, boulevard Montparnasse.
Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.
Des modèles de pouvoirs seront délivrés à la Compagnie.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — L'assemblée générale se réunira le samedi 25 mars, à 3 heures, rue Laffitte, 23.
Vingt actions donnent le droit de faire partie de l'assemblée.
On donnera des cartes d'admission sur dépôt des titres.

ROUEN AU HAVRE. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.
On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.
Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

DIJON A BESANÇON. — Jeudi, 2 mars, assemblée générale pour examiner et recevoir les comptes annuels, entendre le compte-rendu des négociations entamées pour la fusion de Dijon avec Lyon, et délibérer sur diverses propositions soumises par le Conseil. — Déposer vingt actions.

CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroi (Belgique).
Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.
Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire directeur ;
Ou, au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;
Ou, au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.
MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres, conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

ANVERS A GAND. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport, exposé du bilan, et élections.
Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février ; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 21 février.

GRAND'COMBE. — Le 26 mars, assemblée générale, à Nîmes.
Déposer vingt actions, au moins, à Nîmes ; à Paris, rue Lepelletier ; à Marseille, rue Haxo, 17.

APPELS DE FONDS.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER. — La série M, composant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, dans le tirage qui a eu lieu publiquement, au siége de la Société, le 22 courant, pour la libération complète des obligations définitives de 1,000 f.
En conséquence, tout porteur de promesse appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

STRASBOURG. — (Voir aux échanges de titres)

PARIS A ROUEN. — Emission de 18,000 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.
L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.
Les autres versements se feront ainsi :
250 fr. le 15 mai 1854 ;
id. le 15 août 1854 ;
id. le 15 novembre 1854.
Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1 décembre 1854.
La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

PARIS A ROUEN. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

MINES DE LA LOIRE. — Depuis le 1er février, paiement du coupon de 25 f. des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (*Voir aux appels de fonds.*)

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Le 21 février, à une heure, rue d'Amsterdam, 11, a eu lieu le tirage de 27 obligations de l'emprunt de 1845, et de 43 obligations de l'emprunt de 1847, remboursables le 1er mars.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

Une phase importante dans le travail du tunnel Saint-Irénée vient de se terminer. Il s'agissait de passer le plateau d'eau qui se trouve à 30 mètres de profondeur sous la place de Trion, et qui arrêtait le forage du puits.

Après des travaux préparatoires longs et coûteux, vu qu'ils nécessitaient l'établissement de cinq machines à vapeur, M. Mangini est venu à bout d'établir un revêtement imperméable à l'eau dans la partie de sables aquifères que traverse le puits no 4 établi à Trion.

Un petit conduit avait été ménagé à la partie basse de ce revêtement pour l'écoulement libre des eaux pendant la durée de l'opération, et ces eaux étaient élevées au jour par une forte pompe, analogue à celles qui sont établies sur les puits d'extraction de houille.

L'opération étant terminée, il ne s'agissait plus que de fermer l'orifice d'écoulement pour retenir les eaux derrière le revêtement. C'est ce qui a été fait par M. Mangini lui-même aidé de deux ouvriers.

Aussitôt le tampon placé, le jeu des pompes a été suspendu, et nous avons été témoins de l'arrêt complet dans l'écoulement.

A son retour à l'orifice du puits, M. Mangini a été reçu par ses ouvriers, à la tête desquels se trouvaient M. Delaval, conducteur des travaux, et des piqueurs. L'un de ces derniers lui a offert un bouquet.

Placée à 150 mètres au-dessus du niveau de la place de Bellecour, quel magnifique parti on pourrait en tirer pour orner cette place de jets d'eau! Les pompes voisines continuent quelque temps encore d'y pulser, afin de diminuer sa pression contre les parois de la maçonnerie du puits et faciliter l'assise et la dessiccation de ces parois en maçonnerie doublée de tôle.

Maintenant on va poursuivre le creusement du puits jusqu'au niveau du tunnel.

(*Gazette de Lyon.*)

Compagnie du Télégraphe électrique sous-marin.

Rapport des administrateurs de la Compagnie du Télégraphe électrique sous-marin entre la France et l'Angleterre, fait à l'assemblée générale des actionnaires, tenue au siége de la Société, 85, rue de Richelieu, à Paris, le mercredi 15 février 1854.

Messieurs,

Cette assemblée a été convoquée en vertu des dispositions de l'art. 16 de vos statuts.

Les gérants ont l'honneur de vous soumettre les comptes de la Société, comprenant les recettes et dépenses pour l'année 1853. Ils espèrent que le résultat de ces comptes sera favorablement accueilli par vous.

MM. les actionnaires voudront bien remarquer que, le 20 juin dernier, le télégraphe sous-marin entre Douvres et Ostende a été mis à la disposition du public pour la transmission des dépêches. C'est à dater de ce jour que la convention entre la Société, agis-

sant sous la Charte royale, et notre Compagnie a commencé à avoir son effet et que les comptes des recettes et dépenses des deux entreprises ont été divisés en proportions égales. Ces comptes indiquent :

1° Les recettes et dépenses de notre Société du 1er janvier au 19 juin 1853 ;

2° Celles des deux Sociétés du 20 juin au 31 décembre même année.

D'après le relevé de ces comptes, il résulte que les gérants se trouvent dans la position de pouvoir répartir, à titre de dividende pour les six premiers mois, une somme égale de 4 0/0, et pareille somme pour les six autres mois, formant ensemble un total de 8 0/0 pour l'année sur le capital de la Société, et de laisser en réserve un surplus de 4,973 fr. 50 c.

L'art. 14 de nos statuts porte que :

« La répartition des dividendes aura lieu le 1er mars de chaque année. » Les gérants pensent que cette clause pourrait être modifiée et proposent à l'assemblée de fixer à l'avenir la répartition des dividendes aux 1er mars et 1er septembre de chaque année.

Les gérants ont acquis l'assurance que le gouvernement français a déjà pris des mesures pour la construction d'une nouvelle ligne de Paris à Calais, afin d'établir sans retard la communication instantanée entre les deux capitales; les deux fils destinés à ce service seront placés dans le courant du mois prochain sur des poteaux en dehors de la ligne actuelle. Les gérants, tout en rendant hommage aux bons procédés de la part de l'administration française à cet égard, ont soumis à son appréciation les avantages qui résulteraient de la pose de ces deux fils dans une voie souterraine d'après le système adopté en Angleterre entre Douvres, Londres, Birmingham, Manchester et Liverpool. L'application de ce système, dont les propriétés sont incontestables, aurait entièrement supprimé tous les dérangements, et la transmission n'aurait jamais subi la plus petite interruption.

Les gérants regrettent vivement que cette dernière concession n'ait pu être encore obtenue ; et si de nouveaux retards sont signalés dans la transmission des dépêches, la cause ne pourra en être recherchée que sur le parcours français dont la ligne électrique aérienne se trouve exposée aux intempéries des saisons et subit l'influence des variations atmosphériques.

Tout en attendant de plus grands avantages et un développement des ressources pratiques et scientifiques des télégraphes à l'avenir, nous ne devons pas perdre de vue le passé.

A peine deux ans se sont écoulés depuis la pose du câble qui relie la France et l'Angleterre, qu'une seconde ligne (la propriété conjointe de notre Société) arrive à Ostende. Des communications directes permanentes sont établies entre Londres et Paris, et Londres et Bruxelles.

Le privilége de la transmission sans interruption des dépêches à Berlin nous a été accordé, et les expériences ont eu lieu, qui mettent Hambourg, Vienne et même Lemberg (distance d'environ 2,900 kilomètres), à la portée de notre bureau de Londres dans un espace de temps presque imperceptible.

Notre Société a été admise dans l'Union télégraphique des puissances continentales, et a obtenu l'avantage d'un service de nuit avec les villes principales de l'Europe.

Le nombre des dépêches a toujours été croissant, et les résultats ont été satisfaisants.

En novembre 1852, 1,475 ont été reçues et transmises, tandis que pour le même mois, en 1853, il y en a eu 2,624.

En janvier 1853, 2,016, et au même mois 1854, 3,120.

Enfin, MM. les gérants ne peuvent que vous féliciter sur le progrès continu de cette entreprise, et ils espèrent que, par suite de la bienveillante protection accordée à la Compagnie par le gouvernement français, la Société du télégraphe sous-marin sera en mesure de satisfaire à toutes les demandes du public, et qu'elle obtiendra, sinon un état de perfection absolu, du moins toutes les facilités compatibles avec l'important accroissement des transmissions télégraphiques.

Par autorisation des gérants :

JAMES POWER,
Représentant de la Compagnie à Paris, 85, rue Richelieu.

Le dividende de 8 0/0 sera payé au siége de la Société à commencer du 1er mars prochain, de midi à quatre heures.

Société des mines et usines de cuivre de Marienberg et Bendorf.

A Bendorf (Prusse).

RAISON SOCIALE :

ED. LETRANGE ET Cie.

La Société pourra être convertie ultérieurement en Société anonyme.

SIÉGE SOCIAL :

Bendorf, près Neuwied (Prusse rhénane).

CAPITAL SOCIAL :

1,500,000 fr., ou 400,000 thalers de Prusse, divisé en 2,000 actions de 200 thalers, soit 750 fr. chacune, et pouvant être porté ultérieurement à 1 million de thalers.

DURÉE DE LA SOCIÉTÉ :

30 ans.

GÉRANT :

M. EDOUARD LETRANGE.

CONSEIL DE SURVEILLANCE :

MM.

Edouard Estivant, de la maison Estivant frères, fabricants et fondeurs de cuivre, à Givet (France) et à Bendorf, *président* ;

Pirlot, firme Ferd. Pirlot, fabricant et fondeur de cuivre à Liége (Belgique) ;

Napoléon Schleicher, fabricant et fondeur de cuivre à Stolberg (Prusse) ;

Adolphe Charlier, administrateur, directeur-gérant de la Société métallurgique, à Bonn (Prusse).

Par acte de fusion de 13 janvier 1854, les mines de cuivre et usines de Saint-Marienberg, appartenant à la Société métallurgique de Bonn (Prusse rhénane) et les usines à cuivre de Bendorf, de MM. Estevant frères, de Givet (France), ont été constituées en Société en commandite et par actions.

La mine de Marienberg est une des plus anciennes connues sur le Rhin.

Elle est aussi aujourd'hui la plus développée, et son gisement le mieux constaté. Ses cuivres jouissent d'une vieille réputation. Elle est située à une distance de quelques heures seulement de l'usine de Bendorf, par la voie du Rhin. Elle possède à sa surface même une grande usine pour le traitement des minerais de cuivre par la voie humide.

L'usine à cuivre de Bendorf est la seule qui effectue dans le pays le traitement des minerais de cuivre par les procédés gallois ; c'est également la seule y existant aujourd'hui en état de consommer de grandes quantités de minerais ou de cuivre bruts, et de les livrer au commerce, soit à l'état de lingots, soit de plaques immédiatement propres au martelage ou au laminage.

Il semblait déjà dès longtemps que ces deux établissements, Marienberg et Bendorf, fussent le complément l'un de l'autre, vu leur proximité réciproque et leurs besoins mutuels. Depuis plusieurs années, la mine vendait ses produits à l'usine de Bendorf.

Pendant ce temps les deux établissements purent juger des avantages à résulter de la fusion de leurs intérêts. C'est après cette étude, œuvre du temps, qu'ils viennent de se fondre en une seule et même Société.

La richesse de la mine se trouve constatée par sa production précédente et les travaux ouverts, et aussi par les rapports d'autorités notoirement compétentes, qui classent ce gisement en première ligne et susceptible d'une exploitation au moins triple de ce qu'elle est aujourd'hui (1).

L'usine à voie humide, livrant comme produit accessoire des sulfates de fer et autres produits chimiques, convertira en cément les minerais pauvres. L'usine de Bendorf, avec ses moyens puissants de raffinage, affinera ce cément, en même temps qu'elle opérera par voie sèche le traitement des minerais riches.

Ces établissements étant en plein roulement dès leur début, sans aucune école à faire, et n'ayant à desservir qu'un faible capital, il est

---

(1) *Extrait d'un rapport fait sur la mine de Saint-Marienberg, en 1853, par M. Noeggerath, conseiller supérieur des mines et professeur de minéralogie et d'exploitation de mines à l'Université royale de Bonn.*

« Prenant en considération les conditions de cette mine, on rencontre de tous côtés les perspectives les plus brillantes pour son exploitation à venir, sans ... de longue haleine. On peut admettre, avec toute la certitude que comportent les questions de l'espèce au point de vue de l'art, qu'un gîte métallifère qui, comme celui de Marienberg, s'est montré riche en minerai et comme donnant de beaux résultats plusieurs siècles durant, dont le très-grand développement est constaté d'une manière aussi évidente, se montrera également productif à une profondeur beaucoup plus grande. »

probable qu'ils fourniront, par leur réunion, les plus beaux résultats.

C'est porter leur rendement au minimum que de l'évaluer à un *cours moyen des cuivres* à 10 0/0 net, *année moyenne*.

En 1850, les prix des cuivres (*tough cake*) anglais était de liv. st. 84 par tonne; il est aujourd'hui de liv. st. 126 en janvier 1854.

Chemin de Paris à Cherbourg.

Les travaux du chemin de fer de Caen à Cherbourg sont entrepris aux abords de la ville de Valonges, sur une longueur totale de 6,700 mètres. L'administration a accordé pour ces travaux un crédit de 660,000 fr., sur lequel doivent être aussi imputées les indemnités de terrain.

Les chantiers n'ayant été ouverts que pour donner de l'ouvrage, pendant la saison rigoureuse, aux ouvriers inoccupés, leur activité est proportionnelle au nombre de ces ouvriers que les autorités administratives dirigent sur ces ateliers. Aussi le nombre des ouvriers a été de 600 environ, dans la troisième semaine de janvier; ce nombre a toujours décru depuis. Il faut en attribuer la cause à la douceur de la température, qui a permis de reprendre de bonne heure les travaux de la campagne, et aux armements du port militaire de Cherbourg, pour lesquels on a rappelé un grand nombre d'ouvriers d'art primitivement congédiés. C'est ainsi que, sur 1,070 ouvriers dirigés sur les ateliers du chemin de fer par M. le sous-préfet de Cherbourg, on en compte 200 présents au plus. Tous les autres ouvriers sont de Valognes ou des environs, et forment près des trois quarts du nombre total.

La nécessité d'organiser d'urgence les ateliers à l'entrée de l'hiver, n'a pas permis à l'administration de faire précéder l'occupation des terrains par les formalités prescrites par la loi d'expropriation. Ce retard va être réparé sans délai, et les enquêtes nécessaires vont s'ouvrir incessamment. Cette circonstance a prouvé l'empressement de tous les propriétaires à seconder les efforts de l'administration pour venir en aide aux classes nécessiteuses; en consentant à laisser occuper leurs propriétés avant même qu'on eût pu procéder à l'évaluation des indemnités qui, d'après la loi, devraient être préalables, ils ont permis de secourir, par un travail productif, les populations laborieuses si cruellement éprouvées par la cherté des subsistances, et le pays doit leur en être reconnaissant.

Nous croyons savoir que les études entre Cherbourg et Carentan sont complétement achevées et vont être soumises à l'approbation de l'administration supérieure.

(*Journal de l'arr. de Valognes.*)

Compagnie des Docks-Napoléon.

La Compagnie des Docks-Napoléon a conclu le 14 courant, avec des capitalistes anglais, à la tête desquels se trouve la maison Fox Henderson, un traité dont les bases assurent définitivement le succès de l'entreprise. Le traité embrasse à la fois l'organisation financière et administrative de la Compagnie et la construction des Docks-Napoléon. Il assure à la Compagnie la coopération d'hommes spéciaux et éminents du commerce anglais, et tend à établir entre les Docks des deux pays des rapports dont les conséquences seront incalculables. Dans cette combinaison, les actions de la Compagnie seront libérées à 125 fr.

MM. Fox Henderson et Cᵉ sont les constructeurs bien connus du Palais-de-Cristal à Londres.

Chemin de fer de Turin à Gênes.

Nous recevons de l'un de nos correspondants de Turin les détails suivants sur la construction du chemin de fer de Gênes.

AD. BLAISE (des Vosges).

Comme dans l'un des derniers numéros de votre estimable journal vous avez bien voulu dire quelques mots sur l'ouverture du chemin de fer entre Turin et Gênes, je vous serais très-obligé si vous aviez encore la complaisance d'ajouter les renseignements suivants, qui ne manqueront pas d'exciter la curiosité de vos lecteurs.

Le chemin de fer entre Turin et Gênes est établi dans des conditions de pentes exceptionnelles et qui ne se rencontrent pas encore ailleurs. A Ducino, distant de Turin de 35 kilomètres, on rencontre une pente de 26^{mm} sur 2,500 mètres avec des courbes de 400 et 350 mètres de rayon. Après Alexandrie, les pentes sont de 8^{mm}; dans la vallée de la Scrivia, elles comprennent des courbes de 600 mètres. Le point culminant du chemin de fer aux Apennins se trouve à la distance de 22 kilom. de la station de Gênes et à la hauteur verticale de 345 mètres. A partir de ce point, la voie descend dans un tunnel avec une pente de 29^{mm} pendant 3,500 mètres, et de 35^{mm} sur les 2,500 mètres suivants. Après, sur une longueur de 4,000 mètres environ, est une hauteur verticale de 98 mètres. Ces pentes sont de 25, 28 et 30 0/00. Dans cette localité, la voie suit des courbes continues de 400 mètres; ensuite, la descente maximum est de 115^{mm}.

Sur ce chemin de fer, on rencontre des ouvrages d'art en maçonnerie importants sur le Pô, le Tanaro, le Bormida et leurs affluents, sept ponts, dont quatre avec 40 mètres d'ouverture sur le torrent Scrivia, outre des viaducs élevés de 30 mètres et au-delà sur plusieurs centaines de mètres; sept tunnels d'un développement de 7,100 mètres, et plusieurs petites galeries faites à ciel découvert sur une faible longueur. On rencontre des remblais et des déblais très-profonds.

La traversée des Apennins se fait avec des locomotives construites dans les établissements Stephenson et Cockeril, suivant un nouveau système inventé par MM. les ingénieurs Grandis, Rava et Sommellier, chefs de service, sur les indications et projets desquels ont également été construites les locomotives de Ducino. Ces ingénieurs ont beaucoup travaillé pour l'exploitation de ce chemin de fer, et il paraît qu'ils sont parvenus à des résultats qu'on était loin d'espérer eu égard aux grandes difficultés dans lesquelles ils se trouvaient enveloppés, et desquelles vous pouvez juger en examinant les pentes et les courbes du chemin. Une preuve de cet heureux résultat est que les 8 et 9 courant, dans le voyage d'essai, personne n'a remarqué et on ne s'est même pas aperçu qu'on venait de traverser un tronçon de chemin de fer qui, pour les courbes et les grandes inclinaisons présentait à l'exploitation des difficultés qui ne se rencontrent pas encore autre part, et que par un système de locomotives nouvelles et combiné sans tâtonnement, on avait résolu la plus grande difficulté qui se soit jusqu'à ce jour présentée dans l'exploitation des chemins de fer. Ce fait honore hautement les ingénieurs susdits et place le chemin de fer de Turin à Gênes au premier rang, soit pour les grandes dépenses qu'il a exigées, soit pour l'heureuse solution de grandes difficultés d'exploitation, et vient en appui des nobles paroles que M. le comte de Cavour a adressées aux invités : *que le génie italien est toujours le même et qu'il suffit de lui fournir des occasions pour le montrer.*

On espère que dans peu d'années, on arrivera à percer et à traverser en chemin de fer les Alpes qui nous séparent de la Savoie, et qu'enfin seront exaucés les vœux de l'Italie, d'avoir une communication facile, rapide et économique avec la capitale de la civilisation moderne et avec les peuples les plus éclairés et les plus industriels de la terre.

Agréez, etc. G. J. S.

Forges.

SAINT-DIZIER, 16 FÉVRIER.

Le marché a montré moins d'activité que pendant la semaine précédente. Cependant il existe encore des besoins. Des acheteurs ont demandé, en voulant obtenir des concessions qui n'ont pas été accordées; les demandeurs parlent de craintes de guerre, et, dans cette circonstance, d'incertitude du cours. Le maintien des prix des fontes fines, à la foire de Besançon, a donné de l'espoir à nos producteurs.

Guerre ou paix, tout est là. Dans le doute, les acheteurs s'abstiennent. Que demain les puissances belligérantes dressent la branche d'olivier, et les prix s'affermissent, les demandes affluent.

Les prix raisonnés se règlent d'après les derniers marchés : fonte à fer, 150 et 155 fr.; fonte pour 2ᵉ fusion, 190 et 192 50, le nᵒ 1. Les fers laminés continuent à être demandés à 325 et 330 fr. L'écoulement des fers battus à la houille est toujours faible à 335 fr. Plusieurs usines sont en chômage. En fers battus demi-roche au bois, on a fait encore, pour un petit marché, 335 fr.

FRANCHE-COMTÉ.

Foire des maîtres de forges.

On écrit de Besançon, 10 février :

« Le marché a été presque nul : ventes peu importantes et prix stationnaires. On vit au jour le jour, attendant pour le lendemain une solution qui s'éloigne sans cesse, et personne ne veut se charger de grands approvisionnements dans une position aussi incertaine. Le commerce et l'industrie s'accommodent mal d'un tel état de choses; mieux vaudrait une

crise décidée que cette langueur qui paralyse tout. »

— *Deuxième bulletin.* — La foire de Besançon a donné un résultat bien inattendu ; chacun croyait à une baisse que les événements politiques semblaient justifier, et cependant, dès l'ouverture du marché, il s'est présenté acheteurs aux anciens prix : 230 fr. les 1,000 kilog. à l'usine. On ne parle d'aucune affaire marquante, les acheteurs les ont limitées à leurs besoins.

HAUTE-GARONNE.

On mande de Toulouse que les fers de l'Ariége sont encore tenus, rendus dans cette localité, à 390 et 400 fr. les 1000 kilogr. ; les producteurs ont commencé à ralentir leur fabrication.

Les fers laminés se raisonnent à des prix en faveur. Cela tient à la rareté de cet article : les forges qui fournissent ces contrées, les usines de Decazeville et d'Aubin, sont presque exclusivement occupées aux commandes des chemins de fer.

Le dépôt des forges d'Alais est complétement dessassorti ; néanmoins, pour le peu d'échantillons qu'il lui reste, on a élevé les prix de 20 fr. par 1000 kil., ce qui porte leur marque *fer soudant* à 380 fr., avec 20 fr. d'augmentation par classe. — *Fer ordinaire* à 350 francs.

Le dépôt des fers de Basse-Indre a bien peu d'échantillons ; il cote toujours à 400 fr. la 1re classe.

Le dépôt de la forge des Avalats (Tarn), qui produit des fers de qualité supérieure, cote à 410 fr. Ce dépôt est passablement assorti.

Le dépôt des forges de la Compagnie de la Loire et de l'Ardèche reçoit considérablement; il cote ses marques Lavoûte ou Lorette à 360 fr. Bessége (Gard) à 320 fr. les 1000 kilogr.

On raisonne les aciers aux prix suivants : Acier laminé ordinaire pour ressorts de voiture, 80 fr. les 100 kil. ; d° bonne qualité, 110 fr. ; d° qualité supérieure, 120 fr. ; acier au marteau, étiré, de dimension ordinaire, 80 fr. ; n° 1, corroyage, 100 fr. ; n° 2, d°, 120.

PARIS.

Notre correspondance ne nous signale rien. La position des fers est absolument la même : affaires calmes, prix nominaux ; le commerce subit en ce moment une véritable crise financière ; la Banque de France n'accepte les bordereaux d'effets qu'au fur et à mesure des échéances, et en province, la difficulté d'obtenir de l'argent devient de plus en plus grande. La rareté de l'argent monnayé a décidé le ministre des finances à arrêter que l'escompte bonifié aux redevables qui acquittent en numéraire les droits de douanes à l'importation, sera calculé dorénavant à 4 0/0 par an.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 10 février :

Les fontes en gueuse d'Ecosse ont subi quelques fluctuations; les prix ont varié de 93 fr. 75 à 96 fr. 25 à Glascow ; le marché a clos à ce dernier taux. Les rails sont recherchés; une affaire considérable a été conclue à prix non cité ; on cote les rails du pays de Galles 200 fr. ; d° du Staffordshire, 212 fr. 50.

—

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 11 février :

La situation des fers et des charbons n'a pas varié cette semaine. Elle est toujours bonne. Le travail se soutient très-bien et les demandes continuent avec la même activité. A voir le mouvement de nos industries, on ne croirait pas qu'il y a apparence de guerre à l'horizon. Un bon symptôme encore de la confiance qui règne en notre contrée, c'est que l'escompte se fait toujours avec facilité.

Cours du fret. — Pour Bruxelles, 6 fr. 10; Gand. 9 fr. 50; Paris, 12 fr. ; Amiens, 11 fr. ; Rouen, 13 fr. 50.

Liége, 11 février :

Depuis quelque temps notre marché de fonte et de fer a été un peu animé à cause des complications de la question d'Orient; mais la plus grande activité ne continue pas moins à régner dans nos établissements, dont la plupart ont des engagements tellement considérables à remplir pendant le courant de cette année, qu'ils ne peuvent plus guère en accepter de nouveaux. C'est principalement en fonte d'affinage pour l'exportation que les engagements les plus importants ont été pris.

Aucune affaire de quelque importance n'est à signaler, quoique des propositions assez fortes en rails et fers marchands, pour l'exportation, aient été faites depuis peu à plusieurs de nos établissements, qui n'ont pas voulu consentir à traiter sans une hausse sur les derniers cours.

Les prix se maintiennent très-fermes, par continuation, et sont cotés, les 1000 kil. pris aux usines : fonte d'affinage, à fr. 120 ; fonte de moulage, à fr. 170, 160, 150, 140, pour les nos 1, 2, 3 et 4 ; rails, fr. 240 ; fers marchands, fr. 230 pour le n° 1, fr. 250 pour le n° 2 et fr. 270 pour le n° 3. Ces derniers prix ont même tendance à la hausse, car ils ne sont plus en harmonie avec celui de la fonte d'affinage, dont le prix s'est amélioré dans une proportion plus forte.

Grâce à une extension plus grande, les charbons sont devenus moins rares ; mais ils sont toujours très recherchés et à des prix très soutenus.

BOIS.

Grand calme sur les bois. L'hiver a repris chez nous avec une nouvelle intensité, telle qu'elle a fait arrêter les exploitations et le flottage des charpentes déjà commencé.

La vente à Paris a cessé de nouveau, par suite des craintes de guerre plus prononcées. La place promet une belle vente pour le printemps ; aussi, à la moindre espérance de paix, verrait-on une amélioration sensible. La rareté de l'argent s'oppose aussi à la vente ; le vendeur voudrait être réglé de suite quand, au contraire, l'acheteur demande un délai.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Chemin de fer d'Orléans.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de prévenir le public que le service central de l'administration, établi rue Drouot, 4, sera transféré, le 27 courant, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Le Directeur,

CH. DIDION.

Correspondance.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, elle est probable. — N° 2, nous les publions. — N° 3, nous ne le pensons pas. — N° 4, exagéré. — N° 5, cela ne changerait rien à la répartition. — N° 6, non. — N° 7, oui, c'est possible.

M. P. N., à Toulouse. — Ce qui a été publié a été fourni officiellement par la Compagnie.

M. H., à Francfort. — Nous n'avons pas compris votre question. — Merci de vos renseignements.

M. G. N. — Nos 1 et 2, conservez et n'échangez pas pour du n° 3, qui n'offre pas, comme placement, une sécurité aussi grande.

M. V., à Blaye. — N° 1, excellent. — N° 2, médiocre. — N° 3, vendez. — N° 4, oui. — N° 5, jamais.

M. L. B. ***. — N° 1, elles produiront en moyenne 15 à 18 0/0. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, bonne.

M. N. G., à Bordeaux. — N° 1, nous préférerions le n° 6. — N° 2, douteuse. — N° 3, sans avenir. — N° 4, excellente. — N° 6, bonne.

M. G., à Dunkerque. — N° 1, non — N° 2, non, 5 0/0. — N° 3, oui. — N° 4, avec l'échange qui aura lieu bientôt pour des obligations de Strasbourg.

M. G., à Saint-Just. — N° 1, liquider. — N° 2, ce sont deux bonnes valeurs. — N° 3, il est bon. N° 3, Peu.

M. ***. — N° 1, attendre. — N° 2, Lyon, Strasbourg. — N° 3, Oui. — N° 4, par lui-même.

M. V. L., à Chalon. — N° 1, bonne valeur. — N° 2, oui. — N° 3, excellent. — N° 4, attendre.

M. B. F., à Lunel. — N° 1, 15 à 18 0/0 de revenu au moins. — N° 2, bien. — N° 3 Non.

M. C. R., ***. — N° 1, cet arbitrage est très-mauvais.

M. X., à X. — N° 1, très-probable. — N° 2, nous le publions. — Nos 3-4, à la première reprise, oui. — N° 5, Midi.

M. N. Z., à L. — C'est bien considérable sur une seule ligne. — N° 1, oui, pour partie. — N° 2, oui. — Nos 3 et 4, attendre.

M. P. G., à Bédarieux. — N° 1, il n'y a pas de cours. — N° 2, peu. — N° 3, oui. — N° 4 et 5, Orléans, Lyon, Strasbourg, Nord.

M. L. F., à Ch. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, oui.

M. T. D., à Saumur. — N° 2, oui. — N° 3, également. — N° 4, la première, non ; la deuxième, oui. — N° 5, elle n'était pas concédée quand la carte a été faite. — N° 6, on le croit. — N° 7, cette valeur ne se négocie pas couramment. — N° 8, les lignes en produit. — N° 9, Midi. — N° 10, oui.

M. X., à Y. — N° 1, environ 40 fr. — N° 2, parce qu'il était trop monté. — N 3, attendre. — N° 4, ce sont des opérations aléatoires; nous ne les encourageons pas.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

Compte de l'Exploitation du 1er Juillet au 31 Décembre 1853.

RECETTES.

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

596,833	Voyageurs	2,982,094 30	
	Recettes supplémentaires	23,758 10	
1,828,893 kilog.	Bagages (excédant)	117,899 15	
369,163 —	Marchandises	442,576 30	
	Voit.res et bestiaux	27,000 75	
	Trains spéciaux	25,725 60	
	Service de la poste	102,183 90	
	Magasinage	14,132 95	
	Total de la grande vitesse		3,735,980 05

SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

245,427 tonnes,	Marchandises	2,432,496 55	
	Voitures et bestiaux	54,859 30	
	Magasinage	15,274 20	
	Total de la petite vitesse		2,502,630 05
	Total de la grande et de la petite vitesse		6,238,610 10

RECETTES DIVERSES.

Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers	133,808 16	
Loyers. — Recettes diverses	234,511 »	
Total des recettes diverses		368,319 16
Total général des recettes		6,606,929 26

DÉPENSES.

CHARGES DE L'EXPLOITATION.

Intérêts et remboursement des prêts de l'État	513,094 14	
Intérêts et remboursement des emprunts	362,826 »	
Péage à la Cie de Saint-Germain	442,756 75	
Loyers	19,777 85	
		1,338,454 74

IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.

Impôt du dixième	108,345 43	
Droit de licence et permis	1,868 60	
Contributions et patentes	13,191 27	
Frais de police et de surveillance	9,000 »	
		130,405 30

DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.

Personnel	482,990 82	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art	138,756 97	
Entretien des bâtiments	34,722 10	
Traction	919,354 96	
Entretien du matériel roulant	266,094 52	
Entretien du petit matériel et du mobilier	23,443 26	
Eclairage	34,857 08	
Chauffage	6,777 46	
Imprimerie	21,034 »	
Papeterie	6,514 81	
Habillement et équipement	14,361 24	
Frais et articles divers	4,186 27	
Subventions	96,614 25	
Détaxes	8,172 15	
Indemnités pour perte d'effets et avaries	11,850 85	
Assurances	15,228 13	
Frais judiciaires	6,069 87	
Frais généraux	46,758 62	
Caisse de prévoyance	11,465 80	
		2,178,652 96

Total des charges et dépenses de l'exploitation	3,647,513 »
Exploitation de la ligne de Dieppe	14,404 96
Ensemble	3,661,917 96
Excédant des recettes sur les dépenses	2,945,011 30
Somme égale	6,606,929 26

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

Compte de l'Établissement au 31 Décembre 1853.

DÉPENSES.

DÉPENSES GÉNÉRALES :		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société	592,154 86	
Administration, frais généraux	1,083,493 24	
Intérêts des actions	1,590,816 48	
— des obligations	347,176 65	
Négociation des emprunts	181,489 70	
		3,795,130 93
TERRAINS :		
Acquisitions, etc.		5,725,434 56
ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE :		
Travaux de la ligne	37,158,086 87	
Gares et stations	5,347,639 12	
Traversée de Rouen	6,959,134 87	
		49,464,860 86
MATÉRIEL :		
Matériel fixe	671,201 28	
Matériel roulant	7,678,423 28	
Petit matériel et mobilier	457,909 43	
		8,807,533 99
TOTAL des dépenses		67,792,960 34
Excédant du Capital sur les dépenses		207,039 66
		68,000,000 »

CAPITAL ET EMPRUNTS.

Capital des actions	36,000,000 »
1er Prêt de l'État	14,000,000 »
2e Prêt de l'État	4,000,000 »
1er Emprunt (Intérêts à 4 p. 0/0)	6,000,000 »
2e Emprunt (Intérêts à 5 p. 0/0)	8,000,000 »
	68,000,000 »

Compte de l'Exploitation au 31 Décembre 1853.

DÉBITEURS.

Caisse, Banque, Portefeuille, Valeurs diverses	6,175,770 38
Obligations du 1er Emprunt à 4 0/0	330,000 »
Id. du 2e Emprunt à 5 0/0	4,800 »
Magasin et Approvisionnements	261,285 76
Trafic à liquider	198,505 35
Immeubles et Valeurs de l'amortissement (compte ancien)	2,268,339 54
Valeurs appartenant à la retenue sur la locomotion	1,962,920 56
	11,201,021 59

CRÉDITEURS.

Excédant du capital sur les dépenses de l'Établissement	207,039 66
Fonds disponibles	1,712,830 71
Amortissement (compte ancien)	2,268,339 51
Sommes à payer	932,826 97
Dividendes anciens	72,836 43
Intérêts et remboursement des emprunts	264,555 »
Remboursement du prêt de l'État (annuité)	812,399 01
Amortissement (compte nouveau)	14,762 50
Retenue sur la locomotion pour détérioration du matériel roulant	1,970,019 12
Bénéfices de l'Exploitation (2e semestre 1853) (1)	2,945,982 65
	11,201,021 59

(1) Ce compte comprend le solde du dernier exercice.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION

pendant le deuxième semestre des années 1852 et 1853.

RECETTES.

	1852 — 2e semestre	1853 — 2e semestre	Augmentation sur le semestre 1852.	Diminution sur le semestre 1852.
	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	
SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.	564,831 »	596,333 »	32,502 »	» »
	—	—	—	—
Voyageurs	2,784,716 10	2,982,094 30	197,378 20	» »
Recettes supplémentaires	20,869 40	23,758 10	2,888 70	» »
Bagages (excédant)	115,385 05	117,899 15	2,513 20	» »
Marchandises	385,666 25	442,576 30	56,910 05	» »
Voitures et bestiaux	29,628 80	27,009 75	» »	2,619 05
Trains spéciaux	2,043 25	25,725 60	23,682 35	» »
Service de la poste	102,183 90	102,183 90	» »	» »
Factage et Magasinage	1,466 60	14,732 95	13,266 35	» »
Total de la grande vitesse	3,441,960 25	3,735,980 05	296,638 85	2,619 05
A déduire	....	....	2,619 05	» »
Reste	....	....	294,019 80	» »
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.	175,400 »	245,427 »	70,027 »	» »
	—	—	—	—
Marchandises	1,837,413 95	2,432,496 55	595,082 60	» »
Voitures et bestiaux	49,289 90	54,859 30	5,569 40	» »
Magasinage	10,016 20	15,274 20	5,258 »	» »
Total de la petite vitesse	1,896,720 05	2,502,630 05	605,910 »	» »
RECETTES DIVERSES.				
Intérêts des fonds disponibles, et intérêts divers	149,301 95	133,808 16	» »	15,493 79
Loyers. — Recettes diverses	85,736 27	234,511 »	148,774 73	» »
Total des recettes diverses	235,038 22	368,319 16	148,774 73	15,493 79
A déduire	....	....	15,493 79	» »
Reste	....	....	133,280 94	» »
Total général des recettes	5,573,718 52	6,606,929 26	1,051,323 58	18,112 84
A déduire	....	....	18,112 84	» »
Reste			[illegible]	» »

DÉPENSES.

CHARGES DE L'EXPLOITATION.	1852 — 2e semestre	1853 — 2e semestre	Augmentation sur le semestre 1852.	Diminution sur le semestre 1852.
Intérêts et remboursement des prêts de l'État	513,094 02	513,094 14	» 12	» »
Intérêts et remboursement des emprunts	363,682 50	362,826 »	» »	856 50
Péage à la Compagnie de Saint-Germain	380,740 30	442,756 75	62,016 45	» »
Loyers	19,765 »	19,777 85	12 85	» »
Total des charges de l'exploitation	1,277,281 82	1,338,454 74	62,029 42	856 50
A déduire	....	....	856 50	
Reste	....	....	61,172 92	» »
IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.				
Impôt du dixième	98,701 43	106,345 43	7,644 »	» »
Droit de licence et permis	452 45	1,868 60	1,416 15	» »
Contributions et patentes	11,539 36	13,191 27	1,651 91	» »
Frais de police et de surveillance	6,000 »	9,000 »	3,000 »	» »
Total des impôts et frais de surveillance de l'État	116,693 24	130,405 30	13,712 06	» »
DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.				
Personnel	425,312 50	482,990 82	57,678 32	» »
Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art	134,244 71	138,756 97	4,512 26	» »
Entretien des bâtiments	26,401 74	34,722 10	8,320 36	» »
Traction	816,151 46	949,354 96	133,203 50	» »
Entretien du matériel roulant	211,074 57	266,091 52	55,019 75	» »
Entretien du petit matériel et du mobilier	17,568 23	23,443 26	5 875 03	» »
Éclairage	32,917 17	34,857 08	1,939 91	» »
Chauffage	4,951 71	6,777 46	1,826 75	» »
Imprimerie	20 675 04	21,034 »	358 96	» »
Papeterie	5,387 63	6,514 61	1,126 98	» »
Habillement et équipement	13,183 79	14,361 24	1,177 45	» »
Frais et articles divers	968 09	4,186 27	3,218 18	» »
Subventions	65,641 50	96,014 25	20,372 75	» »
Détaxes	8,960 45	8,172 15	» »	788 30
Indemnités pour perte d'effets et avaries	9,778 45	11,850 85	2,072 40	» »
Assurances	15,209 32	15 228 13	18 81	» »
Frais judiciaires	16,549 45	6,069 87	» »	10,479 58
Frais généraux	19,229 57	46,758 62	27,529 05	» »
Caisse de prévoyance	11,519 10	11,465 80	» »	53 30
Total des dépenses propren. dites de l'exploitat.	1,855,724 48	2,178,652 96	334,249 66	11,321 18
A déduire	....	....	11,321 18	» »
Reste	....	....	322,928 48	» »
Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl.	3,249,699 54	3,647,513 »	409,991 14	12,177 68
A déduire	....	....	12,177 68	» »
Reste			397,813 46	» »

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilometres.)

Du 12 au 18 février 1854.

64,617 voyageurs	229,415 85
Bagages, marchandises, etc	441,048 55
TOTAL	670,564 40

Semaine correspondante de 1853.

61,223 voyageurs	221,421 90
Bagages, marchandises, etc	332,415 08
PRODUIT total	553,836 98

Recette totale du 1er janvier au 18 février.

1854	4,498,438 06
1853	3,952,514 34
DIFFÉRENCE	545,923 72

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 12 au 18 février 1854.

15,576 voyageurs	78,163 45
Bagages, marchandises, etc	110,777 60
TOTAL de la semaine	188,941 05
TOTAL de l'exercice courant	1,363,222 10
Semaine correspondante de 1853	165 054 15
Exercice correspondant de 1853	1,157,400 70

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 12 au 18 février 1854.

10,597 voyageurs	31,698 85
Bagages, marchandises, etc	59,318 20
TOTAL de la semaine	91,017 05
TOTAL de l'exercice courant	2,377,440 80
Semaine correspondante de 1853	63,783 10
TOTAL de l'exercice correspondant	1,853,007 75

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 12 au 18 février 1854.

Grande vitesse) 24,274 voyageurs	146,353 20
Petite vitesse) Bagages, marchand.	164,034 00
TOTAL de la semaine	310,387 20
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	1,930,006 35
TOTAL	2,240,393 55
Semaine correspondante de 1853	311,177 10
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	1,926,720 38
TOTAL de l'exercice correspondant	2,207,897 48

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 6 au 12 février 1854.

0,680 voyageurs	23,341 00
Messageries, bagages, marchandises	32,722 70
TOTAL	56,063 70
Semaine correspondante de 1853	45,497 47
Recette totale du 1er janv. au 12 février	318,898 12
— 1853	283,774 30
Différence en faveur de 1854	35,123 82

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 12 au 18 février 1854.

Voyageurs	240,143 08
Bagages, marchandises, etc	464,496 89
TOTAL	704,639 97
Semaine correspondante de 1853	533,253 12
Différence en faveur de 1854	171,386 85
Recettes du 1er janvier au 18 février	4,937,934 47
Recette correspondante de 1853	3,711,481 46
Différence en faveur de 1854	1,226,453 01

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 7e semaine.

Du 12 au 18 février 1854.

Voyageurs	194,549 60
Marchandises	284,230 99
TOTAL de la semaine	478,780 59
Recettes antérieures	2,677,385 62
TOTAL GÉNÉRAL	3,156,166 21
7e semaine de 1854	478,780 59
Semaine correspondante de 1853	351,725 76
Différence en faveur de 1854	127,054 83
Exercice 1854	3,156,166 21
Id. 1853	2,466,198 22
Différence en faveur de 1854	689,967 99

SECTIONS NOUVELLES

dépendantes de la concession du 17 août 1853.

Du 12 au 18 février 1854

Voyageurs	8,837 30
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	17,463 19
TOTAL	26,300 49
Recettes antérieures	151,833 40
TOTAL	178,133 89

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 13 au 19 février 1854.

Ouest. — 9,197 voyageurs (gr. vitesse	35,856 15
(Petite vitesse)	33,028 55
TOTAL	68,884 70
Rive droite. — 18,998 voyageurs	16,637 30
Rive gauche — 12,631 voyageurs	10,122 15
TOTAL	95,644 15
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	55,889 80
Rive droite	18,105 95
Rive gauche	8,827 80
TOTAL	82,823 55

Recette totale du 1er janvier au 19 février 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	712,716 28
Idem. — 1853	641,944 35

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 février 1854.

Voyageurs	67,847 30
Bagages et marchandises	110,409 30
TOTAL de la semaine	178,256 60
Semaine correspondante de 1853	142,799 00
Augmentation	35,457 60
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	1,041,052 92
Recette correspondante de 1853	858,630 64
Augmentation	182,422 26

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de janvier 1854.

Voyageurs	127,730.	Recettes.	86,665 05
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			67,506 25
		Total	154,171 30

Janvier 1853.

Voyageurs	140,321	Recettes	142,020 66
Différence en faveur de 1854			12,150 64

Chemin de fer Léopold.

Movimento e Incasso del mese di Gennajo 1854, *col confronto dello stesso mese nell anno* 1853.

		PASSEGGERI.	INCASSO.		
		N°	Lire	S.	D.
Da Passeggeri	1853	62,209	105,348	6	8
	1854	67,899	110,750	17	4
Da R. Dipartimenti	1853	984	4,403	11	8
	1854	978	5,125	13	»
TOTALI	1853	63,193			
	1854	63,877			
Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec.	1853		9,772	10	8
	1854		13,848	12	7
Mercanzie e Bestiami	1853		37,277	16	»
	1854		81,116	1	6
TOTALI	1853		156,800	5	»
	1854		210,841	4	5

Firenze, 9 Febbrajo 1854.

Il Direttore degli Affari Sociali,

Ubaldino PERUZZI.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen a l'honneur d'informer le public qu'une souscription est ouverte jusqu'au 0 mars prochain, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 obligations de 1,000 fr. chacune, remboursables à 1,250 fr. par tirage annuel, en 85 ans, et portant un intérêt de 50 fr. par an.

L'émission de cet emprunt est faite au pair, soit au prix de 1,000 fr. par obligation, dont 250 francs payables en souscrivant, et le surplus aux époques suivantes :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
250 fr. le 15 août 1854 ;
250 fr. le 15 novembre 1854 ;

Le premier coupon d'intérêt représentant 5 0/0 des sommes versées, sera payé le 1er décembre 1854. Il sera tenu compte, à la même époque, des intérêts à 5 0/0 sur les versements effectués par anticipation.

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinées : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention ; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort :
3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,533 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,648 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 20,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,037 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. au numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du Havre en 1845 et 1847 sont prévenus que le tirage de 27 obligations de l'emprunt de 1845, et de 13 obligations de l'emprunt de 1847, remboursables le 1er mars prochain, a eu lieu en séance publique, le 24 février courant, à une heure de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 11.

Le Chef de l'exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, est payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février courant, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,
Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON.

Le Conseil d'administration, en conformité de l'art. 34 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'une assemblée générale est convoquée pour le jeudi 2 mars prochain, à 3 heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100, à l'effet de :

1° Examiner et recevoir les comptes annuels ;

2° Entendre le compte rendu des négociations entamées pour la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et s'il y a lieu, donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour conclure cette fusion, au mieux des intérêts de la Compagnie ;

3° Délibérer sur les diverses propositions qui lui seront soumises par le Conseil ;

MM. les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt nominatifs, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 52, à Paris, avant le 20 février, pour retirer leur carte d'admission contre le dépôt de leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire,
A. GAIDE.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le samedi 25 mars 1854, à trois heures, au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23.

Ont droit de faire partie de l'assemblée générale tous les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés au siége social quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

Les certificats de dépôt, délivrés par le Conseil d'administration en conformité de l'art. 11 des statuts, donneront droit également à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour cette assemblée.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Monteaux et Ce, 17, Gracechurch Street, avant le 0 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et Ce.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Appel de fonds. — MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du Conseil d'administration, les versements suivants devront être effectués sur les actions :

1° Fr. 25	au 15 mars prochain, à payer sous déduction de fr. 2 pour intérêts semestriels du premier versement échus le 10 janvier dernier, soit.	Fr. 23 00
2° Fr. 25	au 15 mai prochain, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action, soit....	24 84
		Fr. 47 84

Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et Ce, à Paris, rue Bergère, 18, contre quittance sur les certificats provisoires.

GAZ DE CALAIS.

MM les actionnaires du Gaz de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais sont prévenus qu'à partir du 1er mars prochain, il sera payé pour l'exercice 1853 un dividende de 20 fr. par action, soit à l'usine de Saint-Pierre, soit à Paris, chez M. Maurice Sautter, rue Drouot, 2, de 10 heures à 3 heures.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie, qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchienne-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire-directeur ;

Ou au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard;

Ou au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour, 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Paris, le 20 février 1854.

Le Président du Conseil,
W. Strahan.

Le Secrétaire-directeur,
Laurent Mouton.

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 40 des statuts, aura lieu à Nîmes le dimanche 26 mars prochain.

MM. les actionnaires porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, doivent déposer leurs titres, avant le 11 mars prochain :

A Nîmes, au siége de l'administration ;
A Paris, rue Lepelletier, 22 ;
A Marseille, rue Haxo, 17.

Le Directeur de la Compagnie,
Auguste Beudin.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

La série M, comprenant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000 a été désignée par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société le 22 courant, pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 francs complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars, et 500 fr. avant le 9 mai prochain.

Faute de quoi, il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment il perdra le droit aux lots.

4, boulevard des Italiens, à Paris. — 7, rue Beauvau, à Marseille.

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR

DU ROYAUME

DES DEUX-SICILES

en correspondance des

MESSAGERIES GÉNÉRALES

DE FRANCE

CAILLARD ET Cᵉ

—

VOYAGEURS et MARCHANDISES

Service direct

DE MARSEILLE A NAPLES

En 48 heures

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois, *à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont :

Vesuvio, *Capri*, *Ercolano*, *Mongibello*	de 300 chevaux.
Sorento (à hélice)	de 600 tonn.
Amalfi (dito)	de 650 dito.

On délivre, à Paris, des billets directs et on reçoit les marchandises à l'agence maritime, boulevard des Italiens, n° 4.

Les bateaux, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de l'aménagement.

ÉTABLISSEMENT CAVÉ

MM. les gérants ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires en retard d'opérer leurs versements, que les numéros de leurs actions ayant été publiés légalement dans les journaux judiciaires, il sera procédé, à partir du 5 mars 1854, et conformément à l'art. 16 des statuts, à la vente de ceux de ces numéros qui seraient encore en retard de versement à cette époque.

COMPAGNIE GENEVOISE DES COLONIES SUISSES DE SÉTIF.

Le Conseil d'administration a décidé l'émission d'une seconde série de six cents actions de 500 fr. chacune, intérêts à 5 0/0, jouissance du 1ᵉʳ mars 1854, remboursables à 625 fr.

La souscription sera ouverte jusqu'audit jour 1ᵉʳ mars, chez les banquiers de la Compagnie.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES PAQUEBOTS A VAPEUR DE L'ALGÉRIE

MM. les actionnaires de la Compagnie sont invités à se réunir chez M. Macavay, rue Saint-Sulpice, 16, le lundi 27 février 1854, à 3 heures, pour une communication importante.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A BRUXELLES ET COLOGNE et dans leurs environs,

orné d'une carte et de onze jolies gravures.

Prix : relié, 2 fr. — broché, 1 fr. 50.

Le *Guide du Voyageur* sur le chemin de fer du Nord parcourt l'Ile-de-France, la Picardie, l'Artois, la Flandre, puis il traverse la Belgique, où il visite les principales villes du royaume belge, pénètre dans les possessions rhénanes dépendantes de la Prusse, et s'arrête ensuite à Cologne.

C'est à coup sûr un riche itinéraire. Toutes les villes industrielles du Nord et de la Belgique passent sous vos regards. Vous suivez avec intérêt dans ce *Guide* leur naissance et leur progrès. Déjà, au xvᵉ siècle, elles sont assez riches pour lutter avec les ducs de Bourgogne, et pour traiter avec des rois tels que Louis XI. Toute l'histoire municipale de la France est en résumé dans ces pages. On y voit naître la bourgeoisie, on la voit sortir laborieusement, peu à peu, avec toutes les douleurs de l'enfantement le plus pénible, d'un sillon et d'une boutique.

En vente à la Librairie centrale de MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

NOUVELLE CARTE

DES

CHEMINS DE FER DE L'EUROPE

PRIX : 3 FRANCS COLORIÉE.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, n° 20, vient de faire paraître, sur papier grand-aigle, une nouvelle Carte des Chemins de fer de l'Europe qui reproduit avec la plus grande exactitude toutes les lignes de circulation exécutées jusqu'à ce jour.

D'un coup d'œil on peut se rendre compte à la fois de l'importance de chaque chemin, et de l'ensemble de ce vaste réseau de nouvelles voies de communication qui enveloppe de ses mailles serrées toutes les parties de l'Europe centrale.

Cette Carte est une statistique complète de la nouvelle circulation de l'Europe, destinée à changer la face commerciale du monde.

Aucune ligne, aucun tronçon, aucune parcelle de chemin n'ont été omis ni oubliés. On peut suivre de l'œil les moyens divers de conduire du nord au midi, de l'orient à l'occident, sans interruption et sans rompre charge, tous les produits et toutes les valeurs.

Les cartes géographiques indiquaient jusqu'à présent les lignes servant de limites aux territoires et de frontières aux empires. La nouvelle carte a une signification plus large. En effet, les lignes de fer qui la sillonnent dans tous les sens ne sont pas des barrières élevées entre les peuples, elles ne séparent pas des sociétés et des royaumes, elles ne s'arrêtent pas aux frontières des Etats ; mais elles pénètrent dans tous les rayons, rapprochent les hommes et les cités, mêlent les peuples et effacent les nationalités. Pareils à ces fleuves qui vont des plateaux élevés au centre des continents jusqu'à la mer, en traversant plusieurs Etats, les chemins de fer, dans leurs cours, franchissent comme eux les barrières nationales, et vont à travers les empires, mêlant et rapprochant les contrées et les zônes ; plus heureux même que les rivières, ils n'obéissent ni aux pentes ni aux accidents des territoires, ils percent les montagnes, triomphent des obstacles physiques du sol, comme des grandes divisions politiques des Etats, et ne s'arrêtent que là où finissent les continents.

Les chemins de fer ont conquis la souveraineté du temps et de l'espace, ils ont supprimé les distances. En suivant avec la nouvelle carte leurs sinuosités, les plis et replis dans lesquels ils embrassent l'Europe entière, on pressent qu'ils sont appelés à effacer ou à amoindrir les barrières artificielles qui séparent des peuples de même religion et de même race, et surtout à déclasser les spécialités de production et de consommation, et à faire de l'Europe entière comme un centre uni par les mêmes besoins.

Ainsi, on trouve dans la nouvelle carte d'Europe, non pas seulement des états et des empires différents, mais encore et surtout un tableau synoptique de la nouvelle économie commerciale, éclose à la vapeur des chemins de fer.

Quant à l'exécution matérielle de cette carte, elle est faite d'une façon remarquable, avec cette patience et ce soin consciencieux des détails qui distinguent tous les ouvrages sortis des presses de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et de *Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées et cubiques* jusqu'à 2000; — le rapport du Diamètre à la Circonférence, et la surface du Cercle ; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

L'événement qui tenait depuis si longtemps la spéculation suspendue a été décidé dimanche dernier. La note du *Moniteur*, annonçant que le czar n'avait pas accepté les propositions qui lui avaient été faites dans la lettre autographe de l'empereur des Français, ne laissait plus de doute sur la question de paix ou de guerre entre la France et l'Angleterre, d'une part, et la Russie, de l'autre. Les cours ont éprouvé immédiatement une nouvelle baisse rapide, mais le mouvement n'a pas tardé à s'arrêter. On a commencé à reconnaître que le 3 0/0 était déjà à des prix assez bas, de 65 85 à 66, même pour le cas d'une guerre avec la Russie. Il y avait, d'ailleurs, plus d'un mois que toutes les oscillations avaient lieu en vue de cette éventualité, et les vendeurs commençaient à sentir la nécessité de racheter.

Les consolidés anglais se sont soutenus avec une fermeté extraordinaire et ils ont reculé à peine de 1/2 0/0, tandis que la baisse de nos fonds était de 3 0/0. Cette baisse est même déjà aux trois quarts effacée, parce que les consolidés, après avoir fait 90 1/4, ont remonté rapidement à 91 3/4. Cette bonne tenue des fonds au pair a beaucoup contribué à rassurer nos propres spéculateurs et à arrêter la panique qui avait commencé lundi dernier à entraîner si rapidement toutes les valeurs de la Bourse.

Les escomptes ont continué cette semaine sur une assez vaste échelle. Ils sont nécessités en partie par les besoins de titres. Mais il y en a aussi un grand nombre qui sont accompagnés de ventes simultanées au comptant. Il est fort commode pour celui qui possède des titres d'Orléans, de recevoir un intérêt pour consentir à les prêter pendant 15 jours aux vendeurs.

Nous faisions remarquer il y a huit jours la fermeté extraordinaire des chemins de fer au milieu de la tendance rétrograde de la rente 3 0/0. Les chemins ont encore résisté cette semaine au mouvement de baisse. Ils avaient été entraînés pendant la bourse de lundi, mais ils se sont facilement relevés, et une partie de la baisse a été effacée. Les actions d'Orléans, qui étaient tombées il y a quinze jours, à 1000 fr. lorsque la rente 3 0/0 se tenait encore au-dessus de 70 fr., ne sont pas descendus plus bas que de 1030, depuis que le 3 0/0 a rétrogradé à 65 85 et elles ont remonté à 1080 et 1082 50. Les escomptes sont la principale cause de cette grande fermeté. Tous ceux qui vendaient des actions de cette ligne étaient inexorablement escomptés dès le lendemain.

Les autres lignes de chemins de fer ont été également recherchées, quoique leur mouvement de hausse ait été plus restreint que celui de l'Orléans. On continue de recevoir des ordres d'achat de la province pour toutes les grandes lignes, telles que le Nord, les actions anciennes et nouvelles de l'Est et de Lyon. La stagnation actuelle du commerce paraît même contribuer à soutenir ces valeurs. Nous connaissons beaucoup de commerçants qui, ne trouvant pas pour le moment l'emploi de leurs capitaux dans leurs affaires, se sont décidés à acheter des actions des grandes lignes de chemins de fer.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 16 février jusqu'à celle du 23 février:

Le 3 0/0 a fléchi de 68 à 65 85; il est resté à 66 90 au comptant et à 66 65 à terme.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 97 50 à 95; il est resté à 96.

La Banque de France a fléchi de 2,698 75 à 2,670; elle est restée à 2,675.

Le Crédit mobilier a fléchi de 610 à 570; il a fermé à 582 50.

Les actions du Nord ont fléchi de 740 à 705; elles ont fermé à 735 au comptant et à 730 à terme.

L'Est a fléchi de 715 à 685; il a fermé à 707 50.

Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 567 50 à 5 50; elles ont fermé à 562 50.

Lyon a fléchi de 822 50 à 785; il a fermé à 810 au comptant et à 807 50 à terme.

Orléans a fléchi de 1,072 50 à 1,050; il est resté à 1,080 au comptant et à 1,070 à terme.

Rouen a fléchi de 895 à 845; il est resté à 860 au comptant et à terme.

Le Havre a fléchi de 450 à 425; il est resté à 430.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 650 à 635; il est resté à 650.

L'Ouest a fléchi de 560 à 550; il est resté à 565.

Dijon a varié de 500 à 495; il est resté à 500.

Le Midi a fléchi de 540 à 515; il est resté à 525.

Le Grand-Central a fléchi de 440 à 420; il a fermé à 435.

Genève a fléchi de 460 à 430; il est resté à 445.

Saint-Germain a fléchi de 625 à 575; il est resté à 600.

Versailles a été coté à 305.

Samedi. — Les cours étaient faibles et les affaires difficiles; cependant toutes les valeurs étaient assez bien tenues. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 90 à 68, et à terme de 67 70 à 67 85; la rente 4 1/2 0/0, de 97 60 à 97 40 au comptant, et de 97 25 à 97 45 à terme. La Banque s'est tenue à 2,700. Le Crédit mobilier a varié de 615 à 617 50. Les actions du Nord ont monté de 2 50 à 740; l'Est, de 5 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 570; Lyon, de 2 50 à 822 50. Lyon à la Méditerranée a fait 655. Orléans a monté de 3 75 à 1,078 75; le Havre, de 5 à 445; le Grand-Central, de 1 25 à 440; l'Ouest, de 5 à 580. Bâle a fléchi de 1 25 à 360; Dijon, de 5 à 520; le Midi, de 1 25 à 538 75. Rouen est resté sans changement à 890; Genève, à 455; Cherbourg, à 480.

Lundi. — La note du *Moniteur* annonçant que le czar n'avait pas accepté les propositions contenues dans la lettre de l'Empereur des Français a produit une baisse considérable sur la rente, et a entraîné rapidement toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 2 fr. à 66, et à terme de 2 05 à 65 80; le 4 1/2 0/0, de 2 10 au comptant à 95, et de 2 45 à terme à 95; la Banque, de 20 à 2,680; le Crédit mobilier, de 47 50 à 570; le Nord, de 35 à 705; l'Est de 30 à 692 50; les nouvelles de l'Est, de 20 à 550; Lyon, de 37 50 à 785; Lyon, à la Méditerranée, de 17 50 à 637 50; Orléans, de 38 75 à 1,040; Rouen, de 20 à 870; le Havre, de 20 à 425; Bâle de 10 à 350; Genève, de 15 à 440; l'Ouest, de 30 à 550; Cherbourg, de 10 à 470; Dijon, de 20 à 500; le Midi, de 18 75 à 520; le Grand-Central, de 17 50 à 422 50; Saint-Germain, de 40 à 585.

Mardi. — La rapide dépréciation de toutes les valeurs a amené de nombreux rachats qui ont un peu raffermi les cours. On se montrait d'ailleurs un peu plus rassuré sur les intentions de l'Autriche. Les escomptes contribuaient aussi à rarifier les valeurs au comptant. La rente 3 0/0 a repris de 40 au comptant à 66 40, et de 55 à terme à 66 35; le 4 1/2 0/0, de 75 au comptant à 95 75, et de 40 à terme à 95 40. La Banque a fléchi de 10 à 2,670; le Crédit mobilier, de 5 à 575; le Nord, de 10 à 715; l'Est, de 7 50 à 700; les nouvelles, de 5 à 555: Lyon, de 10 à 795; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 640; Orléans de 10 à 1,050. Rouen a fléchi de 20 à 850. Le Havre a monté de 5 à 425; Dijon, de 5 à 505. Le Midi s'est tenu à 520; le Grand-Central, à 423 50; Cherbourg, à 470; Bâle, à 370; Genève, à 430; Saint-Germain, à 585.

Mercredi. — Le début de la bourse était en hausse, mais l'amélioration ne s'est pas soutenue, et les cours étaient faibles à la clôture. Les chemins de fer se soutenaient mieux que la rente. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 à 66 60, et à terme de 67 à 66 50; le 4 1/2 0/0, de 96 à 95 50 au comptant, et de 95 90 à 95 60 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,675; le Crédit mobilier, de 585 à 580; le Nord, de 720 à 722 50; l'Est, de 710 à 700; les nouvelles actions de l'Est, de 562 50 à 560; Orléans, de 1,060 à 1,072 50; Rouen, de 855 à 852 50; Bâle, de 350 à 352 10; Lyon à la Méditerranée, de 650 à 645. Genève a fait 430; l'Ouest, 557 50; Cherbourg, 567 50; Dijon, 500; le Grand-Central, 432 50; Saint-Germain, 590; Versailles, 305.

Jeudi. — Les cours ont encore ouvert en hausse, mais la rente a reculé, surtout à terme, à partir de deux heures et demie. Les actions de chemins de fer étaient mieux tenues, et la plupart sont restées en hausse. La rente 3 0/0 a varié de 67 15 à 66 90 au comptant, et de 67 15 à 66 65 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 au comptant, et de 96 10 à 96; la Banque, de 2,670 à 2,675; le Crédit mobilier, de 580 à 582 50; le Nord, de 730 à 735; l'Est, de 562 50 à 565; Orléans, de 1,082 50 à 1,080; Lyon, de 805 à 865; Dijon, de 500 à 510; Saint-Germain, de 597 50 à 600. Rouen a fait 860; Cherbourg, 470; Bâle, 360; l'Ouest, 565; le Midi, 525; le Grand-Central, 435; Genève, 445.

Vendredi. — La bourse a été très-ferme. Toutes les valeurs étaient recherchées avec beaucoup d'empressement à la fin de la bourse. On annonçait que l'on avait reçu de très-bonnes nouvelles de Vienne. Le 3 0/0 a varié de 66 70 à 67 10 au comptant, et de 66 50 à 67 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 40 au comptant, et de 95 80 à 96 à terme. La Banque a repris de 5 à 2,675; le Crédit mobilier, de 7 50 à 590; les actions du Nord, de 1 25 à 736 25; l'Est, de 7 50 à 715; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 565, Orléans, de 5 à 1,080; Rouen, de 10 à 850; le Havre, de 5 à 1,030; Bâle, de 2 50 à 355; Lyon, de 2 50 à 812 50; l'Ouest, de 20 à 575; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 667 50; le Midi, de 12 50 à 537 50. Le Grand-Central a varié de 440 à 435; Saint-Germain, de 597 50 à 610.

AD. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 18 au 24 février 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur du capital	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act pour l'année 1852	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 18 Compt	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt	Vendredi 24 Terme
710	943	99	400.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	740 ••	740 ••	705 ••	707 50	715 ••	715 ••	722 50	727 50	735 ••	730 ••	738 25	737 [illegible]
tout.	137	99	72.000	500	tout	40 fr.	janv. 1854	Paris à Rouen	900 ••	905 ••	870 ••	855 ••	880 ••	835 ••	852 50	852 50	900 ••	900 ••	870 ••	870 ••
tout.	93	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	sept. 1853	Rouen au Havre	445 ••	•	425 ••	•	430 ••	•	430 ••	•	•	•	430 ••	•
tout.	54	94	30.000	500	400	9 fr. 30 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	juillet 1853	Caen et Cherbourg	440 ••	•	470 ••	•	470 ••	•	467 50	•	470 ••	•	467 50	•
tout	25	99	54.000	•	tout	31 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain	625 ••	620 ••	585 ••	580 ••	585 ••	560 ••	560 ••	580 ••	600 ••	600 ••	608 ••	600 ••
tout.	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 0 m.	juillet 1852	Versailles (r. g.)	•	•	•	•	•	•	305 ••	•	305 ••	•	305 ••	•
140	•	99	70.000	500	250	•	avril 1853	Ouest	500 ••	575 ••	550 ••	550 ••	557 50	555 ••	557 50	565 ••	565 ••	570 ••	570 ••	•
tout.	14	50	6.000	500	tout	néant.	•	Paris à Sceaux	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1110	1502	99	300.000	500	tout	18 fr. 50 p. un an	oct. 1854	Orléans	1078 75	1080 ••	1040 ••	1012 50	1050 ••	1050 ••	1072 50	1070 ••	1075 ••	1070 ••	1090 ••	1090 ••
927	600	99	250.000	500	tout	33 fr. p. un an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg	722 50	717 50	692 50	697 50	700 ••	700 ••	700 ••	702 50	707 50	701 50	715 ••	715 ••
•	•	•	250.000	500	100	4 0/0 p. un an.	•	Id. nouvelles	570 ••	570 ••	550 ••	550 ••	555 ••	555 ••	560 ••	562 50	565 ••	560 ••	565 ••	565 ••
14	198	99	84.000	250	tout	14 fr. p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	300 ••	•	350 ••	•	350 ••	•	352 50	•	352 50	•	355 ••	•
393	545	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv 1854	Paris à Lyon	822 50	821 25	795 ••	790 ••	795 ••	795 ••	811 25	802 50	810 ••	807 50	814 50	817 50
•	•	99	3.300	500	100	5 0/0 (1).	•	Provins aux Ormes	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	127	99	33.200	500	250	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon	520 ••	525 ••	500 ••	•	505 ••	502 50	500 ••	502 50	510 ••	512 50	510 ••	•
•	•	•	•	•	200	4 0/0 (1).	•	Lyon à Genève	455 ••	465 ••	440 ••	430 ••	430 ••	•	440 ••	440 ••	440 ••	•	•	430 ••
•	•	99	80.000	500	300	4 fr. et 4 0/0 p. un an	juin 1853.	Lyon à la Méditerr.	655 ••	657 50	637 50	635 ••	640 ••	640 ••	645 ••	647 50	647 50	655 ••	667 50	667 ••
•	750	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853.	Chemins du Midi	538 75	540 ••	530 ••	515 ••	520 ••	517 50	521 25	525 ••	525 ••	•	535 ••	530 ••
tout	22	91	10.000	500	tout	néant.	•	Bordeaux à la Teste	210 ••	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	500	200	4 0/0 (1).	•	Grand Central	440 ••	440 ••	422 50	422 50	427 50	435 ••	432 50	430 ••	435 ••	435 ••	432 50	435 ••
tout.	40	99	12.500	1000	tout	40 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
tout.	30	99	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an.	janv. 1853.	Anvers à Gand.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 18 Compt	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt	Vendredi 24 Terme
Rentes 3 0/0	69 ••	67 85	66 ••	65 60	66 40	66 35	66 00	66 50	66 90	66 65	67 10	67 ••
Rentes 4 1/2 0/0	97 40	97 45	95 ••	95 ••	95 75	95 40	95 50	95 00	96 ••	96 ••	98 10	98 ••
Banque de France	2700 ••	•	2690 ••	•	2670 ••	•	2615 ••	•	2670 ••	•	2675 ••	•
Crédit mobilier	617 50	615 ••	570 ••	565 ••	575 ••	570 25	590 ••	577 50	592 50	590 ••	590 ••	590 ••
Comptoir national	510 ••	•	500 ••	•	510 ••	•	495 ••	495 ••	500 ••	•	500 ••	•
Banque foncière	500 ••	•	•	•	500 ••	•	•	•	•	•	500 ••	•
Do Obligations (Cert.)	930 ••	•	910 ••	•	910 ••	•	•	•	915 ••	•	930 ••	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1854.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	90 —	525	375	625	5 0/0	•	Do
1852.	181.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.
Do	3.300	90 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Do
Do	50.300	90 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.
1848.	11.131	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do.	6.291	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1852.	1.105	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1853.	17.500	•• ••	1.000	375	1.250	5 0/0	•	Do
1841.	7.210	30 —	1.105	tout.	1.250	25	•	Do
1850.	8.801	75 —	1.073	tout.	1.250	25	•	Do
1849.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do
1848.	3.333	80 —	•	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1854.	150.000	60 —	340	tout.	500	3 0/0	•	Do
1845.	3.667	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	1.994	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1846.	15.000	70 —	1.060	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre.
1848.	5.000	97 —	900	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.140	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	Do	janvier juillet
1841.	1.000	•• ••	•	tout.	625	25 ••	Do	avril octobre.

Cours du 18 au 24 février 1854.

Noms des compagnies.	18	20	21	22	23	24
Nord Boulogne	325 ••	320 ••	320 ••	320 ••	315 ••	[illegible]
Paris à Lyon	•	1010 ••	1010 ••	1005 ••	1010 ••	•
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	501 25	500 ••	500 ••	500 ••	500 ••	500
Do Nouvelles 3 0/0	306 ••	297 50	300 ••	300 ••	300 ••	•
Montereau à Troyes	405 ••	•	•	•	•	•
Paris à Strasbourg	505 ••	500 ••	500 ••	500 ••	500 ••	•
Saint-Germain (nouvelles)	1030 ••	•	•	•	•	•
Versailles (r. d.)	465 ••	•	•	•	•	•
Ouest	990 ••	•	•	975 ••	•	•
Do (nouvelles)	990 ••	•	•	•	•	•
Saint-Étienne à Lyon	•	•	•	•	•	•
Do (2e émission)	•	•	•	•	•	•
Paris à Orléans	•	•	•	•	•	•
Do (Nouvelles 1848)	•	•	•	•	1070 ••	1070
Do (Nouvelles 1852)	317 50	310 ••	•••	309 ••	310 ••	310
Paris à Rouen	•	•	1000 ••	•	•	•
Do (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
Rouen au Havre	•	•	•	•	•	1000
Do (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
Strasbourg à Bâle	•	•	•	•	•	•
Do (nouvelles)	•	•	400 ••	•	400 ••	400
Dijon à Besançon	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 17 au 23 février 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	17	18	20	21	22	23
Nord	737 50 à 842 75	711 25 à 737 50	715 •• à 725 ••	712 50 à 718 75	718 75 à 727 50	737 50 à 743 75
Paris à Strasbourg	715 •• à 721 50	712 50 à 718 75	700 •• à 712 50	695 •• à 700 ••	700 •• à 712 50	712 50 à 718 75
Orléans	1050 •• à 1100 ••	1050 •• à 1100 ••	1050 •• à 1100 ••	1025 •• à 1035 ••	1045 •• à 1075 ••	1050 •• à 1100 ••
Paris à Rouen	875 •• à 925 ••	875 •• à 925 ••	875 •• à 925 ••	850 •• à 900 ••	850 •• à 900 ••	850 •• à 900 ••
Rouen au Havre	437 50 à 462 50	437 50 à 462 50	437 50 à 462 50	437 50 à 462 50	437 50 à 462 50	437 50 à 462 50
Lyon	818 75 à 825 ••	812 50 à 818 75	800 •• à 812 50	795 •• à 800 ••	800 •• à 806 25	810 •• à 815 ••
Ouest	•	•	•	•	•	•

P. (papier) offert. — **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** — A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	Dern. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie	500	500
— Leroy, de Cambrai et Cie	1000	1170
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1052 50
Do Do (1852)	1000	1045
Sambre à l'Oise... Canal	1000	775
Sambre française canalisée	500	1300
Tenez... Cuivre	1000	92 50
Vieille-Montagne... Zinc	700	450
Nouvelle-Montagne... Zinc	1000	1400
Meuse... Zinc	250	•
Stolberg... Zinc	750	1020
Eschweiler	750	[illegible]
Mouzaïa (Algérie)... Cuivre	500	30
Rimsy... Charbon	500	680
Carmaux... Charbon	1/3 20	510
Charbonnages belges	500	350
Pont-de-Loup (sud)... Charbon	1000	140
Mines de la Loire... Charbon	1/7200	[illegible]
Centre-du-Flénu... Charbon	1000	410
Long-Pendu... Charbon	500	•
Épinac... Charbon	1/2 400	•
Haute Loire... Charbon	500	250
Montchanin... Charbon	5000	•
Azincourt... Charbon	1/1 300	800
Echarcon... Papeterie	1000	1000
Essonne... Papeterie	1000	•
Bastennes... Asphalte	1000	490
Monceaux-sur-Sambre... Forges	1000	1700
Aveyron (Decazeville)... Forges	1500	1040
Maubeuge (Nord)... Forges	500	500
Alais... Forges	2000	1700
Châtillon et Commentry... Forges	1000	1100
Providence... Forges	1000	1000
Herserange (à libér.)... Forges	500	[illegible]
Le Phénix	750	1215
De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4350
Valentin-Cocq... Usine	500	[illegible]
Société Cail et Cie... Usine	500	620
Christofle... Usine	500	485
Fayence de Chameroy... Usine	500	[illegible]
Télégraphe sous-marin	25	20
Gaz anglais (Paris)	2500	1900
— français (Paris)	500	950
— parisien (Paris)	1000	1275
— de Belleville libéré	500	•
— du Nord (Batignolles)	500	825
— de l'Ouest (Passy)	500	765
— de l'Est (Vincennes)	500	•
Gaz de Wazemmes	500	130
— d'Alès, 1re série	100	91
— Id. 2e série	100	45
— de Besançon	100	[illegible]
— de Boulogne (Paris)	1000	•
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	500	30
Messageries impériales	1000	1000
— Gaillard	1000	650
Gondoles parisiennes	80	160
Omnibus (Entreprise générale)	1000	2300
Omnibus rive gauche	250	240
Favorites... Omnibus	500	170
Hirondelles... Omnibus	1000	225
Orléanaises... Omnibus	1000	700
Tricycles... Omnibus	500	600
Compagnie générale... Pet. voit.	500	770
Dames... Pet. voit.	500	810
Lutéciennes... Pet. voit.	500	770
Sylphides... Pet. voit.	500	600
Générale... Ass. maritime	12500	15 0/0 b.
Lloyd français... Maritime	5000	[illegible]
Union des Ports... Maritime	5000	13 0/0 b.
Mélusine... Ass. maritime	5000	17 0/0 b.
Sécurité... Maritime	5000	20 0/0 b.
Sauvegarde... Maritime	5000	11 0/0 b.
Océan... Maritime	5000	25 0/0 b.
Nationale... Incendie	1000	[illegible]
Générale... Incendie	5000	[illegible]
Union... Incendie	5000	37 0/0 b.
France... Incendie	5000	30 0/0 b.
Phénix... Incendie	1000	3300
Providence... Incendie	2500	30 0/0 b.
Urbaine... Incendie	5000	72 0/0 b.
Confiance... Incendie	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 50	•
— de Cette	10	•
— de Pampoux	25	•
Glaces d'Oignies... Belgique	1000	1025
— d'Aix-la-Chapelle	375	400
— de Montluçon	500	415
Docks	250	190 25
Journaux réunis	500	510
Moberly (Amiens)	500	770
Coutin (Frévent)	500	500
Gamaches	500	410
Palais de Cristal	100	95 20
Ruches	500	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N° 704. 13e ANNÉE. — N° 9. SAMEDI, 4 MARS 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »

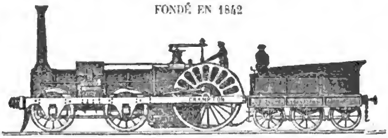
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



SOMMAIRE.

Situation.

La rente 3 0/0, du prix de 85 fr. qu'elle avait atteint en octobre 1852, est descendue à 67 fr.; si on eût pu prévoir il y a dix-huit mois une baisse aussi considérable, quand le Nord et le Strasbourg étaient à 950, les Orléans à 1,200 et les Lyon à 1,000 fr., on eût certainement pensé qu'une telle baisse aurait eu pour effet de ramener les chemins à leurs anciens prix.

Ce résultat se serait effectivement produit si les recettes n'eussent pas suivi une marche progressive qui dépasse toutes les prévisions; ainsi le Nord, qui, en 1852, a produit 41 50, donnera, pour 1853, 47 à 48 fr., et pour 1854, grâce à l'accroissement continu des recettes, le revenu atteindra probablement 55 fr., si les événements politiques n'aggravent pas la situation.

Le chemin d'Orléans, qui a donné pour 1852, 48 50, qui, pour 1853, donnera 65 fr. environ, distribuera à ses actionnaires 70 à 75 fr. pour 1854, si la guerre est circonscrite

Le chemin de Paris à Strasbourg, dont la ligne nouvellement exploitée n'a pu être encore suffisamment développée, distribuera à ses actionnaires, pour 1853, environ 55 fr., et ce n'est pas trop présumer que de compter sur 65 fr. pour l'année 1854, si les questions politiques n'embarrassent pas la situation.

Cette revue approximative explique la tenue des actions des chemins, qui offrent aux détenteurs une sécurité entière et un accroissement de revenu dont nul ne peut prévoir la limite.

Aussi, les nouvelles les plus fâcheuses, la certitude même de la guerre, n'ont ébranlé la confiance ni des porteurs de rente, ni des porteurs d'actions, et chaque jour les capitaux disponibles profitent des bas prix des chemins et de la rente pour entrer dans ces valeurs.

La bourse de jeudi 2 mars, jour où a été connu le message de l'Empereur, a été remarquable par sa fermeté; la rente et les chemins de fer ont vigoureusement résisté à la spéculation qui voulait affaiblir les prix; il est vrai que c'était le jour de la liquidation, et que la rareté des titres a contribué à la tenue des cours.

Le 3 0/0 qui avait fermé jeudi 23 février à 66 fr. 90, a fait, à la bourse de jeudi 2 mars, 67 fr. au plus bas. — L'Orléans, qui était à 1,070 fr., est resté à 1,080 fr. avec une hausse de 10 fr. — Le Nord, de 737 fr. 50 est tombé à 732 fr. 50, en baisse de 5 fr. — Le Strasbourg, de 707 fr. 50 est monté à 710 fr., en hausse de 2 fr. 50. — Enfin, le Lyon, de 807 fr. 50 est monté à 812 fr. 50, en hausse de 5 fr.

F. SOLAR.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre est convoquée pour entendre le rapport du Conseil d'administation sur les résultats de l'exploitation, pendant le dernier semestre, et en même temps pour délibérer sur une modification des articles des statuts qui règlent l'amortissement du capital en actions de cette Compagnie.

Le système d'amortissement qu'il s'agit de changer consiste dans un prélèvement de 1 0/0 du capital, après payement de 5 0/0 d'intérêt aux actionnaires. Ces sommes, ainsi prélevées, doivent être placées, par les soins du Conseil d'administration, en rentes, en fonds publics français ou en immeubles, ou en actions de la Société. Lorsque les valeurs réalisables ainsi accumulées pour l'amortissement représenteront une somme égale au dixième du capital social, l'assemblée générale pourra décider que le dixième du montant de chaque action sera remboursé.

Ce mode d'amortissement est le même que celui qui était originairement pratiqué par la Compagnie de Paris à Rouen, mais auquel cette Compagnie a renoncé depuis 1850 pour le plus grand avantage de ses actionnaires.

En effet l'amortissement dans ces conditions a d'abord l'inconvénient très-grave de n'être que facultatif. L'époque des remboursements partiels sur les actions ne peut être régulièrement fixée, puisqu'elle dépend du placement des prélèvements successifs et de l'intérêt variable de ces placements. En outre l'action de l'intérêt composé n'a lieu que pendant la reconstruction de chaque dixième du capital; et enfin la charge de l'amortissement est répartie d'une manière inégale sur les années de la concession et pèse surtout sur les premières années.

Ce système n'avait été adopté que par ces deux Compagnies de chemins de fer; toutes

les autres opèrent leur amortissement au moyen d'un prélèvement annuel qui, étant accru tous les ans par l'intérêt des actions remboursées, permet d'opérer, pendant la durée de la concession, le remboursement de la totalité du capital, les actions successivement remboursées continuant sous le nom d'actions de jouissance, à recevoir la part de bénéfice qui excède les intérêts fixés par les statuts.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du Havre, frappé de cet inconvénient, a, dès le 12 novembre 1847, proposé à l'assemblée générale de ses actionnaires la modification de l'amortissement dans le sens du système adopté par toutes les autres Compagnies. Cette proposition a été adoptée à la presque unanimité, puisque, sur 107 votants, il y a eu seulement 4 bulletins négatifs qui, sur 13,711 actions, n'en représentaient que 191.

Ce vote a été soumis à l'approbation du gouvernement. Quelques objections de détail et de rédaction ayant été soulevées par le ministère des travaux publics, elles n'ont pu être levées avant les événements de février 1848.

On comprend que dans la situation où s'est trouvée placée, depuis cette époque, et pendant longtemps, la Compagnie du Havre, cette modification était sans intérêt pour les actionnaires, puisque l'intérêt à distribuer aux actionnaires n'a pas encore atteint 5 0/0.

Cependant la Compagnie du Havre a résisté à de dures épreuves; elle n'a pas succombé sous le poids des charges de sa concession, aggravées par les circonstances politiques; elle s'est soutenue par ses seules ressources et sans avoir été secourue par l'Etat dans sa détresse. Ses recettes se sont successivement améliorées; elles ont permis de payer les intérêts courants des prêts de l'Etat, de faire le service régulier d'emprunts considérables, et de payer aux actionnaires un dividende toujours croissant.

Aussi, dès que le Conseil d'administration a prévu l'application possible de l'article des statuts relatif au prélèvement pour l'amortissement, il s'est empressé de demander à l'administration supérieure l'approbation nécessaire, et qui avait été jusqu'alors tenue en suspens. Il a été objecté au Conseil d'administration que la délibération était bien ancienne, que les actionnaires avaient pu changer d'avis, et qu'il fallait les consulter de nouveau. Sans renoncer au bénéfice du vote de l'assemblée générale de 1847, le Conseil d'administration, pour ne pas créer un nouveau retard, a profité de la réunion ordinaire de l'assemblée générale pour consulter une fois de plus les actionnaires. Le résultat ne peut pas être douteux. Mais pour que la délibération soit régulière, il faut le vote de 100 actionnaires représentant 13,334 actions. Le nombre des actionnaires est facile à obtenir, mais il n'en est pas de même pour les actions. Le capital de la Compagnie n'est que de 40,000 actions, divisées en un grand nombre de porteurs.

Le Conseil d'administration fait tout ce qu'il peut pour stimuler le zèle des actionnaires. Nous ne doutons pas que les actionnaires porteurs de vingt actions ne s'empressent de retirer leurs cartes; pour ceux qui, ne possédant pas vingt actions, chiffre nécessaire pour être admis à l'assemblée, ne croiraient peut-être pas pouvoir se faire représenter, nous les engageons à déposer leur procuration au siége de la Société, de manière à assurer une délibération qu'il est de leur plus grand intérêt de rendre valable.

J. Mirès.

Société du Crédit mobilier.

Nous avons déjà fait connaître que le dividende du Crédit mobilier pour l'année 1853 s'élèverait à environ 28 fr.

Nous croyons que le chiffre véritable sera de 25 f. par action, indépendamment de l'intérêt à 5 0/0 sur le montant des versements, qui ont été en moyenne de 300 fr. pour l'année.

G. Lenoir.

Les Assemblées et les Actionnaires

Les Compagnies de chemins de fer persistent à ne pas s'entendre pour la tenue de leurs assemblées; nous recevons les plaintes les plus vives à cet égard; ainsi les actionnaires de l'Ouest et du Havre sont convoqués, les uns au boulevard Montparnasse, et les autres rue d'Amsterdam, pour le 30 mars à trois heures de relevé. — Vraiment les actionnaires méritent que les administrateurs aient plus d'égards, et nous ne saurions trop vivement recommander à la conférence des chemins de fer de mettre cette question à l'ordre du jour. Nous croyons qu'il suffira qu'elle soit posée pour qu'elle soit résolue.

C. Devinа.

Chemin de fer de Dijon à Besançon.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 2 MARS 1854.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon se sont réunis, jeudi 2 mars, en assemblée générale, sous la présidence de M. Calley de Saint-Paul, président du Conseil d'administration de la Compagnie.

Le bureau était composé de M. D. Allegri et de M. le général Thouvenain, scrutateurs; M. Gaide, secrétaire.

94 actionnaires, représentant 8,963 actions, étaient présents à la séance.

Lecture du rapport du Conseil d'administration a été donnée à l'assemblée par M. le président.

Nous publions plus loin le texte de ce document.

Le rapport, après l'historique des négociations relatives à la fusion avec Lyon, propose la répartition des 25,000 actions de Lyon entre les porteurs d'actions de Dijon à Besançon et les souscripteurs des actions nouvelles du prolongement, ainsi qu'il suit :

Sur les 25,000 actions de Lyon, libérées de 250 fr., et jouissance de janvier 1854,

23,715 sont attribuées aux 33,200 actions de Dijon à Besançon, soit 5 de Lyon contre 7 de Dijon.

Cette attribution comprenant le droit à la souscription des 10,000 actions nouvelles qui avaient été réservées aux actionnaires de Dijon.

Et 1,285 sont attribuées aux 36,800 actions nouvelles déjà souscrites, soit environ 1 action de Lyon contre 28 1/2 actions nouvelles, plus la restitution des 100 fr. versés en souscrivant.

M. le Président propose, en outre, à l'assemblée d'accorder au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour prolonger le terme du traité fait avec la Compagnie de Lyon, au cas où le gouvernement n'aurait pas accordé son autorisation à l'expiration du délai.

Dans le cas où le traité, par suite des demandes du gouvernement, ne pourrait pas avoir d'effet, M. le Président prévient l'assemblée de la nécessité où sera le Conseil d'administration de Dijon à Besançon de faire un appel de fonds et d'émettre 5,500 obligations anciennes et 6,500 obligations nouvelles. La réalisation de ces diverses sommes permettrait à la Compagnie l'achèvement des travaux nécessaires à la mise en circulation de la ligne de Dijon à Besançon avant l'hiver prochain. Un tiers de ces 12,000 obligations serait réservé aux actionnaires. Les pouvoirs les plus étendus seraient accordés au Conseil d'administration pour la négociation et l'émission des deux autres tiers au mieux des intérêts des actionnaires de la Compagnie de Dijon à Besançon.

L'exécution du chemin de Belfort serait ajournée quant à présent, et le Conseil se charge d'obtenir les délais nécessaires pour l'exécution des travaux.

Comme la souscription pour ce dernier chemin n'avait pas été complétement remplie, les souscripteurs qui auraient déjà opéré leur premier versement, pourront retirer leurs fonds.

Après quelques observations sans intérêt sur la répartition des 25,000 actions accordées par la Compagnie de Lyon en cas de fusion, le président fait connaître la situation financière de la Compagnie.

Les comptes présentent les résultats suivants :

Dépenses d'établissement,	632,862 23
Dépenses de construction,	13,635,322 81
Débiteurs et valeurs disponibles,	995,789 09
Versements en retard,	262,750 00
Ensemble,	15,526,724 13

COMPTE CAPITAL.

Fonds social,	16,600,000 00
Versements non appelés,	4,980,000 00
Reste,	11,620,000 00

Report.	11,620,000 00	
Intérêts des fonds, retenues, prêts sur obligations et valeurs et intérêts à payer aux actionnaires,	3,906,724 13	15,526,722 13

M. le Président a ensuite mis aux voix, et l'assemblée a ensuite successivement voté :

1° L'approbation du traité de fusion avec la Compagnie de Paris à Lyon, en date du 15 octobre 1853, modifié le 16 février 1854, et l'autorisation de proroger à nouveau les délais dudit traité, s'il y a lieu ;

2° La dissolution de la Société, pour le cas où la fusion deviendrait définitive par la ratification du gouvernement et l'adhésion des actionnaires de la Compagnie de Lyon, et le pouvoir au Conseil de désigner un ou plusieurs liquidateurs, en leur déléguant tout ou partie des attributions du Conseil ;

3° La création d'un emprunt de 6,500,000 f. avec délégation spéciale à cet emprunt de la garantie d'intérêt accordée par l'Etat aux actions de Dijon à Besançon ; un tiers des obligations à émettre en réalisation de cet emprunt devra être offert aux actionnaires ;

4° Enfin, l'approbation des comptes arrêtés à la date du 15 févr er 1854.

G. Lenoir.

Rapport fait à l'asssemblée générale par le conseil d'administration le **2 *mars* 1854.**

Messieurs,

L'avis qui vous a été transmis par la voie des journaux vous a fait connaître l'objet de cette réunion.

Nous allons mettre sous vos yeux la situation financière de la Société ;

Puis soumettre à votre approbation le traité que nous avons passé avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Situation des comptes.

La situation générale des comptes que nous vous présentons n'offre aucun caractère particulier. Nous avons conservé les divisions de comptes que nous avons adoptées dans le principe et dont nous vous avons retracé l'objet en notre rapport du 18 avril 1853; peu de chapitres nouveaux ont été ajoutés aux catégories précédemment établies, et les titres de ces comptes portent en eux-mêmes leur signification ; il en est un cependant, celui relatif aux obligations, sur lequel nous vous devons quelques explications.

Nous nous disposions, au moment où est intervenu notre traité de fusion avec la Compagnie de Lyon, à émettre, conformément à l'autorisation du gouvernement et en vertu de l'art. 27 des statuts de la Compagnie, une partie des obligations de l'emprunt de 5,500,000 f.

La Compagnie de Lyon nous ayant demandé, en vue de la réalisation de la fusion, de ne pas mettre ces obligations en circulation, nous nous sommes conformés à son désir, et afin de subvenir aux dépenses des travaux, il a été convenu que nous emprunterions contre le dépôt de ces obligations. La somme de 2,615,000 f. que vous trouverez aux comptes créditeurs sous le titre de : « Prêt sur obligations, » représente les avances qui nous ont été faites en échange de ce nantissement ; celle de 24,645 fr. 30 c. aux comptes débiteurs sous le titre : » Intérêts et frais des obligations, » correspond au chiffre des intérêts que nous avons payé par avance aux prêteurs.

C'est au moyen de cette ressource que nous avons pu continuer les travaux de la ligne sans recourir à des appels de fonds sur les actions.

Cette explication nous amène naturellement, Messieurs, à vous rendre compte de l'état d'avancement de la construction de notre ligne.

Ligne de Dijon à Besançon.

Les ouvrages d'art, auxquels on n'a pu mettre la dernière main à cause des gelées de cet hiver, vont être complétement terminés dans les premiers mois de la campagne qui va s'ouvrir. Le tunnel de Dôle et le pont de la Saône demanderont un peu plus de temps, et d'après les appréciations de notre ingénieur, ces deux ouvrages ne paraissent pouvoir être terminés que vers la fin de l'été prochain.

Les deux tiers des maisons de garde sont construites et le tiers est approvisionné de manière que ces maisons puissent, comme les travaux d'art, être livrées dans les premiers mois de la campagne. Quant aux stations, elles sont commencées sur presque toute la ligne, et les entrepreneurs de la construction ont su utiliser au profit de l'effet architectural des bâtiments, les beaux matériaux du pays.

En résumé, d'après l'état actuel des travaux, nous sommes fondés à croire que la ligne Dijon à Besançon pourra être totalement achevée et livrée à l'exploitation vers la fin de cette année, c'est-à-dire plusieurs mois avant l'époque fixée par notre cahier des charges.

Embranchement d'Auxonne à Gray.

Sur l'embranchement d'Auxonne à Gray, les travaux d'art et les terrassements sont en voie d'exécution, quoique poussés moins vivement que sur la ligne principale.

Vous savez en effet, Messieurs, qu'il a été accordé à la Compagnie, pour l'établissement de cette section, un plus long délai que pour la ligne principale ; cependant les travaux sont assez avancés sur cette partie pour que nous soyons en mesure de la mettre en exploitation au printemps prochain.

Section de Besançon à Belfort.

Les études sont commencées sur toute cette nouvelle section ; déjà le projet de la première partie de ce prolongement sur une longueur de 20 kilom., a été soumis à l'approbation de l'administration supérieure, et des conférences mixtes vont être prochainement ouvertes avec l'autorité administrative, pour fixer les points de passage principaux.

Etudes sur la Suisse.

Dans nos précédents rapports, nous vous avons parlé des études que nous avions entamées, avec le concours des localités intéressées et de la commission des chemins de fer suisses, à l'effet de reconnaître et de déterminer les moyens de rattacher notre ligne à la Suisse. Ces études sont terminées : elles nous ont permis de reconnaître la possibilité de nous relier au chemin de fer central suisse, dans des conditions de courbe et de pente convenables.

Nous nous réservons, quand le moment en sera venu, de vous proposer les moyens d'attirer à notre ligne le trafic important de la portion du pays suisse dont nous nous sommes le plus rapprochés.

Fusion avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Nous vous avions convoqués extraordinairement le 28 septembre de l'année dernière pour vous soumettre le traité passé avec le gouvernement, relativement au prolongement de notre ligne de Besançon à Belfort avec station à Mulhouse, et vous proposer la réalisation des mesures financières qui devenaient nécessaires pour remplir les engagements nouveaux que nous contractions vis à vis de l'Etat.

Vous nous aviez autorisés à créer 16,800 actions et à porter l'emprunt de 5,500,000 fr. à 13 millions, et à faire aux statuts sociaux les changements qu'entraînait le traité passé avec le gouvernement, et le supplément de capital social que vous veniez de décider.

Nous nous disposions à exécuter ces diverses résolutions lorsque, peu de jours après l'assemblée générale, il s'ouvrit des négociations entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et nous.

Cette Compagnie nous proposa de nous réunir à elle et nous fit des offres qui nous parurent acceptables.

Cet accord donna lieu à un traité signé entre les parties, le 15 octobre 1853, dont voici le texte :

« Entre les soussignés,

» La Compagnie du chemin de fer de Paris » à Lyon, représentée par MM. Auguste Dassier » et Jean-Henri Hottinguer, spécialement auto» risés à l'effet des présentes,

» D'une part ;

» Et la Compagnie du chemin de fer de Dijon » à Belfort, représentée par M. Adrien Char» les Calley de Saint-Paul, spécialement auto» risé à l'effet des présentes ;

» D'autre part ;

» A été convenu ce qui suit :

» Article premier. A compter du jour où le » gouvernement l'aura autorisée, il y aura fu» sion de la Compagnie de Dijon à Belfort avec » la Compagnie du chemin de fer de Paris à » Lyon, de manière que cette dernière subsis» tera seule et que celle de Dijon à Belfort » cessera d'exister.

» La Compagnie du chemin de fer de Dijon » à Belfort apportera dans la Compagnie de » Paris à Lyon les deux concessions qui lui » appartiennent, telles qu'elles se poursuivent » et comportent, avec tous les droits, privilé» ges et avantages y attachés, ensemble tout » ce qui constituera son actif mobilier et im» mobilier, tous ses droits, actions, raisons et » prétentions, sans aucune exception ni ré» serve.

» La Compagnie de Paris à Lyon, de son côté, » prendra à sa charge tout le passif et tous les » engagements de la Compagnie du chemin de » fer de Dijon à Belfort, suivant l'état ci-joint, » aux obligations de laquelle elle sera substituée » sans exception ni réserve.

» La Compagnie de Paris à Lyon reconnait » qu'il lui a été remis copie des quatre conven» tions passées avec M. Julien Lacroix pour la » construction du chemin de fer de Dijon à » Belfort, avec embranchement d'Auxonne à » Gray, ainsi que des traités passés avec » MM. Clément et Desormes pour la fourniture » de dix locomotives, de roues et essieux de » wagons; et avec M. Getting pour la construc» tion des voitures à voyageurs; elle s'engage à

» suivre l'exécution de ces diverses conven-
» tions aux mêmes droits et dans les mêmes
» conditions que la Compagnie du chemin de
» fer de Dijon à Belfort.

» Art. 2. Pour prix de cet apport, la Compa-
» gnie de Paris à Lyon remettra à la Compa-
» gnie de Dijon à Belfort trente mille actions
» de la Compagnie du chemin de fer de Paris à
» Lyon, libérées de deux cent cinquante francs
» chacune, de la même nature que ses actions
» actuelles, et donnant les mêmes droits, les-
» dites actions seront délivrées avec jouissance
» des intérêts et dividendes à échoir à compter
» de ce jour.

» Art. 3. La Compagnie de Dijon à Belfort,
» par exception au paragraphe 3 de l'art. 1er,
» retiendra, pour être restituées aux personnes
» qui les ont versées, les sommes déposées à
» titre de garanties de la souscription des nou-
» velles actions créées en vue de la prolonga-
» tion du chemin de fer jusqu'à Belfort, plus
» une somme de quarante mille francs pour
» les frais de la liquidation et les gratifications
» à certains employés.

» Art. 4. La Compagnie du chemin de fer de
» Paris à Lyon entend expressément rester
» étrangère au retrait des actions de la Compa-
» gnie du chemin de fer de Dijon à Belfort et à
» toutes ses conséquences, ainsi qu'à la déli-
» vrance aux actionnaires de cette dernière
» Compagnie des trente mille actions qu'elle
» s'est obligée à leur remettre, aux termes de
» l'art. 2 ci-dessus.

» En conséquence, ce sera à la Compagnie
» de Dijon à Belfort seule, ou au délégué par
» elle choisi à cet effet, que les actionnaires
» de cette Compagnie auront à remettre leurs
» titres.

» La Compagnie de Paris à Lyon remettra au
» délégué spécial de la Compagnie de Dijon à
» Belfort les 30,000 actions dont il est parlé en
» l'art. 2 ci-dessus.

» Par l'effet de cette remise, la Compagnie de
» Paris à Lyon sera déchargée, sans pouvoir
» être soumise à aucune réclamation et à aucun
» recours de la part des tiers.

» Art. 5. Le nombre des membres du Conseil
» d'administration de la Compagnie du chemin
» de fer de Paris à Lyon sera augmenté de
» manière que deux des administrateurs actuels
» de la Compagnie de Dijon à Belfort puissent
» y être appelés.

» Art. 6. La Compagnie du chemin de fer de
» Paris à Lyon prend l'engagement de délivrer
» chaque année et pendant leur vie, à chacun
» des membres actuels du Conseil d'adminis-
» tration du chemin de fer de Dijon à Belfort,
» une carte de circulation sur toute la ligne et
» en première classe.

» Art. 7. En cas de suppression ou de réduc-
» tion du personnel pour cause autre que des
» fautes de service dans l'année qui suivra la
» prise de possession du chemin de Dijon à Bel-
» fort par la Compagnie de Lyon, les employés
» attachés aujourd'hui à la Compagnie de
» Dijon à Belfort recevront une indemnité qui
» ne pourra être moindre de neuf mois de
» solde.

» Art. 8. La présente convention ne sera dé-
» finitive et obligatoire pour chacune desdites
» Compagnies, qu'après qu'elle aura été ratifiée
» par les deux assemblées générales et autori-
» sée par le gouvernement dans les termes ci-
» dessus et sans conditions nouvelles. Ces rati-
» fications devront être échangées, sous peine
» de nullité, d'ici au 15 décembre prochain.

» Art. 9. Les frais auxquels les présentes
» pourront donner lieu seront supportés par la
» Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

» Fait double entre les parties à Paris, le 15
» octobre 1853. »

Approuvé l'écriture.

Signé : A. Dassier, Hottinguer et Calley de Saint-Paul.

Nous fîmes aussitôt connaître à S. E. M. le Ministre des travaux publics le texte de la convention, en lui demandant l'approbation du gouvernement.

Le ministre crut devoir soumettre notre traité à l'appréciation du Comité consultatif.

Le Comité ne donna son avis que vers le milieu de janvier dernier.

Par cet avis, le Comité approuvait le traité intervenu entre les deux Compagnies; mais conseillait au gouvernement, à cette occasion, d'obtenir de la Compagnie de Paris à Lyon la construction d'un embranchement de Dôle sur Bourg, et certaines conditions modificatives des cahiers des charges précédemment intervenus entre le gouvernement et les Compagnies de Paris à Lyon et de Dijon à Belfort.

Le gouvernement fit connaître à la Compagnie de Paris à Lyon les conditions qu'il mettait à la ratification du traité passé entre nos deux Compagnies.

Les conditions proposées par le gouvernement différaient en quelques points de celles que la Compagnie de Lyon était disposée à accepter; le temps donné à la réflexion, puis à la négociation, nous a amené jusqu'à ce jour sans solution définitive.

Toutes ces lenteurs si regrettables et qu'il eût été si utile d'abréger au milieu des complications politiques qui surgissent chaque jour, nous ont mis en présence de circonstances tout autres que celles sous l'empire desquelles le traité avait été signé.

Une fois déjà, le 9 décembre, nous avions dû proroger notre traité au 15 février.

Le 15 février, la solution attendue chaque jour semblait différée; le gouvernement persistait dans ses demandes; la Compagnie de Paris à Lyon hésitait; elle nous fit connaître son intention et ses regrets de ne pouvoir souscrire aux volontés du gouvernement, si notre Compagnie ne prenait également sa part des sacrifices, en réduisant le prix fixé à notre apport de 25,000 actions au lieu de 30,000.

Bien que cette réduction nous parût excessive, nous crûmes devoir l'accepter. A la suite du traité, on signa la convention suivante :

« Le présent traité est prorogé jusqu'au dix
» avril mil huit cent cinquante-quatre.

» Le prix de l'apport fixé, à l'art. 2, à trente
» mille actions est réduit à vingt-cinq mille
» actions.

» Sauf cette modification, le traité est main-
» tenu dans son intégrité. »

Paris le 16 février 1854.

Signé : A. Dassier, H. Hottinguer, Calley de St-Paul.

Les motifs qui nous déterminèrent à une résolution à la fois si peu attendue et si pénible, doivent vous être donnés.

La Compagnie de Paris à Lyon, en traitant avec nous, n'avait pas pris l'engagement de subir toutes les charges que le gouvernement croirait convenable de lui imposer; le délai de nos conventions expirait, elle pouvait donc reprendre légalement sa liberté; mais elle sentait que sous la foi de la réalisation chaque jour espérée de nos conventions, nous avions dû suspendre tout appel de fonds, qu'à sa sollicitation nous avions différé d'émettre nos obligations, que nous nous trouvions par suite dans des conditions bien différentes de celles où nous serions, si aucun traité ne fût intervenu entre nos deux Compagnies. Un scrupule honorable, un sentiment de délicatesse, l'empêchait de laisser expirer notre traité; elle voulut nous mettre à même de raviver le traité par une stipulation nouvelle qui, faite en présence des événements récents et des exigences connues du gouvernement, mettrait la réalisation de nos engagements sous la sauve-garde de la loyauté du Conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Lyon.

En faisant le sacrifice qui nous était demandé, nous avons considéré que nous rendions définitive une convention dont l'existence était mise en question.

Nous venons vous demander avec confiance les pouvoirs nécessaires pour ratifier, en votre nom, le traité dont nous venons de vous donner lecture, et proroger les délais, s'il était nécessaire.

Pour le cas où la fusion recevrait l'approbation du gouvernement et des actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon, vous aurez à nommer un liquidateur et à déterminer l'importance de ses attributions.

Nous vous proposons, dans le cas où le traité de la fusion recevrait son exécution, de faire ainsi la répartition des 25,000 actions que délivrera la Compagnie de Paris à Lyon.

23,715 actions seront réparties entre les porteurs des 33,200 actions de Dijon à Besançon, soit 5 actions de Paris à Lyon contre 7 de Dijon à Besançon;

Cette répartition comprenant les droits des actionnaires de Dijon à Besançon à la souscription de 10,000 actions nouvelles qui leur étaient réservées.

Le surplus des 25,000 actions, soit 1,285 actions, serait réparti entre les souscripteurs des 36,800 actions de la nouvelle émission, soit à raison de 1 action de Paris à Lyon pour 28 actions de la nouvelle émission. Nous ne doutons pas que vous n'approuviez ce mode de répartition, qui nous semble équitable à tous égards.

Emprunt de 6,500,000 fr. à créer.

Bien que nous ayons la ferme confiance que le gouvernement et la Compagnie de Paris à Lyon se mettront d'accord, cependant il faut pourvoir à toutes les éventualités.

La souscription faite du capital nouveau en actions ne serait complète qu'autant que les 10,000 actions qui vous sont réservées seraient souscrites : jusque là la souscription n'est pas régulière et aucun versement ne peut être utilement appelé sur ces 46,800 actions.

C'est donc au capital actuellement souscrit que nous devons nous adresser pour réaliser les fonds nécessaires à l'achèvement et à l'exploitation de la ligne de Dijon à Besançon.

Nous vous proposons en outre des 5,500,000 f. en obligations créées et non négociées, de créer 6,500,000 fr. d'obligations de même nature, lesquelles se trouveront garanties comme les premières, au moyen de la délégation que vous leur ferez par préférence à vous-mêmes sur le revenu de 660,000 fr. que le gouvernement a assuré aux actions.

Nous vous demandons l'autorisation de négocier au mieux de vos intérêts ces 12 millions d'obligations, sauf à vous réserver la préférence pour le tiers de ces obligations au prix où nous pourrons les placer au public.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* *Totale*	*0/0.*
—	—	—	—
1re Catégorie (1).			
ORLÉANS	745,373 »	237,130	46.6
2e Catégorie (2).			
NORD	662,946 »	143,074	27.5
ROUEN	188,858 »	16,124	9.3
HAVRE	87,981 »	13,742	18.5
LYON	326,847 »	31,869	10.7
STRASBOURG	508,216 »	161,015	46.3
OUEST	108,397 »	33,764	45.2
BALE	58,575 »	13,627	30.3
MÉDITERRANÉE	164,579 »	19,317	13.2
ST-GERMAIN	143,593 »	24,145	20.2

AD. BLAISE (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

ORLÉANS. — Le jeudi 30 mars aura lieu une assemblée générale des actionnaires, à 2 heures et demie, hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin.

Pour y assister, déposer vingt actions au moins trois jours à l'avance. Les cartes d'admission sont nominatives et personnelles.

But de l'assemblée : Modifications aux statuts.

OUEST. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 44, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés à la Compagnie.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars prochain, leurs titres seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis, en échange, un récépissé de dépôt nominatif, sur la présentation duquel les dividendes souscrits seront payés.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — L'assemblée générale se réunira le samedi 25 mars, à 3 heures, rue Laffitte, 23.

Vingt actions donnent le droit de faire partie de l'assemblée.

On donnera des cartes d'admission sur dépôt des titres.

ROUEN AU HAVRE. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.

(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire directeur ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres, conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

GRAND'COMBE. — Le 26 mars, assemblée générale, à Nîmes.

Déposer vingt actions, au moins, à Nîmes ; à Paris, rue Lepelletier; à Marseille, rue Haxo, 17.

ANVERS A GAND. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport, exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février ; à Paris, 31, rue de Provence, avant le 21 février.

APPELS DE FONDS.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER. — La série M, composant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, dans le tirage qui a eu lieu publiquement, au siége de la Société, le 22 courant, pour la libération complète des obligations définitives de 1,000 f.

En conséquence, tout porteur de promesse appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

STRASBOURG. — (Voir aux échanges de titres)

PARIS A ROUEN. — Emission de 18,000 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :

250 fr. le 15 mai 1854 ;

id. le 15 août 1854 ;

id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1 décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

PARIS A ROUEN. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

MINES DE LA LOIRE. — Depuis le 1er février, paiement du coupon de 25 f. des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230—6,231 — 6,232—6,234—6,236—6,240 — 6,242—6,243 — 6,251—6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291—6,293 — 6,295 — 6,297— 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,047 —1,038 — 1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

C. DEVINX.

Chemin de fer d'Orléans.

Nous avons annoncé il y a quelque temps que la Compagnie du chemin de fer d'Orléans s'occupait d'un projet d'abonnement à prix réduit, pour la saison d'été, qui s'appliquerait au service des banlieues de Paris, de Nantes et de Bordeaux. Ce projet vient d'être arrêté, et sera mis en pratique prochainement, dès que les tarifs auront été légalement modifiés.

Nous mettons sous les yeux de nos lecteurs le tarif de ces abonnements, les époques où ils commencent à courir, et les conditions auxquelles ils sont soumis.

SERVICE DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Pour la saison d'été, du 15 mars au 15 juillet 1854, il sera délivré au bureau central, 130, rue Saint-Honoré, à Paris, des cartes d'abonnement de 1re et 2e classe, valables pendant 3 ou 5 mois pour le parcours de :

PARIS A	CINQ MOIS. 1re Cl.	2e Cl.	TROIS MOIS. 1re Cl.	2e Cl.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Choisy	140	90	90	55
Ablon	200	150	120	90
Athis-Mons	220	160	130	100
Juvisy	250	190	150	115
Ris	270	220	175	130
Savigny	260	200	155	120
Epinay	270	220	175	130
Evry, Corbeil, Saint-Michel, Bretigny	300	220	200	160
Marolles	350	260	270	200

Conditions de ce Tarif. — Les abonnements partent du 1er ou du 15 de chaque mois.

Les demandes doivent être adressées quatre jours à l'avance, au bureau central, rue Saint-Honoré, à Paris.

Chaque carte est nominative et personnelle Le prix est payé à l'avance.

Elle est annulée, et les sommes payées sont perdues, si toute autre personne que l'abonné en fait usage. Elle doit être représentée à toute réquisition, à défaut de quoi le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général, et sans remboursement ultérieur. Le porteur est, en outre, tenu d'apposer sa signature sur des registres spéciaux, toutes les fois qu'il en est requis.

BILLETS D'ABONNEMENT.

A partir du 15 mars 1854, il sera délivré au bureau central, 130, rue Saint-Honoré, à Paris, des billets d'abonnement de 1re et 2e classe, valables jusqu'au 15 novembre 1854, inclusivement, pour le parcours de :

	1re Classe. 2e Classe.
Paris à Corbeil..... Marolles... Et stations intermédiaires.	Réduction de 10 0/0 sur le prix ordinaires des billets de 1re et 2e classe.

Conditions de ce Tarif. — Les billets d'abonnement ne sont délivrés que par série de 20. Le prix en est payé à l'avance. Ils ne peuvent servir que pour les lieux de départ et de destination qu'ils indiquent.

Présentés à toute autre stations, ils sont annulée, et le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général, à moins que le parcours effectué ne comporte un prix inférieur au prix du billet. Ces billets sont nominatifs. La revente est formellement interdite On peut en disposer gratuitement.

BILLETS D'ALLER ET DE RETOUR (TOUS LES JOURS).

A partir du 15 mars 1854, il sera délivré, tant à la gare de Paris qu'aux stations ci-après, des billets d'aller et retour de 1re, 2e et 3e classe, pour le parcours de :

PARIS A	1re Cl.	2e Cl.	3e Cl fr.	c.
Choisy et retour.	Billets de 1re classe, au prix ordinaire des billets de 2e classe.	Billets de 2e classe, au prix ordinaire des billets de 3e classe.	0	75
Et des stations suivantes à Paris et retour.				
Ablon			1	35
Athis-Mons			1	50
Juvisy			1	65
Ris			2	10
Evry			2	25
Corbeil			2	40
Savigny			1	90
Epinay			1	90
Saint-Michel			2	25
Bretigny			2	70
Marolles			2	90

Conditions du Tarif. — Ces billets ne peuvent servir que pour les lieux de départ et de destination qu'ils indiquent. Présentés à toute autre station, ils seront annulés, et le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général, à moins que le parcours effectué ne comporte un prix inférieur au prix du billet.

Ils ne sont valables que pour le jour dans lequel ils ont été délivrés.

SERVICE DE LA BANLIEUE DE NANTES.

Du 15 mars au 15 juillet, on délivrera à la gare de Nantes des cartes d'abonnement, de 1re et de 2e classe, valables pendant 3 ou 5 mois pour le parcours de :

CARTES D'ABONNEMENT.

NANTES A	CINQ MOIS. 1re Cl.	2e Cl.	TROIS MOIS. 1re Cl.	2e Cl.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Ste-Luce et retour	100	80	65	50
Thouaré	140	100	90	60
Mauves	200	140	120	90
Clermont-s-Loire	250	200	150	120
Oudon, Ancenis	300	200	220	160

Conditions du Tarif. — Les abonnements partent du 1er au 15 de chaque mois. Les demandes doivent être adressées quatre jours à l'avance à la gare de Nantes. Chaque carte est nominative et personnelle. Le prix en est payé à l'avance. Elle est annulée, et les sommes payées sont perdues, si toute autre personne que l'abonné en fait usage. Elle doit être représentée à toute réquisition, à défaut de quoi le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général, et sans remboursement ultérieur. Le porteur est tenu, en outre, d'apposer sa signature sur des registres spéciaux, toutes les fois qu'il en est requis.

BILLETS D'ABONNEMENTS.

A partir du 1er mars, on délivrera des billets d'abonnement de 1re et 2e classe, valables jusqu'au 15 novembre 1854, inclusivement, pour le parcours de :

	1re Classe. 2e Classe.
Nantes a Ancenis Et les stations intermédiaires. Ou de ces stations à Nantes.	Réduction de 10 0/0 sur le prix ordinaire des billets de 1re et 2e classe.

Conditions du Tarif. — Les billets d'abonnement ne sont délivrés que par série de 20. Le prix en est payé à l'avance. Ils ne peuvent servir que pour les lieux de départ et de destination qu'ils indiquent. Présentés à toute autre station, ils sont annulés, et le prix de la place doit être payé conformément au tarif général, à moins que le parcours effectué ne comporte un prix inférieur au prix du billet. Ces billets sont nominatifs. La revente en est formellement interdite. On peut en disposer gratuitement.

SERVICE DE LA BANLIEUE DE BORDEAUX.

On délivrera du 15 mars au 15 juillet, au bureau central, place de la Comédie, maison Gobineau, à Bordeaux, des cartes d'abonnement de 1re et 2e classe pendant cinq ou trois mois pour le parcours de :

BORDEAUX A (*et vice versa*)	5 mois 1re cl.	2e cl.	3 mois 1re cl.	2e cl.
Lormont	100	75	75	55
La Grave-d'Ambarès	150	115	110	80
Saint-Loubès	200	150	140	110
Saint-Sulpice-d'Igon	250	180	170	130
Vayres, Arveyres, Libourne	300	220	200	160

Les conditions de ce tarif sont que les abonnements partent du 1er ou du 15 de chaque mois. Les demandes doivent être adressées quatre jours à l'avance au bureau central, maison Gobineau, à Bordeaux. Chaque carte est nominative et personnelle. Le prix en est payé à l'avance. Elle est annulée et les sommes payées sont perdues, si toute autre personne que l'abonné en fait usage Elle doit être représentée à toute réquisition, à défaut de quoi le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général et sans remboursement ultérieur. Le porteur est tenu, en outre, d'apposer sa signature sur des registres spéciaux, toutes les fois qu'il en est requis.

BILLETS D'ABONNEMENT.

A partir du 15 mars, à la même adresse à Bordeaux, des billets d'abonnement de 1re et 2e classe, valables jusqu'au 15 novembre 1854 inclusivement, pour les parcours de Bordeaux à Libourne et les stations intermédiaires. La réduction est de 10 0/0 du prix ordinaire des billets de 1re et 2e classe. Les billets d'abonnement ne sont délivrés que par série de vingt. Les conditions sont les mêmes que celles pour les autres services.

C. Devina.

Chemin de fer de St-Rambert à Grenoble.

STATUTS.

Par-devant Me Philippe-Edme-Ernest Foucher et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. François-Christophe-Edmond Kellermann, duc de Valmy, ancien député, demeurant à Paris, rue de Bourgogne, 35 ;

M. Eugène-Théodore-Julien Gaillard, banquier, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, 38, et à Grenoble, Grande-Rue, 3 ;

M. Jacques-Gérard-François Lefebvre, banquier, administrateur du chemin de fer de St-Germain, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, 60 ;

Agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par les actionnaires souscripteurs du fonds social, pouvoirs qui devront être annexés à la suite des présents après avoir été dûment enregistrés ;

Lesquels ont dit qu'il est intervenu le 7 mai 1853, une convention par laquelle M. le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, a concédé à MM. le duc de Valmy, Firino, Gaillard (Eugène), Lefebvre, Vassal, Réveillon, Fontenay et Gaillard (Emile), le chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite convention, et sauf ratification par la loi des conditions financières dudit cahier des charges;

Que cette convention a été approuvée par décret en date du même jour;

Qu'une loi est intervenue le 10 juin 1853, pour ratifier les articles du cahier des charges relatifs à la subvention et à la garantie d'intérêts stipulée en faveur de la Compagnie concessionnaire, et qui ont rédigé conjointement avec les autres concessionnaires dudit chemin, par acte passé devant Mᵉ Fouché, notaire à Paris, le 3 septembre 1853, les statuts de la Société anonyme qu'ils ont l'intention de former, sauf l'approbation du gouvernement, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer dont il s'agit.

Dans cet état, les comparants ès-qualités qu'ils agissent, voulant se conformer aux observations qui leur ont été faites, déclarent arrêter ainsi qu'il suit la rédaction définitive des statuts de la Société.

TITRE PREMIER.

Formation, Objet, Dénomination, Domicile et durée de la Société.

Article premier. Il est formé, entre les propriétaires des actions ci-après, une Société anonyme, ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, tel qu'il est désigné au décret du 7 mai 1853, au cahier des charges y annexé, et à la loi du 10 juin 1853.

Art. 2. La Société prend la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble*.

Art. 3. Le siége de la Société et son domicile sont établis à Paris.

Art. 4. La Société commencera à la date du décret qui l'aura autorisée, et finira avec la concession.

TITRE II.

De la Concession.

Art. 5. La concession du chemin de fer de St-Rambert à Grenoble ayant été accordée à MM. le duc de Valmy, Firino, Gaillard (Eugène), Lefebvre, Vassal, Réveillon, Fontenay et Gaillard (Emile), les comparants ès-dits noms mettent entièrement la Société en leur lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et obligations qui résultent pour lesdits concessionnaires du décret du 7 mai 1853, du cahier des charges y annexé, et de la loi du 6 juin 1853.

Les concessionnaires auront droit au remboursement des frais matériels relatifs à l'entreprise jusqu'à la promulgation du décret approbatif des présents statuts.

Le compte de ces frais, appuyé des pièces justificatives, sera réglé par l'assemblée générale.

TITRE III.

Fonds social, Actions, Versements.

Art. 6. Le fonds social est fixé à la somme de vingt-cinq millions, divisé en cinquante mille actions de cinq cents francs chacune.

Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

Art. 7. Les cinquante mille actions entièrement souscrites appartiennent aux personnes ci-après dénommées dans les proportions suivantes :

N°	Nom	Actions
1	M. le prince Callimaki,	100
2	M. le marquis de Barthelemy,	60
3	M. Paul-Adolphe Firino,	100
4	M. Louis-Benjamin Dupâquier,	20
5	M. Antoine Pierre Hély d'Oissel,	100
6	Madame la comtesse de Cambourg,	20
7	M. Henry-Frédéric Fontenilliat,	100
8	M. Gustave Réal,	50
9	M. Blacque,	200
10	M. Edmond-Louis de Nervaux,	50
11	M. André-Alexandre Basset,	200
12	M. Adolphe Samson Nélaton,	50
13	M. Edmond Guerry fils,	50
14	M. Alphonse Baudin,	200
15	M. Honoré Houel,	50
16	M. Jean-Antoine Bernier,	25
17	M. Charles Basset,	50
18	M. Germain-Frédéric Lemoine,	30
19	M. Jules Allain,	50
20	M. Jonas Cohen,	100
21	M. Victor Christin,	80
22	M. Pierre-Joseph Niquet,	25
23	M. Ferdinand-Louis Gervais,	50
24	M. Julien-Frédéric Bergeron,	30
25	M. Alberic Niquet,	25
26	M. Pierre-Louis Lacoine,	20
27	M. Louis Dupuytren,	25
28	M. Antoine Vassal fils,	25
29	M. Jean-Baptiste Sailleur,	50
30	M. Jean-Jacques Lemercier de Nerville,	600
31	M. Marie-Maxime, vicomte de Foresta,	10
32	M. le vicomte Camille Dauger,	150
33	M. Antonio Garvasoni,	50
34	M. Antoine Banès,	100
35	M. Victor-Julien Paret,	100
36	Mademoiselle Marie de Caux,	200
37	Madame la duchesse de Valmy,	200
38	M. Jean-Baptiste Judas,	25
39	M. Georges Bouctot,	100
40	M. Maurice de Barrau,	50
41	M. Lefranc,	25
42	M. le docteur Le Roux,	50
43	M. Pierre-Ildefonse Raffard,	40
44	M. Victor Fauchier,	50
45	M. L. Marcotte,	50
46	M. Prosper Boutheron,	25
47	M. Frédéric Kohler,	25
48	M. Auguste Liégeois,	35
49	MM. Gouin et Cᵉ,	50
50	M. Eugène Mourgues,	100
51	M. le vicomte Alfred de Richemond,	100
52	M. Jean Guinard,	50
53	M. Bartholomeu,	10
54	Madame Alvarez,	5
55	M. Adrien, comte de Riancourt,	75
56	M. le docteur Bécourt,	300
57	M. Jean-Louis Arnal,	80
58	M. N. Dreyfus,	800
59	M. François-Frédéric, marquis de Bongars,	80
60	M. le marquis de Caux,	200
61	M. H. de Glapion,	10
62	MM. Marotte et Cᵉ,	30
63	M. Victor Vaisse,	125
64	M. G. Fauche,	50
65	M. Laurentie,	100
66	Madame la comtesse de Bonneval,	30
67	M. Arthur de Laforest,	80
68	M. A. Attias,	4
69	M. Alexandre Tattet,	100
70	M. Napoléon Jacquet d'Heurtaumont,	20
71	Madame veuve de Laborde Lassale,	10
72	M. Franciskos Joentitz,	80
73	M. William Kraentler,	100
74	M. Charles-Alexandre, comte de Lostanges,	170
75	M. le marquis de Nicolay,	60
76	M. A Du Bos,	200
77	M. Henry Fleury,	80
78	M. le vicomte R. de Nicolay,	60
79	M. Charles-Louis de Bousquet,	175
80	M. Claude-Etienne Lacretelle,	25
81	M. Jean Despeyroux,	10
82	M. le docteur Laville,	180
83	M. Louis Tessot,	4
84	M. Nicolas Dieudonné Allaire,	4
85	Madame veuve Verguin Baye,	10
86	M. Verguin Miback,	10
87	Madame veuve Charles Houdaille,	10
88	M. Mathurin Pradel,	10
89	M. Réné Léon de Villiers,	10
90	M. Emile Mallebay,	25
91	M. Ferdinand-Louis Moreau,	50
92	M. Léon Cunin-Gridaine,	120
93	M. Auguste Rougemont,	100
94	MM. Orsi, Quibert et Cᵉ,	70
95	M. le Chevalier de Payra,	50
96	M. Alfred de Budes de Guébriant,	20
97	M.	»
98	M. N. Patrice Rivard,	60
99	M. Martin jeune,	20
100	M. A. L. Ravergie,	20
101	M. Porlier,	40
102	M. Béruchot de Launois,	25
103	M. Charles Daverne,	100
104	M. Nicolas Munster,	200
105	M. Gustave-H. de Nedonchel,	10
106	M. A. Pelissier,	10
107	M. Ernest Barry,	10
108	M. Nau de Noizac,	10
109	MM. Aquarone fils et Cᵉ,	60
110	M. Jules Forgeat,	20
111	M. le baron de Vezins,	20
112	M. Letonneur Fallo,	20
113	M. le comte Charles de Fourment,	100
114	M. Léopold Werner,	70
115	M. le marquis de Talière,	200
116	M. Victor Bortel de Dienval,	40
117	MM. Roy-Bry et Cᵉ,	20
118	M. Wintrouin Armand fils,	20
119	MM. Frédéric Piquet et Cᵉ,	20
120	M. Régié de Meaux,	5
121	M. Armand-Marie Dufilhol,	15
122	M. Jean-Baptiste Thiébaud,	20
123	M. le vicomte Picot de Vaulogé,	10
124	M. le comte Hubert de Villeneuve,	50
125	M. Louis-Joseph Fouet,	80
126	MM. Carie, J. de Planque et Cᵉ,	130
127		»
128	MM. Mersié et Cᵉ,	300
129	M. Louis Delize,	20
130	M. Charles Laurent,	50
131	M. Lamque,	40
132	M. Noel du Peyret,	150
133	M. Edouard-Justin d'Heurtaumont,	20
134	M. Dumont, négociant,	10
135	MM. Alphandéry, Crémieux et Jourdan,	40
136	M. Saint-Elme Petit,	20
137	M. le duc de Rauzan,	50
138	M. le comte de Divonne,	50
139	M. B. Douzan,	100
140	M. le vicomte Dambray,	10
141	MM. Louis Morin et Benoist Sigaux,	28
142	M. Joseph Fabre,	25
143	M. Marie-Auguste Filliot,	5
144	M. Achille Jacquinot,	10
145	M. Paul Fourtoul,	12
146	M. le comte Hector,	50
147	M. Jean Lacay fils,	20
148	M. Havemith et Cᵉ,	25
149	M. A. Simon Rémy,	20
150	Madame la comtesse des Gouttes,	10
151	M. J. Mérian-Forcart,	25
152	M. François Jules Gohier,	15
153	M. de Saint-Georges,	10
154	M. M. Adolphe du Guet,	10
155	MM. Hutart et Neumann,	6
156	M. Carié,	40
157	Madame veuve Pellerin,	15
158	M. Philibert de Lafaye,	16
159	M. Jean-Baptiste Remy,	20
160	M. Jos. et P. Viguerie et Cᵉ,	50
161	M. David Richard,	4
162	M. Charles Leroy,	40
163	M. Isidore Hémerdinger,	5
164	M. Dabaret-Tampé,	5
165	MM. Mayaud frères,	100
166	M. Célestin Treca Lelou,	10
167	M. de Saint-Didier,	15
168	M. François Boston,	80
169	MM. Isaac Léon, Nathan Aron,	13
170	MM. Ch. Philippoteau et G. Beucken,	30
171	MM. Roth frères,	20
172	MM. Guillaume, Filmès et Cᵉ,	20
173	M. T. A. de Chenelette,	4
174	M. Anatole de Mieullo,	40
175	M. Alexandre Revon,	40
176	MM. J. Bouget, J. V. Vergez,	10
177	M. A. de la Trochardays,	10
178	M. Charpentier,	40
179	M. le baron de Montigny,	10
180	M. Charles de Margeot,	20
181	M. François-Felix Maudheux,	20
182	M. le comte P. de Gibon,	5
183	M. J. A. Vanwosmhoudt,	20
184	M. le vicomte Eugène de Monti,	800
185	M. le baron de Wacquant,	10

86	M. Émile Saglio,	50
187	MM. Delacombe et Nègre Scimandt,	20
188	M. le baron de Monval,	20
189	M. le comte de Tallobre,	4
190	M. Louis Lefebvre,	2
191	M. le marquis d'Espies,	40
192	M. E. de Bertonet,	30
193	M. Gabriel Sophie de Guillebon,	5
194	M. Arthur de Gillès,	10
195	M. Joseph Carré,	15
196	M. le vicomte de Beaurepaire,	8
197	M. Joseph Capelet,	10
198	M. Joseph Perrier,	60
199	M. H. Dondel de Faouëdy,	1
200	Madame Pauline Dondel de Faouëdy,	1
201	M. Auguste Divuy,	20
202	M. L. Du Rotois,	100
203	M. Jules Charles Poullet,	20
204	M. Anthelme Vivier,	7
205	M. Louis Chassin,	5
206	M. Amédée Labrosse,	150
207	M. Achille Guillaume,	20
208	MM. T. Labrosse et Cᵉ,	50
209	MM. L. Languillaume, Belliard et Cᵉ	15
210	M. Edouard Fatel,	5
211	M. Dugenet neveu,	30
212	M. Georges Müller,	80
213	MM. Chaponnière et Cᵉ,	25
214	M. Denis Puydebat,	30
215	M. C. Piganneau,	40
216	M. l'abbé Salvaire,	550
217	M. Degrandchamps,	15
218	M. A. E. Guastalla,	100
219	M. Jaunez Spouville,	10
220	M. Gandolphe,	100
221	M. de Momigny,	425
222	M. L. Thuasne,	50
223	M. Millot,	20
224	M. Léon Todros,	50
225	MM. Nicolas, Boitel et Dienval,	40
226	M. le comte de Montzey,	4
227	M. Antoine Narcisse Vallon,	4
228	MM. Rodrigue et Salzedo,	40
229	M. le comte François Descars,	50
230	M. le comte de Villemorge,	14
231	M. Louis Joseph Du Rotais,	15
232	M. Ludovic Grenouillet,	30
233	M. le comte Beaujean,	7
234	M. Giraudet,	70
235	M. Cornet,	100
236	M. le comte de Mengin-Fondragon,	30
237	MM. A. Bourgouin et Cᵉ,	300
238	M. Henry de Préseau,	50
239	M. Yuidet-Bizot,	80
240	MM. les héritiers de Salomon Halphen,	100
241	M. Auguste Rooz,	70
242	M. Nicolas Raulin,	40
243	M. le vicomte Bernard de La Fosse,	12
244	M. Frédéric Bernoville,	400
245	M. Elise de Lupel,	100
246	MM. C. J. et de Wolf,	30
247	MM. Deforceville, Degove et Poulain,	160
248	M. Mercier Lordereau,	10
249	M. Guillaume-Gustave Hubert,	10
250	M. Pierre-Jean Bonte,	29
251	M. Poujot d'Acqueville,	3
252	M. Delarivière Desveaux,	80
253	M. François Dubrulle,	20
254	M. Auguste Scalbert,	40
255	M. François-Lefebvre,	10
256	M. H.-C. Debbeld,	60
257	M. Adolphe Schneider,	2
258	M. MM. les frères Oswald,	80
259	M. le comte de Cossé-Brissac,	60
260	M. Amédée-Dufour,	4
261	M. Marie-Léopold Martin,	100
262	M. Jules Lehoult,	50
263	M. Claude Aymond,	10
264	M. Hourdet,	20
265	Madame veuve Clément Guyot,	6
266	Madame veuve J.-T. Gohin,	50
267	M. Wateau,	20
268	M. le comte Ph. de Béthune,	30
269	M. le vicomte Edouard Walsh,	100
270	MM. B. et N. Raulin,	150
271	M. le comte de Blacas,	50
272	M. Nibelle Moreau,	15
273	M. le marquis de Perthuis,	75
274	Madame la baronne de Winther,	55
275	M. J. du Thiel,	50
276	M. J. Amand Lahirigoyen,	10
277	MM. Froger-Mireau et Froger-Cremière,	20
278	M. Gabriel-Aug. Hutin,	1
279	M. Lazare Levy-Bing,	75
280	M. Ch. Picard,	100
281	M. le comte de Tarragon,	4
282	M. Ponthier de Chamaillard,	2
283	M. le baron de Winther,	20
284	M. Petit Courtin,	10
285	M. Eugène Arcanger,	5
286	MM. E. Toché et A. Vogues,	50
287	M. le Frère de F.-G. Simon,	60
288	M. Pierre-Théophile Trumeau,	40
289	M. Louis Philippe,	30
290	Madame veuve Guermonprez-Lefebvre,	2
291	M. André Magdelaine,	15
292	M. de Hemmaut,	25
293	M. Maurin-Bouvier,	6
294	N. Victor Fère,	25
295	M. le comte Polydore de Larochefoucault,	50
296	M. S. de Liron d'Airol,	100
297	M. A. Guynemer,	50
298	M. Auguste-Joseph Adam,	30
299	M. E. de Caters,	45
300	M. le comte de Clermont-Tonnerre,	60
301	M. Alexis Boutray,	20
302	M. Joseph-Jules Bierzy,	50
303	M. Désiré-Alype Baulaire,	10
304	M. Gabald,	50
305	M. Louis Houdet,	10
306	M. Victor Bezett	10
307	M. Charles Laffitte,	200
308	M. Amédée Gautray,	40
309	M. Banes-Louvet et Cᵉ,	10
310	M. Antoine Chappuis,	20
311	M. G. Teray,	80
312	M. J.-B. Cochery,	10
313	M. Casquet-Billard,	10
314	M. le comte Henry d'Avigdor,	300
315	M. le vicomte de Chabrol,	500
316	M. Auguste Dusautois,	15
317	M. Daniel Franchetti,	40
318	M. de Conchy,	40
319	M. Jean-Julien Delaunay,	5
320	M. James-François Coulon,	15
321	M. Adolphe-Arsène Boignet,	30
322	M. Jean-Joseph Condere,	25
323	M. Brueys de Saint-André,	35
324	M. L. de Verdière,	30
325	M. Louis-Joseph Ancquetin,	20
326	M. Pierre-Joseph Biltiet,	100
327	M. Charles-Nicolas Barre,	15
328	M. Emile de Wallières,	25
329	M. Prosper Bagieu,	100
330	M. Balthazar Biscardy,	20
331	M. le baron Alphonse de Moraud,	20
332	M. le vicomte de Balincourt,	20
333	M. Girard,	20
334	MM. Beraon frères,	40
335	M. Alcé-René Rouxel,	100
336	M. Jean Vidal,	5
337	M. Ferdinand Victorin Barrot,	600
338	M. Yorick Bourlon,	25
339	M. le baron de Mecklembourg,	250
340	M. Maurice de Barberey,	50
341	M. M. Pierre-Joseph-Armand Normand,	200
342	M. Eugène Polak,	25
343	M. Carl Forel,	20
344	M. J.-E. Hersent,	70
345	M. Louis Perody,	5
346	M. Guillard,	40
347	Madame veuve Maire-Nyon,	10
348	M. A. Hebert,	10
349	M. Honoré Gautier,	15
350	M. François-Joseph Strainchamp,	5
351	M. Martial Berthonier,	30
352	M. Guillaume-Alexandre Huart,	2
353	M. Emile Fouid,	50
354	M. Emmanuel Carcassonne,	20
355	Madame Aglaé, veuve Digeon,	12
356	M. Henry Dufourmantelle,	20
357	M. Fr. Delahaye-Jousselin,	20
358	M. le comte L. de Blacas,	50
359	M. L. Maison,	10
360	M. Paul-Emile Berthault,	20
361	M. Alexandre Fraichot,	30
362	MM. Lecourtois et Massain,	15
363	M. Alphonse de Raineville,	300
364	M. Alcide-Frédéric Billaud,	100
365	M. Alexandre Cotelle,	10
366	MM. Louis-René frères,	50
367	MM. Duproy frères,	40
368	M. Jean-Baptiste Lamort,	10
369	M. Jacob Dauner,	4
370	M. François-Lucien Jumel,	2
371	M. l'abbé Le Dreuille,	5
372	M. le prince de Bauffremont,	50
373	M. Auguste-Charles Le Cyre,	30
374	M. Louis-Edouard Fauconnier,	10
375	M. Charles-François Dutilloy,	30
376	M. le vicomte Hutteau d'Origny,	60
377	M. Jean Ladonne,	20
378	M. Maurice Mouillerin,	15
379	M. Jean-Antoine Peiffer,	5
380	M. le baron Paul de Richemont,	500
381	Madame Maubrun.	5
382	M. de ı ontencin,	70
383	M. Jean-François Couturier,	10
384	M. Oswald B-ignier.	15
385	M. Jean-Baptiste Blot Lequesne,	50
386	M. J. Debollain,	30
387	M. Auguste-Pierre Haré,	100
388	M. F. Teterel,	50
389	M. Joseph Boday,	15
390	M. Elie Ducas,	20
391	M. Blüm,	25
392	M. Pécourt.	25
393	M. Amédée Berger,	30
394	M. Petit-Didier,	40
395	MM. F. Tulard et Ibry,	30
396	Madame veuve Laval, née Raulin,	2
397	M. John Machish,	15
398	M. John Guastalla,	10
399	M. Guyot,	0
400	M. Gustave Sureau,	20
401	M. A. Boulé,	100
402	M. J. Rigaud,	15
403	M. François-Jacques Morin,	5
404	M. Calixte Rocques,	15
405	M. A. de Francqueville d'Abancourt,	10
406	M. Alexandre Sauson,	15
407	M. Arthur Joly de Bammeville,	200
408	M. le marquis de Quiqueran Beaujeu,	10
409	M. Joseph-Gabriel Morgand, aîné,	20
410	M. Henri-Pierre Torchon,	15
411	M. Victor Sarlit,	5
412	M.	»
413	Madame veuve Ribes,	20
414	Madame la marquise de Clugny,	15
415	M. Jean-Baptiste Maudnit,	20
416	M.	•
417	M. Alexandre Corbière,	70
418	M. J. Grunstadt,	20
419	M. Joseph Martin,	40
420	M. Claude-Cécile Morel,	40
421	M. Hogard, fils,	40
422	M. François-Bruno Vatin,	20
423	M. Joseph-Frédéric Pichard,	5
424	M. E. Millet,	15
425	M. Louis-François Nazard,	10
426	M. Guillaume Bergès,	60
427	M. Pierre Fourquet,	15
428	M. le prince de Beauvau,	500
429	M. Léopold Randegger,	20
430	Mademoiselle Marie-Louise-Elina Lefebvre,	20
431	M. Mathieu-Joseph Huberty,	10
432	M. Simon Schnerb,	20
433	M. Ernest Hardy,	30
434	M. Blanquart de Bailleul,	10
435	M. Paul Simon,	20
436	M. A. Deuné,	175
437	MM. Petit et Lenoult,	20
438	M. Peltier,	40
439	M. A. Bouyer,	15
440	M. James Rollac,	15
441	M. Jean-Nicolas Chevallot,	15
442	Madame la duchesse de Narbonne Pelet,	30
443	M. Perret,	50
444	M. Nicolas Riss,	500
445	M. Pierre-Marie Richardière,	50
446	M. Paul Wallet,	45
447	M. Prosper Moreau.	10
448	M. E. Martin,	10
449	M. G. de Montigny,	10
450	M. Charles-François Chalupt,	50
451	M. le comte de Montagu,	75
452	M. le comte de Lostanges,	25
453	M. Charles Sapey, sénateur,	50
454	M. Henri-Mathieu Quesné,	100
455	MM. A. Stern et Cᵉ,	100

456 M. Debauchamp, 100
457 M. le baron de Béville. 60
458 M. Louis-Auguste Peyre, 100
459 M. le vicomte Gabriel de Renéville, 50
460 M. Tony Fontenay, ingénieur, 75
461 Le même, 1125
462 M. Gustave Rolland, 100
463 M. Victor Coulomb-Goix, 100
464 M. Edmond Le Campion, 100
465 Le même, 100
466 MM. Gaillard, père, fils et Ce, 575
467 M. Louis Reynaud, 10
468 M. Alphonse de Coincy, 500
469 M. A. Gayde, 25
470 M. René-Edouard Jourdain, 50
471 M. Pierre Hallu, 25
472 M. Virgile Blain, 50
473 M. Louis-Guillaume-Auguste Mauduit, 75
474 M. Régis Laporte, 50
475 M. Jean-Jacques-Hyacinthe Laporte-Médard, 75
476 M. Pierre-Joseph Theillier, 75
477 M. Antoine-Eugène Lamouret, 75
478 M. Jean-François Boinet, 75
479 M. Boinet Lamouret et Ce, 25
480 M. Pierre-Timoléon Margantin, 100
481 M. Jules Lécuyer, 50
482 MM. Lécuyer et Ce, 100
483 M. Lecuyer, aîné, 50
484 Madame Gunégonde, princesse Giedroyé, 100
485 MM. L. Teuré, fils et Ce, 60
486 MM. J.-J. Ouarse et Ce, 40
487 M. Tussaud, 100
488 M. Joseph Masson, 10
489 M. Hector-Félix Desprez, 25
490 M. Sylvain Dumoulin, 150
491 M. Adolphe Mazimbert, 2
492 M. Henri Fontaine, 4
493 M. Pierre Berthier, 1
494 M. Alexandre-Louis Potier, 4
495 M. Henri Mounier, administrateur, 100
496 M. Maxime Dubeux, 12
497 MM. Henri Mounier, Dubeux et Ce, 100
498 M. Michel Sanadre, 4
499 M. Pierre Lamberton, 2
500 M. François Barnier, 3
501 M. Victor Jacquet, 2
502 M. Gustave Vallier, 20
503 Madame veuve Gianotti, née Arnaud, 1
504 Madame Marie Brun, veuve Gros, 4
505 MM. Eymard et Bonnet, 15
506 M. Pierre Moutin, 1
507 M. Jean-Philippe-Joseph Justus, 4
508 M. Augustin Rivier, 20
509 M. Albin Genevois, 10
510 M. Vincendon, 20
511 M. Alexandre-Casimir Mallein, 2
512 M. Jules Bérard, 20
513 Madame La Valette du Bouchage, 1
514 M. le marquis Planelli de La Valette, 4
515 M. Vincent Desvial, 5
516 M. Pierre Saul, 2
517 M. Jean Chapel, 2
518 M. Louis-Joseph Rajon, 1
519 M. Victor Faganon, 6
520 M. Pierre Portas, 2
521 M. Jean Ducruy et fils, 35
522 M. Edouard-Hibert Dufrêne, 10
523 M. Hippolyte-Henri Gigay, 2
524 M. Robin de Mozas, fils, 1
525 M. Jean-Baptiste-Frédéric Imbert, 15
526 M. Louis Périer, 6
527 M. Marguerite Bélier, 1
528 M. Louis-Joseph Faisant, 1
529 M. Alexandre Massot, 25
530 M. Prosper Mattat (souscription collective), 100
531 M. Ferdin. Rouillon, id. 100
532 M. Emile Lepasquier, id. 100
533 M. Jean Bon, fils aîné, 3
534 M. Victor Brizon, 5
535 MM. Rocher frères, 20
536 M. Chrétien Erms, 20
537 M. Eugène Gervais Clautrier, 6
538 M. Jacques-Félix Giraud, 8
539 M. Louis Bassinot, 4
540 M. Hippolyte Charrut, 6
541 M. Benoît Jayet, 10
542 M. Louis Jallifier, 10
543 M. Eugène Pyot, 4
544 M. Victor-Nicolas Roux, 6
545 M. Frédéric Jacquin, 20
546 M. Emile Lepasquier, 200
547 M. Gustave de Chaurond, 10
548 M. Félix Royer, 25
549 M. Buquin, 5
550 M. Emile Rey, 25
551 M. Pierre-André Olivier, 6
552 M. Eugène Fumet, 1
553 M. Alphonse Périer, 9
554 M. Louis Giroud, 5
555 M. Al.-Jos.-Adolphe Réveillon, 100
556 MM. Clunet-Réveillon et Ce, 100
557 M. Joseph-André Rey, 100
558 M. Paul Pauisset, 21
559 M. Claude-David Vitteau, 20
560 M. Joseph Brutin, 10
561 M. Eugène Berthet, 4
562 M. Ant. Vital-Berthin, 20
563 M. Joseph Veyron Lacroix, 25
564 M. Ant.-Dés.-Hip. Rocher, 38
565 Madame Sophie Spéder, 1
566 MM. Eugène Charrière et Ce, 20
567 M. Ferdinand Rouillon, 50
568 M. Louis-Em. Sisteron, 2
569 M. Louis-Joseph Drojat, 10
570 Madame veuve Jubié, née Jayet Fontenas, 20
571 M. Antoine Michalet, 20
572 M. Henri Rif, 10
573 M. Pierre Béranger, 2
573 M. Louis Michal, 40
575 M. Oscar de Pisançon, 75
576 M. Louis Penet, 90
577 M. Georges Berne de Lovaux, 12
578 M. Oronce Bernard, 2
579 M. Claude Martin, 2
580 M. Prosper Chapel, 5
581 M. Claude Jouvin, 20
582 M. Frédéric Masson, 2
583 M. Ch.-Jos.-M. Teisseire, 20
584 MM. Bigourdat père et fils, 10
585 M. Junneaux, 5
586 M. C. Vidil, 40
587 M. C. Brenier, 2
588 M. Guillot, 4
589 M. Le Blond, 20
590 M. Joseph Berlioz, 4
591 M. Annette Chavot, 4
592 M. Perrotin, 3
593 M. Albin Gras, 4
594 M. Joseph Vagnon, père, 15
595 M. Etienne Gavin, 10
596 M. Adolphe Boyer, 20
597 M. Alphonse Périer, 40
598 M. Prosper Mattat, 50
599 M. André Mallet, 10
600 M. Joseph Juvin, 10
601 M. Jean Dupeyron, 4
602 M. Joseph Pegoud. 8
603 MM. J. Allier père et fils, 2
604 M. Jacques Gras, 4
605 M. Alfred Bigillion, 20
606 M. Tavrer Laborne, 2
607 M. Henry Comina, 2
608 M. Frédéric Papet, 10
609 M. Remi Pellissier, 5
610 M. François Constantin, 3
611 M. Hermil fils aîné, 10
612 M. Félix Réal, 50
613 M. Oronce de Galbert, 25
614 M. J. Guillaudin, 6
615 M. Pont Ollion, 24
616 M. Charles Fornier, 4
617 M. Jean-François Perrot, 6
618 M. Louis-François Michalet, 10
619 MM. Rambeaud frères, 100
620 M. Jean-Baptiste-Alphonse Monrozier, 6
621 M. Charles Michaud, 20
622 M. Adolphe-Alexis Allemand, 10
623 M. Brissac, ingénieur, 200
624 M. Emile Gaillard, 100
625 M. Antoine Vassal, 500
626 M. Charbonnel-Salle, 6
627 Madame Dausse de Lasalcette, 5
628 M. Albert d'Arnoux, 25
629 M. Charles-Denis Baudoux, 25
630 M. Adolphe Bert, 100
631 Le même, 20
632 M. François Bert, 10
633 M. Eugène Gaillard, 25
634 Le même, 75
635 M. le duc de Valmy, président du Conseil d'administration, 500
636 M. Jean-Baptiste Firino, 250
637 M. J.-G. François Lefebvre, 250
638 MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, 10,324
639 M. Louis-Auguste Fossier, 15
640 M. Philippe Marie, 20
641 M. Victor Bois, 12

Acte public par lequel MM. Leroy, de Chabrol et Ce garantissent l'adhésion des souscripteurs qui n'ont pas encore envoyé leurs pouvoirs et qui représentent, 5,488

740 souscriptions représentant, Actions, 50,000

Art. 8. Le montant des actions est payable aux caisses qui seront désignées par le Conseil d'administration.

Le premier versement est fixé à deux cents francs par action.

Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé, dix jours au moins avant l'époque fixée pour le paiement, dans deux journaux d'annonces légales de Paris et de Grenoble, désignés par le Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration pourra autoriser le versement anticipé du prix des actions, mais seulement par voie de mesure générale, applicable à toutes les actions. Il fixera le taux de l'intérêt à servir aux actionnaires sur les versements anticipés.

Art. 9. Contre le premier versement de deux cents francs ci-dessus énoncé, il sera remis aux ayants droit des titres nominatifs, négociables, indiquant les principales dispositions des présents statuts. Ces titres seront, après le versement des cinq premiers dixièmes, échangés contre des titres définitifs au porteur.

Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants jusqu'à concurrence de la moitié du montant de chaque action.

Art. 10. Les titres nominatifs et les titres au porteur sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la Compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé, délégués à cet effet par le Conseil d'administration; chaque paiement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

Art. 11. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre, et celle des titre nominatifs, conformément à l'art. 36 du Code commerce.

La Société ne reconnaîtra d'autres transferts que ceux inscrits sur ses registres.

Art. 12. Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale, et déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, le mode de délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Art. 13. Les actions sont indivisibles, et la Société ne reconnait qu'un seul propriétaire pour chaque action. Tous les co-propriétaires d'une action seront tenus dès lors de se faire représenter auprès de la Société par une seule et même personne.

Art. 14. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe; la possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la Société.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en au-

cune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 15. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

La Société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'art. 8. A partir du quinzième jour après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions sur duplicata à la Bourse de Paris et par le ministère d'un agent de change. La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il sera délivré aux acquéreurs de nouveaux titres ayant le même numéro que les titres annulés. En conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés, cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles; le déficit sera à la charge des obligés aux versements, mais dans les limites de l'art. 17. L'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

Art. 16. En cas de perte d'un titre nominatif, la Compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux art. 151, 152 et 155 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré un an seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans les journaux désignés à l'article 8.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le Conseil d'administration.

Art. 17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action. Au delà tout appel de fonds est interdit.

TITRE IV.

Administration.

La Compagnie est administrée par un Conseil composé de douze membres.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés à la caisse de la Société.

Art. 19. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires; leurs fonctions durent six années. Ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère par sixième, dans l'ordre fixé par un tirage au sort.

Dans le cas où il y aurait lieu de remplacer un ou plusieurs administrateurs par suite de décès, de démission ou autre cause, le Conseil pourvoira lui-même à son remplacement provisoire, jusqu'à la première assemblée générale, qui nomme définitivement; l'administrateur ainsi nommé ne reste en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

L'administrateur nommé provisoirement par le Conseil d'administration a les mêmes pouvoirs que les autres membres du conseil.

Art. 20. Par dérogation à l'art. 19 qui précède, le premier Conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent, savoir :

M. le duc de Valmy, président;
M. Firino, vice-président;
M. Eugène Gaillard, vice-président;
M. le prince Marc de Beauvau, député;
M. Emile Gaillard;
M. Francis Lefebvre;
M. Alfred Leroux, ancien banquier, député;
M. Henri Mounier, banquier à Grenoble;
M. Réveillon;
M. Reynaud;
M. le baron Paul de Richemont, député;
M. Vassal.

Ce premier Conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris une année après l'époque fixée par le cahier des charges pour la mise en exploitation de la ligne entière.

A cette époque, il sera nommé conformément à l'art. 19 ci-dessus.

Art. 21. Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

Il passe et autorise les marchés de toute nature;

Il autorise les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer;

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation;

Il fixe les dépenses générales de l'administration;

Il autorise tout achat ou vente d'objets mobiliers;

Il autorise la revente des terrains et bâtiments qui deviennent inutiles, la recette des prix de vente;

Il autorise toutes mainlevées d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilèges avec ou sans paiement;

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions;

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve;

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la Société; il donne toutes quittances;

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin de fer, sous les conditions déterminées par le cahier des charges;

Il fait les traités relatifs à l'exécution de l'article 59 du cahier des charges;

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongement de chemin de fer ou d'embranchement, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale;

Il nomme ou révoque tous employés ou agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements et salaires;

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la Compagnie;

Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives et le mode de perception des prix du tarif;

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société;

Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunt, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités avec d'autres Compagnies, de prolongation ou renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prorogation ou dissolution de la Société;

Art. 22. Le Conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi conférer à un ou plusieurs de ses membres des pouvoirs permanents pour l'administration des affaires sociales courantes et journalières.

Le Conseil peut déléguer quelques-uns de ses membres pris de préférence parmi ceux qui résident à Grenoble, pour surveiller d'une manière spéciale l'exécution des décisions du Conseil en ce qui concerne la construction et l'exploitation du chemin.

Art. 23. Conformément à l'art. 32 du Code de commerce, les membres du Conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la Société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 24. Le Conseil d'administration nomme chaque année un président et un ou deux vice-présidents.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le Conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président et les vice-présidents peuvent être réélus.

Art. 25. Le Conseil d'administration se réunit aussi souvent que les intérêts de la Société l'exige et au moins deux fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Dans le cas où cinq administrateurs seulement sont présents, toute décision pour être valable doit réunir au moins quatre voix.

Art. 26. Nul ne peut voter par procuration dans le Conseil d'administration de la Compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, dont le jour sera fixé par la lettre d'invitation et à huitaine au plus tôt, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; celui-ci en donnera lecture au Conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement en vertu du cahier des charges.

Art. 27. Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-ver-

baux signés par le président et deux membres ayant pris part à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations, à produire en justice ou ailleurs, sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Art. 28. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange de propriétés immobilières de la Société, les transactions, marchés et actes engageant la Société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous les dépositaires de fonds de la Compagnie, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

Art. 29. Les fonctions des administrateurs sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale.

TITRE V.

Assemblée générale.

Art. 30. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

Art. 31. L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année dans le courant du mois d'avril. En outre, le Conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une assemblée générale toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

Art. 32. Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration.

L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente et représentent le dixième du capital au minimum.

Art. 33. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale, dans cette seconde réunion, sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion et indiqués dans les avis de convocation.

Art. 34. Les délibérations relatives aux emprunts, demandes d'embranchement ou de prolongement, renouvellement de concessions ou concessions nouvelles, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisition de ligne de chemin de fer, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres Compagnies, la modification des statuts, et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation ou dissolution de la Société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant trente actionnaires au moins et représentant le cinquième au moins du fonds social.

Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le paragraphe premier du présent article ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

(*La suite au prochain numéro.*)

Faits divers.

S. M. l'Empereur vient de faire prendre pour chacune des bibliothèques des palais impériaux un exemplaire de l'ouvrage *Recherches sur les rails et leurs supports*, par M. E. Locard, ingénieur principal du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon.

Nous publierons sous peu le compte rendu de cet important travail.

Caisse et Journal des chemins de fer.

Correspondance.

M. P., à Rennes. — N° 1, médiocre en temps de crise. —N° 2, intérêts et dividende compris, environ 40 fr. — N° 3, l'une et l'autre sont menacées en temps de crise; cependant, au cours actuel, nous préférerions le n° 1. — N° 4, très-médiocre, même au cours du jour.

M. D. A., à L. — Dans 15 ans, mais il sera prolongé. — N° 2, ce jour n'arrivera pas. — Nos 3 et 4, non; le marché est comparativement beaucoup plus étroit.

M. Ch. A. — Les opérations, par leur multiplicité, offrent une plus grande sécurité et de plus grands éléments de bénéfice. — N° 1, 15 0/0 environ. — N° 2, oui. — N° 3, toujours. — N° 4, 15 0/0 sur le pair de 500 fr.

M. N. E., à Bordeaux. —N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, bonne valeur, mais sans avenir. — N° 4, valeur de placement et d'avenir.

M. D., à Paris. — N° 1, Orléans, Strasbourg, Lyon, Nord. — N° 2, non. — N° 3, oui, le sacrifice serait trop grand.

M. Ch. H., à Francfort. — Le revenu étant d'environ 55 fr. pour une somme de 700 fr., le revenu, dividende et intérêts compris, représente près de 8 0/0. — Oui, après l'assemblée générale, puisque la prise de possession remontera au 1er janvier.

M. P. A., à Remigny. — N° 1, oui. — N° 2, il a encaissé par les deux émissions, environ 30 millions. — N° 3, le dernier versement de 100 fr. par obligation a produit environ 8 millions, et les 200 fr. qui restent à payer pour compléter les 500 fr., représentent une nouvelle ressource de 16 millions, ce qui élèvera à 54 millions le produit total des émissions d'obligations — N° 4, après l'emploi de ces 54 millions et le tirage des séries, on peut estimer à 100 millions le produit. — N° 5, non, de longtemps.

M. A. M***. — N° 1, le revenu sera d'environ 15 0/0. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, valeur de placement. — N° 4, oui.

M. F. T., rue des Prouvaires. — Nous ne répondons qu'à nos abonnés et clients.

M. L. B., à Francfort. — Nos 1, 3 et 6, mauvaises valeurs. — Nos 2 et 4, excellentes. — N° 5, sans avenir. — N° 7, vendez.

M. P. M., à Paris. — Oui, mais à la condition d'attendre le moment propice.

M. A. S., à Vienne. — N° 1, vendez. — N° 2, attendez. — N° 3, sans avenir. — N° 4, 40 fr. — N° 5, 55 fr. — N° 6, 47 fr.

M. B., à Passy. — N° 1, affaire de spéculation. — Nous rangeons par ordre de préférence: Nos 3, 4, 5, 2, 6.

M. L. V., à Bar-le-Duc. — N° 1, votre opération a été mal combinée et mal exécutée. — N° 2, c'est votre faute; votre agent ne peut qu'exécuter les ordres. — N° 3, certainement non. — N° 4, oui, mais avec une limite.

M. C., à Richecourt. — N° 1, mais ce travail serait à recommencer par chaque numéro du journal. — N° 2, non. — N° 3, excellente valeur. Quant aux nouvelles, il n'y a à payer actuellement, au cours de 562 50, que 162 50. — N° 4, si vous achetez en mars et que le coupon de dividende ou d'intérêt ne soit payé qu'à la fin du mois, il vous appartient.

M. le Ce O. — N° 1, le bénéfice de votre opération est à votre disposition. — N° 2, non. — N° 3, sans délai; cela doit être immédiat.

L. M., 47. — N° 1, attendre. — N° 2, Orléans, Lyon, Méditerranée, Rouen, Ouest, Midi, Crédit mobilier et Saint-Germain, — N° 3, 40 fr., 42 fr., 20 fr., 22 fr.

M. Cl. B., à Liége. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, jamais. — N° 4, probablement. — N° 5, d'après les événements. — N° 6 attendez.

M. G., à Moreuil. — N° 1, mauvaise valeur. — N° 2, grand avenir. — N° 3, mauvais. — N° 4, exécrable. — N° 5, très médiocre.

M. X., à Valenciennes. — N° 1, oui. — N° 2, il y a sur ce point une indécision très-grande, parce que l'exploitation peut ne pas justifier les espérances. — N° 3, ceci dépend des événements politiques. — N° 4, Lyon, Orléans, Strasbourg, Nord, Midi.

M. ***. — Nos 1 et 2, attendez.

M. H., à Lafère. — A, quand l'exploitation sera entière, en 1856, environ 70 fr.; pour 1854, environ 50 fr.; pour 1855, 60 fr. —B, attendez. — C, valeur dangereuse à conserver; environ 40 fr.

M. M., à Laon. — N° 1. sécurité entière. — N° 2, 15 0/0 environ. — N° 3, par ministère d'agent de change.

M. C. de B., à Paris. — Les recettes que vous signalez ne s'appliquent qu'à la ligne principale ; les sections de Montereau à Blesmes sont en dehors.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilometres.)

Du 12 au 18 février 1854.

68,174 voyageurs	239,396 50
Bagages, marchandises, etc	423,550 10
TOTAL	662,946 60

Semaine correspondante de 1853.

53,297 voyageurs	210,459 30
Bagages, marchandises, etc	309,392 46
PRODUIT total	519,871 76

Recette totale du 1er janvier au 25 février.

1854	5,161,384 66
1853	4,472,386 10
DIFFÉRENCE	688,998 56

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 19 au 25 février 1854.

14,825 voyageurs	74,238 50
Bagages, marchandises, etc	114,620 10
TOTAL de la semaine	188,858 60
TOTAL de l'exercice courant	1,552,080 70
Semaine correspondante de 1853	172 734 05
Exercice correspondant de 1853	1,330,134 75

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 19 au 25 février 1854.

10,306 voyageurs	29,274 65
Bagages, marchandises, etc	58,707 15
TOTAL de la semaine	87,981 80
TOTAL de l'exercice courant	2,565,428 69
Semaine correspondante de 1853	74,239 00
TOTAL de l'exercice correspondant	1,927,246 75

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 19 au 25 février 1854.

Grande vitesse) 26,067 voyageurs	155,060 00
Petite vitesse) Bagages, marchand.	171,787 25
TOTAL de la semaine	326,847 25
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	2,240,393 55
TOTAL	2,567,240 80
Semaine correspondante de 1853	294,977 72
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	2,267,897 48
TOTAL de l'exercice correspondant	2,562,875 20

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 13 au 19 février 1854.

9,926 voyageurs	22,797 60
Messageries, bagages, marchandises	35,777 44
TOTAL	58,575 04
Semaine correspondante de 1853	44,947 20
Recette totale du 1er janv. au 19 février	377,473 16
— 1853	328,721 50
Différence en faveur de 1854	48,751 66

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 19 au 25 février 1854.

Voyageurs	252,567 50
Bagages, marchandises, etc	492,805 91
TOTAL	745,373 41
Semaine correspondante de 1853	508,242 52
Différence en faveur de 1854	237,130 89
Recettes du 1er janvier au 25 février	5,683,307 88
Recette correspondante de 1853	4,219,723 98
Différence en faveur de 1854	1,463,583 90

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 8e semaine.

Du 19 au 25 février 1854.

Voyageurs	210,992 15
Marchandises	297,224 46
TOTAL de la semaine	508,216 61
Recettes antérieures	3,156,166 21
TOTAL GÉNÉRAL	3,664,382 82
8e semaine de 1854	508,216 61
Semaine correspondante de 1853	347,200 80
Différence en faveur de 1854	161,015 81
Exercice 1854	3,664,382 82
Id. 1853	2,813,399 02
Différence en faveur de 1854	850,983 80

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 19 au 25 février 1854

Voyageurs	9,997 35
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	17,142 66
TOTAL	27,140 01
Recettes antérieures	178,133 89
TOTAL	205,273 90

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 14 au 20 février 1854.

Ouest. — 9,829 voyageurs (gr. vitesse	41,874 90
(Petite vitesse)	35,344 91
TOTAL	77,219 81
Rive droite. — 22,814 voyageurs	19,785 55
Rive gauche — 13,722 voyageurs	11,392 45
TOTAL	108,397 81
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	52,314 75
Rive droite	14,798 80
Rive gauche	7,519 45
TOTAL	74,633 00

Recette totale du 1er Janvier au 26 février 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	821,114 09
Idem. — 1853	716,377 34

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 février 1854.

Voyageurs	60,660 70
Bagages et marchandises	103,918 50
TOTAL de la semaine	164,579 20
Semaine correspondante de 1853	145,261 25
Augmentation	19,317 95
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	1,205,632 12
Recette correspondante de 1853	1,003,891 90
Augmentation	201,740 22

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

Voyageurs	111,856. Recettes.	75,463 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest		68,130 05
Total		143.593 35

Février 1853.

Voyageurs	106,593 Recettes..	119,447 99
Différence en faveur de 1854		24,145 36

COMPARAISON :

Les deux mois de 1854 ont donné	297,764 65
La même période de 1853 a donné	261,468 65
Différence en faveur de 1854	36,296 00

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854..	27,293	12,651 35	367 55	13,018 90
1853..	23,157	10,799 70	240 00	11,039 70
En faveur de 1854	4,136	1,851 65	127 55	1,979 20

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de janvier.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	22,421 85	26,103 50	21,643 20
Bagages	316 70	386 68	334 80
Bétail	915 55	1,176 90	663 65
Marchandises	22,413 19	17,127 09	15,633 92
	46,167 29	44,794 17	37,099 97

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de janvier 1854 de fr. 1,313 12 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,407 32 sur 1852.

Il est à remarquer que pendant les 9 premiers jours de janvier 1854 le service entre Anvers et le reste de la ligne a été complétement suspendu par le charriage des glaçons sur l'Escaut.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen a l'honneur d'informer le public qu'une souscription est ouverte jusqu'au 6 mars prochain, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 obligations de 1,000 fr. chacune, remboursables à 1,250 fr. par tirage annuel, en 85 ans, et portant un intérêt de 50 fr. par an.

L'émission de cet emprunt est faite au pair, soit au prix de 1,000 fr. par obligation, dont 250 francs payables en souscrivant, et le surplus aux époques suivantes :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
250 fr. le 15 août 1854 ;
250 fr. le 15 novembre 1854 ;

Le premier coupon d'intérêt représentant 5 0/0 des sommes versées, sera payé le 1er décembre 1854. Il sera tenu compte, à la même époque, des intérêts à 5 0/0 sur les versements effectués par anticipation.

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinées : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention ; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort : 3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,303 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,423 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,032 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,648 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,761 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 43,473 — 45,806 — 45,359 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie en 1845 et en 1847, sont prévenus que les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203 — 6,210 — 6,213 — 6,225 — 6,230 — 6,231 — 6,242 — 6,234 — 6,236 — 6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,251 — 6,266 — 6,269 — 6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281 — 6,283 — 6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297 — 6,299 ; et celles de l'emprunt de 1847, portant les numéros 1,062 — 1,008 — 1,015 — 1,017 — 1,019 — 1,023 — 1,035 — 1,037 — 1,038 — 1,042 — 1,061 — 1,064 — 1,083, désignées par le sort au tirage du 24 février 1854, seront remboursées, à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 1er mars 1854, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

Le Chef de l'Exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars courant, à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Extrait des statuts.

« Art. 41. — Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées. Les certificats donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la réunion d'une carte d'admission à l'assemblée générale. Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration. Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

» Art. 44. Vingt actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

» Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. »

Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux actionnaires qui en feront la demande au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

L'assemblée générale devant être appelée à délibérer sur une modification des statuts, et les statuts exigeant dans ce cas la réunion du cinquième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à l'assemblée du 30 mars.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Mouteaux et Ce, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et Ce.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars courant, leurs titres sont reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis en échange, un récépissé de dépôt nominatif sur la présentation duquel les dividendes semestriels seront payés.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le samedi 25 mars 1854, à trois heures, au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23.

Ont droit de faire partie de l'assemblée générale tous les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés au siége social quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

Les certificats de dépôt, délivrés par le Conseil d'administration en conformité de l'art. 11 des statuts, donneront droit également à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour cette assemblée.

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 40 des statuts, aura lieu à Nîmes le dimanche 26 mars prochain.

MM. les actionnaires porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, doivent déposer leurs titres, avant le 11 mars prochain :

A Nîmes, au siége de l'administration ;

A Paris, rue Lepelletier, 22 ;
A Marseille, rue Haxo, 17.

Le Directeur de la Compagnie,
Auguste BRUDIN.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de février dernier, autorisé des prêts pour une somme de 4,272,600 fr. qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 48,520,200 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de février 227,863 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,113,323 fr. 75 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de février pour 13,038 100 fr. de demandes.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

La série M, comprenant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000 a été désignée par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société le 22 courant, pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 francs complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars, et 500 fr. avant le 9 mai prochain.

Faute de quoi, il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment il perdra le droit aux lots.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie, qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchienne-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire-directeur ;

Ou au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour, 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Paris, le 20 février 1854.

Le Président du Conseil,
W. Strahan.

Le Secrétaire-directeur,
Laurent Moulton.

4, boulevard des Italiens, à Paris. — 7, rue Beauveau, à Marseille.

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR DU ROYAUME

DES DEUX-SICILES

en correspondance des

MESSAGERIES GÉNÉRALES DE FRANCE

CAILLARD ET Cᵉ

VOYAGEURS et MARCHANDISES

Service direct
DE MARSEILLE A NAPLES
En 48 heures
Touchant à Civ ta-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE
Les 6, 16 et 26 de chaque mois *à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont :

Vesuvio......	de 300 chevaux.
Capri.......	de 300 chevaux.
Ercolano......	de 300 chevaux.
Mongibello....	de 300 chevaux.
Sorento (à hélice)...	de 600 tonn.
Amalfi (dito)...	de 650 dito.

On délivre, à Paris, des billets directs et on reçoit les marchandises à l'agence maritime, boulevard des Italiens, n° 4.

Les bateaux, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de l'aménagement.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES PAQUEBOTS A VAPEUR DE L'ALGÉRIE

MM. les actionnaires de la Compagnie sont invités à se réunir chez M. Macavay, rue Saint-Sulpice, 18, le lundi 27 février 1854, à 3 heures, pour une communication importante.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'intérêts simples** et **d'intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6ᵉ édition.— Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TRAITÉ JURIDIQUE

DE LA

CONSTRUCTION, DE L'EXPLOITATION ET DE LA POLICE

Des Chemins de fer

CONTENANT

Commentaire des Lois et Règles de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, des Extractions de Matériaux, des Tarifs, des Transports de Marchandises, des Compétences, des Pénalités,

Par M. Eugène PAIGNON,

Avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

Un beau volume de 500 pages.
PRIX : 5 FRANCS.

Les chemins de fer ont été créés de notre temps. Leurs rapports avec les divers intérêts qu'ils ont rencontrés pour s'établir ont fait naître dans notre droit un grand nombre de questions nouvelles. Déjà plusieurs de ces questions se sont produites au Conseil d'État et devant les cours souveraines ; elles y ont reçu des solutions dont on peut utilement se servir pour faire aujourd'hui une monographie des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Eugène Paignon, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a pour but d'exposer et de résoudre toutes les questions qu'ont fait naître les chemins de fer. Il envisage ces grands établissements sous trois aspects différents :

1° A l'état de *construction*, dans les rapports qu'ils ont avec la propriété privée ; et, à cette occasion, il est fait un commentaire sur les lois et les règles si délicates de l'*expropriation* pour cause d'utilité publique, et de l'*extraction* des matériaux;

2° A l'état d'*exploitation* ; ici, les chemins de fer sont considérés comme des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises; toutes les questions du Code voiturin, si nombreuses et si difficiles, sont examinées et résolues; de plus, le droit nouveau pour l'établissement des tarifs de chemins de fer, qui intéresse le commerce et l'industrie, est exposé ;

3° Enfin, cet ouvrage traite aussi de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, et de la pénalité établie par les lois spéciales de police sur les chemins de fer.

Un livre qui embrasse tant de matières sur un sujet tout nouveau, s'adresse à tout le monde. En effet, ingénieurs, experts, avoués, avocats, financiers, industriels, commerçants, tous y trouveront des documents qu'il leur est utile de connaître.

Les titres de M. Eugène Paignon pour accomplir cette tâche résultent de sa position même, qui le place auprès des sources les plus élevées de la jurisprudence civile et administrative, et de son caractère de conseil judiciaire de plusieurs grandes Compagnies, qui lui a donné l'habitude pratique du contentieux en matière de chemins de fer. En lisant son livre, chacun appréciera si cette tâche a été bien remplie.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A BORDEAUX

et dans ses environs. — *Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr.—Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouve le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes ; à Étampes, c'est le nom de la duchesse d'Étampes ; à Orléans, les pages historiques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVIᵉ siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine ou de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François Iᵉʳ. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu*. Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille des colonies et patrie adoptive des nababs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour le lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres,— Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire,— Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

L'incertitude qui existait sur l'attitude des Puissances de l'Allemagne dans les circonstances actuelles, avait beaucoup contribué à faire tomber la rente 3 0/0 au-dessous de 66; mais on s'était peu à peu rassuré à mesure que les nouvelles de Vienne et de Berlin faisaient considérer comme probable l'alliance des deux cabinets avec ceux de France et d'Angleterre.

Le 4 1/2 0/0 se soutient plus facilement que le 3 0/0: il est presque toujours demandé au comptant. L'approche du coupon de semestre qui doit être détaché le 7 courant contribue beaucoup à éloigner les vendeurs.

Les actions de la Banque se ressentent fort peu de la dépréciation de la rente: c'est à peine si elles ont rétrogradé à 2,670 au moment où le 3 0/0 était tombé à 65 65, et elles ont déjà repris à 2,700.

Les actions de chemins de fer ont conservé une grande faveur. Les capitaux arrivent toujours en abondance sur les grandes lignes, qui sont considérées comme présentant autant et peut-être plus de sécurité que la rente, avec l'éventualité d'une augmentation progressive de revenus. Les titres deviennent de plus en plus rares sur la ligne d'Orléans; le plus grand nombre des actions se trouvent immobilisées entre les mains des porteurs, qui ne se montrent nullement disposés à s'en défaire aux prix actuels.

Les actions du Nord sont presque aussi recherchées que celles d'Orléans; elles ont atteint de nouveau le cours de 752 50; mais ce prix a déterminé quelques ventes qui ont fait rétrograder à 735.

Lyon a été demandé pendant quelques jours; mais il était plus faible pendant la dernière bourse. On craint que la Compagnie, ne pouvant pas émettre en ce moment ses nouvelles obligations, ne soit forcée de faire prochainement un appel de fonds; mais on sait que dans ce cas, ce versement serait réduit à 50 fr. pour l'année 1854.

Les actions de l'Est avaient remonté à 730 fr. Elles ont rétrogradé de nouveau à 722 50. Les nouvelles actions se maintiennent avec beaucoup de fermeté de 565 à 570. La Compagnie paraît décidée à employer toutes ses ressources actuelles à l'exécution de la grande ligne de Mulhouse, et à surseoir à celle des embranchements et du chemin de Vincennes, de manière à retarder le plus possible les appels de fonds, et à ne pas avoir besoin de longtemps d'émettre sur la place les nouvelles obligations.

Les actions du Midi avaient repris tout à coup de 535 à 555; mais elles sont revenues à 535, par suite de la baisse générale de ces jours derniers.

Les autres lignes ont été entraînées dans le mouvement général des valeurs de spéculation, mais elles ont donné lieu à des affaires restreintes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 23 février jusqu'à celle du 2 mars:

La rente 3 0/0 a monté de 66 90 à 68 25; elle est restée à 67 10 au comptant et à 67 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 96 à 97 10; elle est restée à 96 60 au comptant, et à 96 30 à terme.

La Banque de France a monté de 2,670 à 2,700.

Le Crédit mobilier a monté de 582 50 à 605; il est resté à 585 au comptant et à 582 50 à terme.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,075 à 1,100; elles ont fermé à 1,080.

Le Nord a monté de 732 50 à 752 50; il a fermé à 735 au comptant et à 732 50 à terme.

Lyon a monté de 810 à 827 50; il a rétrogradé à 810; il est resté à 812 50 au comptant, et à 811 25 à terme.

L'Est a monté de 707 50 à 730; il a fléchi à 712 50 au comptant et à 710 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 565 à 575; elles ont fermé à 562 50 au comptant et à 565 à terme.

Lyon à la Méditerranée ont monté de 657 50 à 685; elles ont fermé à 657 50.

Lyon à Genève a monté de 440 à 455; il est resté à 450.

L'Ouest a monté de 565 à 585; il a fermé à 580.

Cherbourg a monté de 405 à 475; il est resté à 467 50.

Dijon a monté de 510 à 515; il est resté à 500.

Le Midi a monté de 525 à 555; il est resté à 537 50 au comptant et à 535 à terme.

Le Grand-Central a monté de 435 à 445; il est resté à 437 50.

Saint-Germain a monté de 600 à 625; il est resté à 600.

Rouen a monté de 860 à 882 50; il est resté à 870.

Le Havre a monté de 440 à 455; il est resté à 440 au comptant et à 435 à terme.

Bâle a monté de 352 50 à 357 50.

Dieppe a été coté à 310. Versailles a fléchi de 305 à 300.

Samedi. — La rente était très-ferme, et elle s'est tenue en hausse jusqu'à la fin de la bourse. Il y avait de nombreux achats, surtout au comptant sur les actions de chemin de fer. La rente 3 0/0 monté au comptant de 25 c. à 67 35, et à terme de 35 c. à 67 35. La rente 4 1/2 0/0 a monté de 60 c. au comptant à 96 70, et de 50 c. à terme à 96 50; la Banque, de 5 à 2,680; le Crédit mobilier, de 5 à 595; les actions du Nord, de 625 à 742 50; l'Est, de 2 50 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 3 75 à 570; Lyon, de 2 50 à 815. Lyon à la Méditerranée, de 5 à 672 50; Orléans, de 5 à 1,080; Rouen, de 2 50 à 872 50; le Havre, de 5 à 435; Bâle, de 2 50 à 357 50; l'Ouest, de 7 50 à 582 50; Dijon, de 5 à 515. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 435. Saint-Germain a monté de 5 à 610. Genève a fléchi de 5 à 445. Le Midi s'est tenu à 535; Cherbourg, à 467 50; Versailles, à 305.

Lundi. — La hausse a fait des progrès remarquables. La spéculation se rassure peu à peu sur les dispositions de la Prusse et de l'Autriche. Les chemins de fer étaient très-demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 55 c. à 67 90, et à terme de 50 c. à 67 85; le 4 1/2 0/0, de 15 c. au comptant à 96 85, et de 25 à terme à 96 75; la Banque, de 5 à 2,685; le Crédit mobilier, de 5 à 600; le Nord, de 10 à 752 50; l'Est, de 10 à 727 50; Lyon, de 7 50 à 822 50; Orléans, de 15 à 1,095; Rouen, de 2 50 à 875; le Havre, de 10 à 445; Genève, de 5 à 450; Cherbourg, de 2 50 à 470; le Grand-Central, de 2 50 à 437 50; Versailles, de 2 50 à 302 50; l'Ouest, de 2 50 à 580. Saint-Germain s'est tenu à 610; le Midi, à 535; Dijon, à 515.

Mardi. — Les cours se soutiennent, et ont obtenu une nouvelle amélioration sur la rente. Les chemins de fer étaient tous très-demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 68 20, et à terme de 30 à 68 15; le 4 1/2 0/0, de 15 au comptant à 97, et de 05 à terme à 96 80. La Banque a fléchi de 5 à 1,080. Le Crédit mobilier s'est tenu à 600. Les actions du Nord ont fléchi de 5 à 747 50. L'Est s'est tenu à 727 50. Les nouvelles de l'Est ont monté de 2 50 à 572 50. Lyon a fléchi de 2 50 à 820. Lyon à la Méditerranée a monté de 2 50 à 677 50; Lyon à Genève, de 5 à 455; l'Ouest de 5 à 585; Cherbourg, de 2 50 à 472 50; le Midi, de 15 à 550; le Grand-Central, de 2 50 à 440; Saint-Germain, de 10 à 620; Orléans, de 5 à 1,100; Rouen, de 5 à 880; le Havre, de 5 à 450. Bâle s'est tenu à 357 50. Dijon, à 515. Versailles a fléchi de 2 50 à 300.

Mercredi. — Les cours ont commencé à fléchir dès le début, et ils ont été faibles pendant toute la bourse. Les chemins ont été entraînés, cependant leurs cours étaient mieux tenus que ceux de la rente. Le 3 0/0 a fléchi, au comptant de 70 c. à 67 50, et de 80 c. à 67 35 en liquidation; on a fléchi à 67 15 pour fin mars. Le 4 1/2 0/0 a fléchi, au comptant, de 20 c. à 96 80, et de 30 c., en liquidation, à 96 50. La Banque a monté de 5 à 2,685. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 587 50; les actions du Nord, de 10 à 737 50; l'Est, de 7 50 à 720; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 570; Lyon, de 7 50 à 812 50; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 670; Orléans, de 10 à 1,090; Rouen, de 10 à 870; le Havre, de 5 à 445; Bâle, de 2 50 à 355; Genève, de 5 à 450; Dijon, de 5 à 510; le Midi, de 15 à 535; le Grand-Central, de 5 à 435; Saint-Germain, de 7 50 à 612 50. L'Ouest s'est tenu à 585; Versailles à 300; Cherbourg, à 472 50.

Jeudi. — La baisse a continué sur toutes les valeurs. La liquidation était lourde sur les chemins de fer; mais leurs cours se soutenaient mieux que ceux de la rente. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 67 10, et à terme, de 15 c. à 67; le 4 1/2 0/0, au comptant, de 20 c. à 96 60, et, à terme, de 20 à 96 30. La Banque a monté de 15 à 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 585; le Nord, de 2 50 à 735; l'Est, de 7 50 à 712 50; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 562 50. Lyon a monté de 2 50 à 815. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 2 50 à 657 50; Orléans, de 10 1,090; Rouen, de 5 à 870; le Havre, de 5 à 440. Bâle a monté de 2 50 à 357 50. Dijon a fléchi de 10 à 500, Le Grand-Central a fait 437 50; Saint-Germain, 600; Dieppe, 310.

Vendredi. — La bourse a encore été mauvaise: la rente et les chemins de fer ont été continuellement offerts; il y avait pourtant fort peu d'affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 à 66 80, et à terme de 67 à 66 70; le 4 1/2 0/0, de 96 70 à 96 40 au comptant, et de 96 30 à 96 25 à terme; la Banque, de 2,695 à 2,700; le Nord a varié de 732 50 à 730; l'Est, de 712 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 562 50 à 565; Lyon, de 815 à 808 75; Orléans, de 1,060 à 1,072 50; Rouen, de 872 50 à 860; le Havre, de 442 50 à 440; Cherbourg, de 472 50 à 467 50; Saint-Germain, de 605 à 600; Dijon, de 500 à 485; le Midi, de 535 à 530; le Grand-Central, de 435 à 432 50.

AD. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 25 février au 3 mars 1854.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	918	99	400.000	400	tout	11 fr 50 p. un an	juillet 1853	Nord
tout.	137	99	72.000	500	tout	60 fr.	janv. 1854	Paris à Rouen
tout.	91	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	sept. 1853	Rouen au Havre
tout.	51	94	24.000	500	400	9 fr. 30 p. un an	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
•	•	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg
tout.	25	99	54.000	•	tout	31 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain
tout	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m	juillet 1852	Versailles (r. g.)
149	•	99	70.000	500	250	•	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	Paris à Sceaux
1110	1502	99	300.000	500	tout	48 fr. 50 p. un an	oct. 1854	Orléans
617	660	99	250.000	500	tout	31 fr. p. un an.	janv. 1853.	Paris à Strasbourg
•	•	•	250.000	500	100	4 0/0 p. un an	•	Id. nouvelles
11	138	99	84.000	350	tout	14 fr. p. un an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
504	515	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv. 1854	Paris à Lyon
•	•	99	3.300	500	100	5 0/0 (1)	•	Prusins aux Ormes
•	127	99	34.200	500	250	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon
•	•	•	•	•	200	4 0/0 (1).	•	Lyon à Genève
•	•	99	90.000	500	300	8 fr. et 4 0/0 p. un an	juin 1853	Lyon à la Méditerr.
•	2.0	99	131.000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853	Chemins du Midi
tout.	52	99	16.000	500	tout	néant	•	Bordeaux à la Teste
•	•	•	•	500	200	4 0/0 (1)	•	Grand Central
tout.	43	80	12.500	1.000	tout	40 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.
tout.	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an.	janv. 1853.	Anvers à Gand

Noms des lignes	Samedi 25. Compt.	Samedi 25. Terme.	Lundi 27. Compt.	Lundi 27. Terme.	Mardi 28. Compt.	Mardi 28. Terme.	Mercredi 1. Compt.	Mercredi 1. Terme.	Jeudi 2. Compt.	Jeudi 2. Terme.	Vendredi 3. Compt.	Vendredi 3. Terme.
Nord	742 50	740 --	752 50	750 50	747 50	747 50	737 50	737 50	735 --	732 50	730 --	727 50
Paris à Rouen	873 50	870 --	875 --	880 --	880 --	875 --	875 --	• --	870 --	• --	860 --	865 --
Rouen au Havre	445 --	• --	445 --	--	450 --	• --	445 --	• --	440 --	• --	440 --	• --
Dieppe et Fécamp	• --	• --	• --	--	• --	• --	• --	• --	310 --	• --	• --	• --
Caen et Cherbourg	467 50	• --	470 --	467 50	472 50	• --	472 50	• --	• --	• --	467 50	---
Saint-Germain	610 --	607 50	610 --	615 --	620 --	625 --	612 50	612 50	610 --	650 --	600 --	602 50
Versailles (r. g.)	305 --	• --	302 50	• --	300 --	• --	300 --	• --	• --	• --	• --	• --
Ouest	562 50	• --	560 --	560 --	565 --	• --	565 --	• --	560 --	• --	575 --	---
Paris à Sceaux	• --	• --	• --	• --	--	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --
Orléans	1090 --	1085 --	1095 --	1095 --	1100 --	1100 --	1090 --	1090 --	1090 --	1090 --	1072 50	1075 --
Paris à Strasbourg	717 50	720 --	727 50	730 --	727 50	730 --	720 --	717 50	712 50	711 25	710 --	710 --
Id. nouvelles	570 --	567 50	570 --	571 50	572 50	575 --	570 --	567 50	562 50	565 --	565 --	565 --
Strasbourg à Bâle	357 50	• --	357 50	• --	357 50	• --	355 --	• --	357 50	• --	355 --	---
Paris à Lyon	815 --	822 50	822 50	827 50	820 --	823 75	812 50	812 50	815 --	811 25	806 75	807 50
Prusins aux Ormes	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --
Dijon à Besançon	515 --	512 50	515 --	• --	515 --	510 --	510 --	• --	560 --	• --	495 --	492 50
Lyon à Genève	445 --	450 --	450 --	• --	455 --	• --	450 --	• --	• --	• --	445 --	---
Lyon à la Méditerr.	672 50	673 --	673 --	620 --	677 50	677 50	670 --	695 --	• --	657 50	690 --	685 --
Chemins du Midi	535 --	537 50	535 --	537 50	533 --	532 50	535 --	• --	537 50	• --	530 --	530 --
Bordeaux à la Teste	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --
Grand Central	435 --	437 50	437 50	440 --	440 --	440 --	435 --	435 --	437 50	• --	432 50	433 75
Naples à Castellam.	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --
Anvers à Gand	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --	• --

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 25. Compt.	Samedi 25. Terme.	Lundi 27. Compt.	Lundi 27. Terme.	Mardi 28. Compt.	Mardi 28. Terme.	Mercredi 1. Compt.	Mercredi 1. Terme.	Jeudi 2. Compt.	Jeudi 2. Terme.	Vendredi 3. Compt.	Vendredi 3. Terme.
Rentes 3 0/0	67 35	67 35	67 60	67 85	68 20	68 15	67 50	67 1	67 10	67 --	66 80	66 70
Rentes 4 1/2 0/0	96 70	96 50	96 85	96 75	97 --	96 90	96 90	96 50	96 60	96 30	96 40	96 25
Banque de France	2890 --	•	2895 --	•	2890 --	•	2885 --	•	2780 --	•	2780 --	• --
Crédit mobilier	585 --	585 --	600 --	600 --	610 --	600 --	591 25	585 --	585 --	592 50	575 --	572 50
Comptoir national	505 --	• --	505 --	• --	507 50	•	505 --	• --	500 --	• --	500 --	• --
Banque foncière	• --	• --	495 --	• --	500 --	477 50	495 --	• --	495 --	• --	495 --	• --
Dº Obligations Cert.	900 --	• --	900 --	• --	905 --	• --	55 --	•	900 --	• --	900 --	• --

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 25 février au 3 mars 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates des paiements
1851	150.000	75 ans	325	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	81.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1853.	60.000	99 —	333	375	625	5 0/0	•	Dº
1851.	157.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.
Dº.	3.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº
Dº.	30.700	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1842.	11.481	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	Dº
1852.	1.105	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	Dº
1853.	17.?01	-- --	1.000	375	1.250	5 0/0	•	Dº
1841.	7.219	30 —	1.105	tout.	1.250	25	•	Dº
1850.	6.931	73 —	1.075	tout.	1.250	25	•	Dº
1848.	8.848	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1849.	3.371	89 —	•	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	99 —	310	tout.	500	3 0/0	•	Dº
1845	3.867	73 —	1.001	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	4.948	48 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	Dº
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre.
1849.	5.000	87 —	900	tout.	1.250	0 0/0	Dº	janvier juillet.
1842.	2.773	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre.
1852.	20.000	50 —	300	375	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.
1841.	1.000	-- --	•	tout.	625	25 --	Dº	avril octobre.

Noms des compagnies	25	27	28	1	2	3
Nord-Boulogne	315 --	320 --	320 --	317 50	317 50	317 50
Paris à Lyon	1020 --	1020 --	1020 --	1020 --	1020 --	1020 --
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	500 --	500 --	500 --	500 --	500 --	500 --
Dº Nouvelles 3 0/0	305 --	305 --	305 --	305 --	300 --	302 50
Montereau à Troyes	• --	•	• --	•	•	•
Paris à Strasbourg	502 50	508 50	505 --	507 50	507 50	509 --
Saint-Germain (nouvelles)	• --	•	•	•	• --	---
Versailles (r. d.)	• --	• --	•	• --	• --	1025
Ouest	• --	975 --	975 --	975 --	• --	975 --
Dº (nouvelles)	975 --	975 --	980 --	975 --	975 --	975 --
Saint-Étienne à Lyon	•	•	•	•	•	•
Dº (2e émission)	•	•	•	•	•	•
Paris à Orléans	1050 --	• --	• --	• --	• --	1010 --
Dº (Nouvelles 1848)	• --	• --	• --	• --	• --	---
Dº (Nouvelles 1852)	310 --	312 50	310 --	315 --	315 --	315 --
Paris à Rouen	• --	• --	• --	• --	• --	• --
Dº (nouvelles)	• --	1000 --	• --	1110 --	1000 --	• --
Rouen au Havre	• --	1000 --	1000 --	• --	• --	1000 --
Dº (nouvelles)	• --	• --	• --	• --	1230 --	• --
Strasbourg à Bâle	•	•	•	•	•	•
Dº (nouvelles)	• --	490 --	490 --	490 --	490 --	---
Dijon à Besançon	• --	• --	• --	• --	• --	• --

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 24 février au 2 mars 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	24	25	27	28	1	2
Nord	732 50 à 811 50	735 -- à 740 --	737 50 à 741 75	745 -- à 750 --	735 -- à 741 75	731 25 à 737 50
Paris à Strasbourg	710 -- à 715 --	705 -- à 720 --	712 50 à 719 75	718 75 à 725 --	715 -- à 718 75	710 -- à 715 --
Orléans	1050 -- à 1100 --	1050 -- à 1100 --	1050 -- à 1100 --	1050 -- à 1100 --	1050 -- à 1100 --	1050 -- à 1100 --
Paris à Rouen	850 -- à 1000 --	850 -- à 1000 --	870 -- à 1000 --	850 -- à 1000 --	850 -- à 1000 --	850 -- à 900 --
Rouen au Havre	450 -- à 462 50	440 -- à 462 50	450 -- à 462 50	450 -- à 462 50	450 -- à 462 50	450 -- à 460 --
Lyon	800 -- à 812 50	815 -- à 820 --	813 70 à 818 75	718 75 à 825 --	815 -- à 818 75	806 25 à 812 50
Ouest	•	•	•	•	•	•

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés Industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse commerc. Dethomas et Cie	500	500
— Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1171
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1050 --
Dº Dº (1852)	1000	1105
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775
Sucrerie française coloniale	500	1500
Tenez ... Cuivre.	100	91 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	200	840
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1.230
Meuse ... Zinc.	250	•
Stolberg ... Zinc.	751	1310
Eschweiler	750	740
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	100	40
Blanzy ... Charbon	500	180
Chazotte ... Charbon.	1/3 00	310
Charbonnages belges	500	380
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1.000	200
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7200	505
Centre-du-Flenu ... Charbon.	1000	170
Long-Pendu ... Charbon.	500	•
Épinac ... Charbon.	1/2 4.0	•
Haute Loire ... Charbon.	500	250
Montchanin ... Charbon.	5000	•
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	800

Dénomination	Pair	D. cours
Echarcon ... Papeterie.	1000	1000
Essonne ... Papeterie.	1000	•
Bastennes ... Asphalte	1000	410
Marcinelle-sur-Sambre ... Forges.	1000	1740
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	3.000	1600
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Alais ... Forges.	3100	1750
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1000
Providence ... Forges.	1000	1000
Herserange ... Forges.	250	215
Le Phénix	700	1415
De la Loire et de l'Ardèche	1/400	1750
Valentin-Coq ... Usine.	500	350
Société Cail et Cie ... Usine.	500	600
Caronde ... Usine.	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	4 0
Télégraphe sous-marin	25	25
Gaz anglais (Paris)	2700	1500
— français (Paris)	500	900
— parisien (Paris)	1000	1235
— de Belleville libéré	500	•
— du Nord (Batignolles)	500	675
— de l'Ouest (Passy)	500	765
— de l'Est (Vincennes)	500	•

Dénomination	Pair	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	1.99
— d'Arles, 1re série	400	90
— Dº 2e série	400	45
— de Besançon	450	525
— de Boulogne (Paris)	1000	•
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	1000	1000
— Caillard	1000	600
Omnibus parisiens	80	110
Omnibus Entreprise générale	1000	2100
Omnibus rive gauche	250	240
Favorites ... Omnibus.	500	170
Hirondelles ... Omnibus.	1000	125
Orléanaises ... Omnibus.	1000	2100
Tricycles ... Omnibus.	500	600
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	770
Diligences ... Pet. voit.	500	600
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	770
Sylphides ... Pet. voit.	500	600
Générale ... Ass. maritime.	12500	15 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime.	5000	151 200
Union des Ports ... Maritime.	5000	13 0/0 b.
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination	Pair	D. cours
Sécurité ... Maritime.	5000	20 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	11 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	1000	165 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	22.500
Union ... Incendie.	5000	31 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	22 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	1000	3300
Providence ... Incendie.	5000	21 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 50	•
— de Cette	10	•
— de Fampoux	25	•
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1400
— d'Aix-la-Chapelle	375	250
— de Montluçon	500	410
Docks	250	140 25
Journaux réunis	500	510
Moberly (Arsenal)	500	770
Coïmo (Frévent)	500	500
Gamaches	500	400
Palais de Cristal	100	98 50
Richer	500	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, F. SOLAR.

N° 705. 13e ANNÉE. — N° 10. SAMEDI, 11 MARS 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

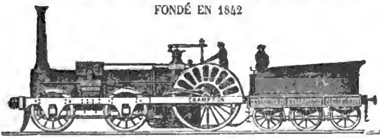
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

Situation.

Pendant la semaine qui vient de s'écouler, des événements importants se sont produits :

1° La réponse de l'empereur Nicolas à la lettre de Sa Majesté Napoléon III;

2° Le manifeste russe ;

3° Un emprunt de 250 millions voté par le Corps législatif.

En même temps, les ministres anglais annonçaient la gravité de la guerre qui allait commencer, et dont nul ne pouvait prévoir les conséquences.

Sous l'influence de ces faits, qui ne permettent plus de doute sur l'état de guerre dans lequel nous entrons, la rente 3 0/0 a à peine fléchi de quelques centimes. Du prix de 67 fr. où elle était à la bourse du 2 mars, elle est tombée, le 7, à 66 fr. 40 pour rester à 66 fr. le 8.

Pendant que la rente faisait si bonne contenance, les chemins de fer de leur côté opposaient encore plus de résistance à la baisse, grâce à l'accroissement continu des recettes. L'Orléans, de 1090 fr., s'est maintenu de 1085 à 1080 fr., en baisse de 10 fr.; le Nord, de 735, a faibli à 730 fr.; Strasbourg ancien, de 712 50, est monté à 715 fr.; le Lyon, de 815, est tombé à 812 50; le Crédit mobilier, de 585 fr., est tombé à 575 après avoir fait 590 fr.

La tendance à la hausse que l'on a remarquée un moment sur le Crédit mobilier, tenait uniquement aux bruits répandus relativement à une combinaison d'après laquelle cette institution devait avoir une part considérable dans l'emprunt de 250 millions. On avait annoncé que les scrupules et les difficultés soulevés par un banquier célèbre avaient été vaincus, et que l'emprunt devait être soumissionné par une Compagnie dans laquelle les banquiers influents étaient représentés par MM. Rothschild et Hottinguer, et où le Crédit mobilier devait l'être par un ou deux de ses administrateurs.

Cette nouvelle, donnée par des personnes habituellement bien informées, avait contribué à soutenir et même à relever les prix des actions du Crédit mobilier. Plus tard, sous l'affirmation que cette combinaison avait échoué, les actions du Crédit mobilier retombèrent alors à 575 fr. On ajoute aujourd'hui que le gouvernement inclinerait à ouvrir une souscription publique chez les receveurs généraux. Ce serait l'inauguration d'un nouveau système, qui devrait s'appuyer sur de grands moyens de publicité. Du reste, quel que soit le mode auquel s'arrête le gouvernement, l'argent ne lui fera pas défaut, et l'on peut être certain que les capitalistes s'associeront à la pensée et à la politique sage et glorieuse de l'Empereur.

G. LENOIR.

Crédit foncier de France.

OBLIGATIONS FONCIÈRES.

La conversion des obligations effectuée par le Crédit foncier de France a réussi au-delà des espérances, près des trois quarts des titres ayant répondu à l'appel.

Mais, puisque le Crédit foncier est parvenu, par cette opération, à assurer son avenir, c'est une raison pour qu'il s'occupe aujourd'hui de remédier à une multiplicité de titres qui est une gêne pour les transactions, et qui nuit par cela même au développement de son crédit.

Le 22 février, la Société du Crédit foncier de France a fait un premier tirage des séries appelées à effectuer le versement complémentaire de 800 fr. par obligation ; la lettre M, représentée par les obligations portant les nos 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, et par suite, ces obligations ont été soumises à un premier versement de 300 fr. pa obligation, qui devait être effectué le 9 mars, et un second versement de 500 fr. avant le 9 mai. Nous n'examinerons pas aujourd'hui la convenance de ce tirage, juste au moment où la Compagnie venait de se procurer une ressource d'environ 22 millions, qui sera entièrement réalisée dans peu de jours. nous nous bornerons seulement à remarquer que le résultat doit être d'ajouter encore à la confusion des titres qui existaient déjà ; comptons, en effet, les titres différents compris sous la dénomination d'obligations.

Nous allons avoir des obligations de 1,000 f; remboursables à 1,200 fr., libérées de 200 f.; des obligations semblables, libérées de 500 f.; plus tard, nous aurons une troisième série d'obligations entièrement libérées, et, enfin, des obligations de 500 fr., rapportant 4 0/0, sans compter les lettres de gage de 100 fr.— Il sera bientôt difficile pour le capitaliste de se bien diriger dans ce labyrinthe de valeurs diverses.

Une difficulté vient déjà de se produire, qui, dit-on, va donner naissance à un procès devant le tribunal de commerce.

Un banquier a vendu, le 28 février, des obligations foncières, et a livré à son agent de change des obligations de la série M. — Ces obligations ont été refusées, attendu qu'étant

tombées au sort le 22 février, et sujettes, par suite, à un versement de 300 f., qui devait être effectué le 9 mars, elles cessent d'appartenir à la catégorie des obligations qui jouissent du bénéfice des délais à courir jusqu'au prochain tirage.

Le vendeur soutient, de son côté, que toutes les actions et obligations de chemins de fer se sont toujours négociées sans le versement appelé, jusqu'au jour de l'échéance de ce versement, et que rien n'a indiqué ou fait connaître qu'il y aurait une exception à l'égard des obligations foncières ; qu'au contraire, le silence gardé par la Société du Crédit foncier et le syndicat des agents de change sur la négociation spéciale des obligations soumises aux versements complémentaires, démontrait que nulle exception n'avait été formulée et que ces obligations ne pouvaient être refusées. En effet, si on admettait que ces obligations ne sont pas négociables, parce qu'un appel de fond les a atteintes, il en résulterait qu'elles seraient exclues de la cote officielle.

C'est sur ces considérations, dont on ne saurait méconnaître la gravité, que s'appuie le vendeur, en persistant à livrer les obligations de la série M, vendue avant le 9 mars, époque de l'échéance du versement appelé.

F. Solar.

Chemins de fer de l'Est.

SECTION DE BLESMES A SAINT-DIZIER.

L'ouverture de la ligne, pour les transports, n'a pas eu lieu lundi, ainsi que quelques journaux l'ont annoncé prématurément. Elle s'est faite jeudi 2 mars, seulement. Dès la veille, on avait commencé à recevoir à la gare les fontes et les fers. Les usines des environs en ont fait un jour de fête ; chacune d'elles, drapeau en tête, a expédié en même temps plusieurs voitures chargées de divers produits métallurgiques, et depuis, une file de voitures n'a cessé de suivre le chemin qui conduit à la gare.

Le 2 a eu lieu l'inauguration. A trois heures, les autorités locales, le clergé et la compagnie de pompiers, se sont rendus à la gare, et, quelques instants plus tard, on saluait le premier train de marchandises arrivant de Blesmes. Après la bénédiction d'usage, un convoi partant de Saint-Dizier s'est dirigé sur Blesmes.

Un banquet, offert par les industriels et les commerçants du département, a terminé cette fête.

Le temps, qui s'est mis depuis plusieurs jours au beau fixe, avait engagé bon nombre d'étrangers à venir à cette cérémonie. La foule qui se pressait à la gare était évaluée à plus de 6,000 personnes.

C. Devial.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	Augment. s. 1853 0/0.
	1re Catégorie (1).		
Orléans	729,522 »	195,361	36.5
	2e Catégorie (2).		
Nord	685,988 »	160,469	30.6
Rouen	189,549 »	29,908	18.8
Havre	88,079 »	22,573	34.4
Lyon	365,164 »	66,815	22.0
Strasbourg	510,474 »	192,300	60.4
Ouest	120,964 »	34529,	39.9
Bale	56,554 »	16,758	42.1
Méditerranée	179,331 »	49,091	37.6

Ad. Blaise (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Orléans. — Le jeudi 30 mars aura lieu une assemblée générale des actionnaires, à 2 heures et demie, hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin.

Pour y assister, déposer vingt actions au moins trois jours à l'avance. Les cartes d'admission sont nominatives et personnelles.

But de l'assemblée : Modifications aux statuts.

Ouest. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 11, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés à la Compagnie.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars prochain, leurs titres seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis, en échange, un récépissé de dépôt nominatif, sur la présentation duquel les dividendes souscrits seront payés.

Lyon a la Méditerranée. — L'assemblée générale se réunira le samedi 25 mars, à 3 heures, rue Laffitte, 23.

Vingt actions donnent le droit de faire partie de l'assemblée.

On donnera des cartes d'admisson sur dépôt des titres.

Rouen au Havre. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

Dieppe et Fécamp. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

Graissessac a Béziers. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

Charleroi a la frontière de France. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire directeur ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres, conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Mines de la Loire. — Assemblée générale, le jeudi 30 mars, à trois heures, 48, rue de la Victoire.

On examinera les comptes de l'exercice 1854, et on recevra la communication des notifications du gouvernement, concernant la constitution de la Compagnie, et pour délibérer sur les mesures qu'elles comportent.

Déposer vingt cinq actions avant le 27 mars, et avant le 28 mars, à Lyon, rue Lafont, 2.

Grand'Combe. — Le 26 mars, assemblée générale, à Nimes.

Déposer vingt actions, au moins, à Nimes ; à Paris, rue Lepelletier; à Marseille, rue Haxo, 17.

APPELS DE FONDS.

Central Suisse. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

Crédit foncier. — La série M, composant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, dans le tirage qui a eu lieu publiquement, au siége de la Société, le 22 février, pour la libération complète des obligations définitives de 1,000 f.

En conséquence, tout porteur de promesse appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., com-

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.

(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

plémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, *en liquidation*, sont prévenus qu'à partir du 15 mars courant, les bureaux de l'Agence centrale seront transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore retiré leurs bons de délivrance sont instamment invités à se presser de le faire pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6 201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230—6,231 — 6,232—6,234—6,236 — 6,240 — 6,242—6,243 — 6,251—6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291—6,293 — 6,295 — 6,297— 6.299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,017—1,038 — 1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,230 fr.; rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

C. DEVINA.

Situation de la Banque de France et de ses succursales au Jeudi 9 mars 1854.

ACTIF.

	fr.	c.
Argent monnayé et lingots....	178,676,239	03
Numéraire dans les succursales.	113,267,208	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	751,937	16
Portefeuille de Paris, dont 70,263,326 fr. 74 c., provenant des succursales.......	489,722,706	62
Portefeuille des succursales, effets sur place............	491,711,039	»
Avances sur lingots et monnaies	4,191,300	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	2,204,338	»
Avances sur effets publics français....................	24,674,036	10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	8,839,810	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	46,772,900	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	17,384,922	»
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848...............	70,000,000	»
Escompte au trésor de bons du trésor.	30,000,000	»
Rentes de la réserve	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	55,505,938	62
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	3,886,048	»
Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte	»	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	595,436	46
Divers	1,3 4,844	56
	950,488,723	55

PASSIF.

	fr.	c.
Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque.........	12.980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque...............	468,048,700	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	130,664,075	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	6,573,970	90
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	11,459,591	»
Compte courant du Trésor créditeur	60,331,849	31
Comptes courants de Paris....	132,240,789	17
Comptes courants dans les succursales..................	24,978,963	»
Dividendes à payer..........	716,494	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	5,284,996	96
Droits de garde.	5,540	90
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	4,289,106	42
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	75,427	66
Divers......................	621,772	05
	950,488,7.3	55

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

Chemin de fer de St-Rambert à Grenoble.

STATUTS.

(Suite.)

Art. 35. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont annoncées par un avis inséré trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux désignés en l'art. 8. Ce délai est réduit à quinze jours dans le cas d'une seconde convocation.

La réunion a lieu à Paris, au lieu désigné par la convocation.

Lorsque l'assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'art. 34, les avis de convocation doivent en faire mention.

Art. 36. Les propriétaires d'actions domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Les actionnaires domiciliés à l'étranger peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le Conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai ci-dessus indiqué.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle. Les certificats de dépôts mentionnés en l'art. 12 et les récépissés nominatifs délivrés par la Banque de France, par le Comptoir d'escompte et le Sous-Comptoir des chemins de fer, donnent droit, pour le dépôt de vingt actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu trois jours au moins avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Art. 37. L'assemblée générale est présidée par le président ou l'un des vice-présidents du Conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le Conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux, jusqu'à acceptation.

Le secrétaire est désigné par le bureau.

Art. 38. L'assemblée générale entend et discute les comptes, et les approuve, s'il y a lieu; elle fixe les dividendes.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle statue sur les propositions d'acquisitions et aliénations d'immeubles, autres que ceux désignés au paragraphe 3 de l'art. 21.

Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être soumises en exécution des présents statuts, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Elle prononce, enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Art. 39. Les délibérations de l'assemblée générales sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers, dans le cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'art. 34.

Vingt actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par le bureau ou par dix membres au moins de l'assemblée.

Art. 40. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux. Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice sont certifiés par le président du Conseil d'administration.

Art. 41. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée, et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute de chacun des procès-verbaux, ainsi que les pouvoirs.

Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

Intérêts, Comptes annuels, Dividendes, Fonds de réserve, Amortissement.

Art. 42. Pendant l'exécution des travaux et jusqu'après l'achèvement de la ligne entière, il sera payé aux actionnaires un intérêt de quatre pour cent par an sur les sommes par eux versées, sauf ce qui sera déterminé pour les versements anticipés par les décisions du Conseil d'administration, ainsi qu'il a été dit art. 8.

Il sera pourvu à ce paiement :

1° Au moyen de l'intérêt afférent aux placements de fonds effectués par la Compagnie, des revenus des diverses parties de la ligne mises en exploitation, ainsi que de tous les produits accessoires de l'entreprise.

2° En cas d'insuffisance, au moyen de la garantie de l'Etat, en se conformant à l'art. 5 du cahier des charges ; enfin, s'il y a lieu, par un prélèvement sur le capital social.

Art. 43. Jusqu'à l'achèvement de la ligne entière, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis, chaque année, à l'assemblée générale.

Le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, sera employé en premier lieu à effectuer les paiements d'intérêts prévus à l'article précédent.

L'excédant, s'il y en a, sera employé jusqu'à concurrence d'un quart, à la restitution des intérêts qui auraient pu être prélevés sur le fonds social, et le surplus pourra être distribué à titre de dividende.

Art 44. Après la mise en exploitation de la ligne entière, un inventaire général de l'actif et du passif de la Société sera dressé le 31 décembre de chaque année ; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Art. 45. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

Art. 47. Après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent, il est prélevé chaque année sur les bénéfices nets :

1° Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement et calculée de telle sorte que le capital social soit complétement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession ;

2° Trois pour cent dudit capital destiné à servir, pour les actions amorties ou non amorties, un intérêt annuel de trois pour cent, la portion afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital dans le délai ci-dessus fixé.

A défaut de ressources suffisantes, il sera pourvu, jusqu'à concurrence de trois pour cent, au paiement de cet amortissement et de cet intérêt, au moyen des sommes qui seraient dues par l'Etat, à raison de la garantie d'intérêt accordée à la Société.

Cinq pour cent au moins du produit net de l'entreprise seront affectés ensuite à la constitution d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses imprévues.

Quand ce fonds de réserve aura atteint un million, le prélèvement ci-dessus pourra être suspendu; il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Dans le cas où les recettes ne seraient pas suffisantes pour assurer l'intérêt garanti par l'Etat, aux termes du décret de concession, la Compagnie devra, avant d'avoir recours à cette garantie, prélever jusqu'à due concurrence, sur le fonds de réserve, la somme nécessaire pour y faire face.

Le surplus des produits sera réparti entre toutes les actions amorties ou non amorties, sauf l'application de l'art. 7 du cahier des charges, relatif au partage, entre l'Etat et la Compagnie, de la portion des produits excédant huit pour cent du capital dépensé.

La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions.

Art. 47. Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité par lui garantie, les produits nets de l'entreprise excédant trois pour cent seront, les années suivantes, exclusivement employés au remboursement des sommes par lui versées en capital et intérêts, conformément à l'art. 5 du cahier des charges.

Art. 48. Lorsque l'Etat aura été ainsi remboursé des sommes qu'il aura payées en raison de sa garantie, s'il est arrivé que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les actions n'aient pas reçu l'intérêt de trois pour cent, ou que le service de l'amortissement ait éprouvé quelque altération, les produits libres, destinés à être répartis à titre de dividende, seront employés jusqu'à due concurrence, et avant toute répartition de dividende, à compléter le fonds d'amortissement et l'intérêt de trois pour cent sur toutes les actions, pour les années où ce fonds et ces intérêts n'auraient été servis qu'incomplétement.

Art. 49. Le fonds d'amortissement se compose :

1° Du prélèvement annuel stipulé en l'article 47 qui précède ;

2° Des intérêts afférents aux actions amorties ;

3° De l'intérêt des sommes non encore employées à l'amortissement.

Ce fonds est employé chaque année jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne entière, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer comme il est dit en l'article suivant.

Art. 50. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le Conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés dans les journaux indiqués à l'art. 8.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement, recevront en numéraire le capital de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement; et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à la part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe à l'art. 46.

Ces actions conservent, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

Art. 51. Le paiement des intérêts et des dividendes se fait aux époques et aux caisses qui seront désignées par le Conseil d'administration.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur échéance, sont acquis à la Société, conformément à l'art. 2277 du Code Napoléon.

TITRE VII.

Disposition générale, liquidation, contestations.

Art. 52. Lors de la dissolution de la Société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle advienne, le Conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale et lui soumet un projet de liquidation.

L'assemblée détermine le mode de liquidation à suivre, et nomme, s'il y a lieu, les liquidateurs.

Art. 53. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées avant toute répartition aux actionnaires :

1° A mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2° A compléter l'amortissement des actions, dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre lesdites actions, jusqu'à concurrence de leur montant.

Art. 54. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la Société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux art. 51 et suivants du Code de commerce.

Art. 55. Dans le cas de contestation, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu, de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Emprunt de 250 millions.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

SIRE,

Les armements que Votre Majesté a ordonnés vont augmenter les charges du Trésor ; et, pour maintenir au budget de l'Empire l'équilibre entre les recettes et les dépenses, il est nécessaire de créer des ressources nouvelles.

Les dépenses auxquelles il faut pourvoir étant tout à fait exceptionnelles et extraordinaires, ce n'est pas à l'impôt, c'est à l'emprunt qu'il convient de recourir.

Demander à l'impôt ces ressources extraordinaires, ce serait faire peser sur le présent la charge tout entière, ce serait grever la fortune publique et privée au moment où elles ont besoin d'être ménagées, ce serait diminuer le travail et les consommations, lorsqu'au contraire il y a lieu de les favoriser.

Les demander à l'emprunt, c'est en répartir les charges sur l'avenir, c'est laisser à la paix le paiement des frais de la guerre.

Si Votre Majeste agrée la pensée de cet emprunt, j'aurai l'honneur de lui proposer d'en fixer la somme à 250 millions. Cette somme sera suffisante pour pourvoir largement aux besoins nouveaux.

La dette publique de l'Empire sera augmentée ; mais ce ne sera pour les contribuables qu'une charge légère, surtout s'ils la comparent à la réduction bien plus considérable que Votre Majesté a déjà apportée au grand-livre de la dette publique par la conversion de la rente 5 0/0.

Dans quel fonds, par quel mode l'emprunt sera-t-il contracté? Sur ce point, je crois qu'il est de l'intérêt de l'Etat que la liberté d'action de votre gouvernement ne soit pas limitée, afin que, le jour venu, et suivant les circonstances, l'Empereur puisse adopter le mode d'exécution qui sera le plus avantageux pour le Trésor.

J'ai la confiance, d'ailleurs, que l'emprunt sera très-aisément souscrit et rempli.

Quant à l'affectation à assigner à ses produits, le mieux est, je crois, de les faire servir, à titre de ressource extraordinaire, à accroître les ressources de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Si Votre Majesté veut bien approuver ces propositions, j'ai l'honneur de la prier de soumettre à l'examen du Conseil d'Etat le projet de loi suivant :

Art. 1er. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes nécessaire pour produire, au taux de la négociation, un capital de deux cent cinquante millions.

Ces rentes pourront être aliénées de la manière, dans le fonds, au taux et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du Trésor avec la facilité des négociations.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées en vertu de l'autorisation qui précède sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Art. 2. Les produits de l'emprunt seront affectés, à titre de ressource extraordinaire, aux besoins de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Je suis, avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-obéissant serviteur,

BINEAU.

Approuvé le renvoi au Conseil d'Etat.

NAPOLÉON.

PROJET DE LOI

Portant autorisation, pour le ministre des finances, d'emprunter, une somme de 250 millions de francs.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Sera envoyé au Corps législatif, par notre ministre d'État, le projet de loi délibéré en Conseil d'État et portant autorisation au ministre des finances d'emprunter une somme de 250 millions de francs.

Art. 2. MM. de Parieu, président de section, Boinvilliers et Vuitry, conseillers d'État, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'État est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au Palais des Tuileries, le 6 mars 1854.

Signé : NAPOLÉON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La France a suivi avec une vive sympathie les diverses phases de la question d'Orient. Elle sait tous les efforts qui ont été tentés pour conserver à l'Europe le bienfait d'une paix honorable. La guerre n'a pu être évitée.

La nécessité de soutenir par nos armes une puissance amie et dont la cause se lie intimement au maintien de l'équilibre européen, a été proclamée naguère par l'Empereur devant le Corps législatif, qui a accueilli cette déclaration avec l'expression d'un assentiment unanime.

Dans ces circonstances, le gouvernement s'est décidé à appeler immédiatement votre attention sur des nécessités financières qui sont déjà depuis quelque temps pressenties par le pays et par vous tous.

Le budget de 1854 a été réglé en équilibre ; mais il a déjà fallu parer aux conséquences de la disette en encourageant par des crédits supplémentaires le développement du travail dans les diverses parties de l'Empire et en venant au secours des établissements de bienfaisance.

Les crédits spéciaux ouverts à ce titre sur l'exercice 1854 s'élèvent environ à 10 millions.

Ces exigences inattendues ne sont rien à côté de celles que les événements extérieurs vont produire. Des armements maritimes importants, une expédition sur des plages lointaines entraîneront bientôt des dépenses qui sortent entièrement des prévisions du budget de l'exercice et du cercle ordinaire des moyens de trésorerie.

Personne ne pensera qu'il soit possible de demander à une extension considérable du chiffre actuel de la dette flottante toutes les ressources qu'exigent, dès à présent, les services de la guerre et de la marine.

L'augmentation de l'impôt n'est pas non plus une ressource applicable à des suppléments de dépense larges et prompts, comme ceux que nécessite la transition de l'état de paix à l'état de guerre.

S'adresser à ce moyen serait d'ailleurs faire peser sur le présent ce qui doit être plus naturellement la charge de l'avenir. C'est aux prospérités de la paix qu'il convient de demander la compensation des souffrances de la guerre.

L'emprunt seul peut subvenir largement et sans retard aux nécessités financières résultant d'une situation que la France n'a pas recherchée, mais devant laquelle elle ne reculera pas.

Une somme de 250 millions recueillie par cette voie est indispensable pour parer aux éventualités de tout genre qui pèsent sur l'exercice 1854.

Le gouvernement réclame de vous l'autorisation de se procurer cette ressource pour une émission de recettes suivant le mode et les conditions qui lui paraîtront les plus convenables dans l'état du crédit et sous l'influence des circonstances variables au milieu desquelles l'emprunt pourra être contracté.

Les dernières lois qui ont autorisé les opérations de cette nature ont prescrit comme obligation le mode de l'adjudication publique.

Mais à d'autres époques la législature avait remis au pouvoir exécutif la libre détermination du mode suivant lequel l'emprunt pourrait être contracté.

C'est avec cette latitude que le gouvernement vous demande de voter l'autorisation d'emprunt qui fait l'objet du projet de loi soumis aujourd'hui à vos délibérations.

En facilitant son action vous sauvegarderez les intérêts du Trésor et en même temps ceux des contribuables. Vous assurerez le succès d'une opération dont le haut et patriotique intérêt ne permet pas de rien laisser aux chances du hasard.

Il y a peu de jours, Messieurs, vous avez accueilli avec une ardente sympathie les paroles par lesquelles l'Empereur, vous faisant connaître sa politique noble et désintéressée, vous disait combien dans cette circonstance solennelle il comptait sur votre appui.

Le moment est venu pour vous de répondre à cet appel par un éclatant témoignage de confiance et de concours qui, en créant pour le Trésor les ressources dont il a besoin, ajoutera encore le poids de votre au-

torité à la justice de notre cause et à la puissances de normes.

Signé à la minute :

Esquirou de Parieu, *Président de section*, Rapporteur.

Boinvilliers, *Conseiller d'État.*

Vuitry, *Conseiller d'État.*

PROJET DE LOI

Portant autorisation pour le ministre des finances d'emprunter une somme de deux cent cinquante millions de francs.

Art. 1. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes nécessaire pour produire, au taux de la négociation, un capital de 250 millions.

Ces rentes pourront être aliénées de la manière, dans le fonds, au taux et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du Trésor avec la facilité des négociations.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées en vertu de l'autorisation qui précède sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Art. 2. Les produits de l'emprunt seront affectés, à titre de ressource extraordinaire, aux besoins de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'État, dans sa séance du 6 mars 1854.

Le Président du Conseil d'État,

Signé : Baroche.

JURISPRUDENCE.

ARRÊT DE LA COUR IMPÉRIALE D'ORLÉANS

Du 27 février 1854.

ACCIDENT DE BEAUGENCY.

Le 19 octobre dernier, un déplorable accident avait lieu à Beaugency sur le chemin de fer d'Orléans. Le machiniste qui conduisait un train de voyageurs à grande vitesse, sans tenir compte du signal d'arrêt que lui présentait le mât de signal tourné au rouge, avait rejoint un train de marchandises qui à ce moment même démarrait de la gare, suivant la même direction que le train de voyageurs. L'infortuné machiniste fut tué sur le coup, le chauffeur qui l'accompagnait succomba quelques heures après à ses blessures, quelques voyageurs reçurent des contusions sans gravité.

A la suite d'une instruction judiciaire, quatre prévenus, savoir : le chef et le sous-chef de la gare de Tours, les chefs de gare de Blois et de Beaugency et le directeur de la Compagnie d'Orléans comme civilement responsable, ont été cités devant le Tribunal de police correctionnelle d'Orléans. Le Tribunal, tout en reconnaissant que l'accident avait eu pour cause l'imprudence du machiniste, avait décidé que les autres prévenus étaient coupables, notamment pour n'avoir pas fait usage du télégraphe électrique, et les avait condamnés chacun à six mois de prison.

Appel a été interjeté de ce jugement par tous les prévenus et par la Compagnie, condamnée comme civilement responsable.

Les moyens présentés par les appelants ont été accueillis par la Cour impériale d'Orléans, qui a rendu, le 1er mars dernier, l'arrêt dont la teneur suit, et qui consacre des principes importants sur la responsabilité des agents chargés de l'exploitation des chemins de fer.

COUR IMPÉRIALE D'ORLÉANS

(Appels correctionnels).

Affaire du Chemin de fer. — Accident de Beaugency. — Arrêt de la Cour. — Acquittement.

Arrêt du 27 février. — Présidence de M. Porcher.

La Cour impériale a prononcé hier son arrêt en ces termes :

Attendu que le train spécial de voyageurs, parti le 19 octobre dernier de Tours, à cinq heures cinquante minutes, a été, conformément aux instructions réglementaires, signalé sur toute la ligne par les trains précédents ;

Que, pendant le stationnement à Beaugency du train extraordinaire de marchandises conduit par Richard, la gare était couverte par le disque rouge du mât-signal ;

Que la négligence ou l'imprudence du mécanicien Thirion a été la cause directe de l'accident, soit que, s'étant abrité derrière le dôme de la machine, à cause de la violente bourrasque qui régnait en ce moment, il n'ait pas vu le signal d'arrêt, soit que, s'en étant aperçu, il ait été assez téméraire pour contrevenir à cet ordre ;

Attendu qu'à défaut de l'inobservation des dispositions réglementaires, il s'agit de rechercher si, de la part des agents de la Compagnie, il y a eu une faute consistant dans l'omission d'une mesure de précaution commandée par la prudence, notamment dans le non usage du télégraphe électrique, faute qui serait l'une des causes de l'accident ;

Attendu que des traités intervenus entre l'État et les Compagnies de chemins de fer d'Orléans, du Centre, de Nantes et de Bordeaux, actuellement réunis, il résulte que la concession de deux fils télégraphiques a été faite particulièrement en vue de la sécurité des voyageurs, dont, à juste titre, le gouvernement s'est préoccupé ;

Que si, en raison de certaines difficultés à résoudre, il n'est pas encore intervenu de règlement sur l'emploi du télégraphe, comme moyen d'assurer la régularité du service et la sécurité de la voie, du moins, on ne saurait contester ce qui a été reconnu à l'audience de la Cour, par le directeur même de la Compagnie, que le télégraphe électrique est un auxiliaire précieux, qui a été remis entre les mains des agents du chemin de fer, pour s'en servir avec discernement, dans l'intérêt du service, et que l'administration leur demande compte de l'usage intelligent qu'ils en font dans ce but ;

Qu'on est donc en droit d'exiger, de la part des agents, l'emploi du télégraphe toutes les fois qu'il est possible de s'en servir, et pour des cas où l'utilité en apparaît évidente à tous les yeux, d'après les règles d'une prudence ordinaire ;

Que si on se reporte aux registres où sont consignées les nombreuses dépêches télégraphiques expédiées par les agents du chemin de fer, on est amené à reconnaître que le départ des trains spéciaux de voyageurs et de marchandises, en outre des signaux réglementaires, sont, de plus, annoncés par le télégraphe, ce qui démontre que l'administration du chemin de fer a compris elle-même que cette annonce des trains extraordinaires était une mesure essentiellement utile pour garantir la sécurité de la voie, aussi bien que la régularité de l'exploitation ;

Que sous l'empire de ces considérations, il ne reste plus qu'à rechercher si, dans les faits personnels à chacun des prévenus, on rencontre des actes d'imprudence ou de négligence ;

En ce qui touche Coustis de la Rivière :

Attendu que dans la journée du 19 octobre dernier, Rouy a été chargé du service des dépêches télégraphiques, ce qui résulte, non-seulement de ses aveux et des déclarations de Coustis de la Rivière, mais encore des signatures apposées sur le registre des dépêches ; qu'ainsi Rouy, comme il le reconnaît, doit être seul responsable des négligences qui auraient pu être par lui commises dans cette partie du service :

Qu'en effet, au regard de la loi pénale, les fautes sont personnelles, et ne sauraient réagir contre un agent supérieur, si ce n'est au point de vue administratif ;

En ce qui touche Rouy :

Attendu que lors du départ de Tours, à quatre heures cinquante minutes, du train n° 60, ordre a été donné au conducteur Pucel, dès son arrivée à Amboise, de demander des instructions à Tours par le télégraphe ; que, sur l'attaque faite, il fut répondu que ce train pouvait aller à Blois, où il attendrait le passage du train spécial partant à cinq heures cinquante minutes de Tours ;

Que Rouy, en donnant en donnant cet ordre, a omis, comme l'usage et la prudence le lui commandaient, de mentionner l'ordre de transmettre la dépêche à Blois, et que, faute d'une telle indication, le chef de gare d'Amboise ne s'est pas cru obligé à la transmettre ;

Que s'il est vrai que, par le contexte de la dépêche, cet agent, avec un peu de réflexion, aurait pu comprendre qu'il y avait utilité à en opérer la transmission aux autres postes télégraphiques pour qu'on y prît des mesures propres à assurer la sécurité de la voie, c'était à Rouy qu'il appartenait, pour prévenir une semblable méprise, de prescrire qu'on transmît à Blois la dernière partie de la dépêche ; mais qu'une telle omission ne saurait constituer une faute punissable qu'autant qu'il serait démontré d'une manière irréfragable, ce qui est resté incertain au procès, qu'elle a été l'une des causes de l'accident, et qu'à défaut d'un lien nécessaire entre cette omission et l'accident, la prévention n'est pas suffisamment justifiée ;

En ce qui touche Rolland d'Argy :

Attendu que, d'après la prévention la faute de Rolland d'Argy consisterait à n'avoir pas informé la station de Beaugency de l'heure où le train spécial était parti de Tours, dès qu'il en a eu connaissance par la dépêche d'Amboise ;

Que, pour bien apprécier la valeur de ce reproche, il convient de s'isoler des événements ultérieurs, qu'il n'était pas possible alors de prévoir, et de rechercher ce qu'en homme prudent Rolland d'Argy pouvait et devait faire en cette circonstance ;

Attendu qu'à la réception, à sept heures cinquante-quatre minutes, de la réponse d'Amboise, le premier soin du chef de gare devait être, ainsi que cela a eu lieu, de veiller à la sécurité de sa gare en faisant prendre au train 60 la voie d'évitement, mesure d'autant plus urgente qu'à sept heures, c'est-à-dire quelques minutes après, le train spécial faisait son entrée dans la gare avec une vitesse inaccoutumée ;

Que l'arrivée de ce second train nécessita, de la part de Rolland d'Argy, l'accomplissement de nouveaux devoirs ;

Attendu que, par ordre du poste d'Orléans, la station de Beaugency a été dans l'isolement à partir de sept heures, et que le chef de gare de Blois n'a eu ainsi à sa disposition, pour transmettre utilement une dépêche, que les trois minutes écoulées entre le garement du train 60 et l'arrivée du train spécial, temps à peine suffisant pour se rendre au poste télégraphique, écrire la dépêche et en opérer la transmission ;

Qu'on peut d'autant moins reprocher à Rolland d'Argy de n'avoir pas transmis de suite un avis, qu'à ce moment il ignorait encore l'heure précise de l'arrivée du train spécial et qu'il ne pouvait prévoir l'isolement du poste de Beaugency ; que dans cet état de chose, il était plus rationnel, alors surtout qu'il s'agissait d'une réponse à un renseignement par lui demandé, et non d'une dépêche portant ordre de transmission, d'attendre, suivant l'usage généralement pratiqué, l'arrivée du train, pour en aviser ensuite Beaugency avec plus de précision ;

Que ce retard s'explique encore par une avance de une heure dix-sept minutes, augmentée du temps nécessaire au parcours de Blois à Beaugency, qu'avait le train Richard sur le train spécial, et de plus par le soin qu'avait pris Rolland d'Argy de prescrire à Richard, en arrivant à Beaugency, pour le cas où on n'aurait pas reçu d'ordre, de demander à Blois des instructions ;

Attendu qu'il importe peu de rechercher si, une fois la dépêche remise par le chef de gare au station-

naire du télégraphe, des attaques incessantes pendant toute la durée de la marche du train spécial, auraient dû être pratiquées, puisqu'il est constant au procès que la communication entre les deux postes n'a pas été rétablie, et qu'ainsi ces attaques seraient demeurées sans résultat;

Qu'il n'est pas permis de rencontrer dans la conduite de Rolland d'Argy un fait d'imprévoyance qui soit la cause de l'accident;

En ce qui touche Faure :

Attendu que Faure n'a reçu aucun avis de l'heure à laquelle le train spécial passerait à Beaugency; qu'il lui avait été seulement signalé par le train express n° 10 et le train de marchandises de Richard;

Qu'en présence des contradictions qui règnent entre les dépositions des hommes d'équipe de ce train et de ceux de la gare de Beaugency, il est difficile d'admettre que Richard ait accompli d'une manière assez explicite la mission qu'on lui avait donnée, près le chef de gare de Beaugency, pour que celui-ci ait compris qu'il devait attaquer Blois, dans le cas où il n'aurait pas reçu d'avis du départ du train signalé;

Qu'en se référant uniquement aux déclarations de Richard, il est évident qu'il a existé entre lui et Faure une méprise fâcheuse qui aurait été facilement évitée si Richard eût donné des explications plus précises;

Qu'en effet, on a lieu de s'étonner que, lorsque Faure lui disait qu'il avait encore 35 minutes pour aller se garer à Mung, du train Pucel n° 60, Richard ne lui aurait pas fait remarquer qu'il s'agissait, non du train Pucel, mais d'un train spécial de voyageurs par lui signalé, qui, d'un moment à l'autre, pouvait arriver, et qu'il n'ait pas insisté pour que Faure, d'après les instructions données à Blois, consultât cette gare;

Qu'il n'est pas possible d'admettre que Faure soit allé à son télégraphe pour savoir s'il y avait quelque chose de nouveau, et qu'il soit revenu en disant : *Je viens de le demander*, on *m'a répondu de Blois*, puisqu'à ce moment Faure avait interrompu la communication avec cette station, qui, dès lors, n'avait rien pu lui transmettre;

Attendu qu'étant sans avis du passage prochain du train spécial, obligé par son devoir à faire partir le train de marchandises qu'il ne pouvait retenir qu'en cas de nécessité à lui démontrée, et d'un autre côté, tenu à observer l'isolement qui lui avait été prescrit, Faure, après avoir couvert sa gare, au moyen de signaux ordinaires, devait se croire en sûreté et n'avoir pas lieu de penser qu'il fût nécessaire dans de telles circonstances ou de faire garer le train Richard ou de provoquer des explications de la gare de Blois, en établissant la communication interrompue;

Que s'il n'a pas pris soin, à l'expiration du temps fixé, c'est-à-dire 7 heures 20, de remettre son télégraphe en communication avec Blois et Orléans, ce fait est sans importance au procès, puisque d'une part, il est constant que Blois à ce moment n'a pas réitéré ses attaques, et que d'autre part s'il eût reçu un avis de l'arrivée du train spécial, le temps lui aurait manqué pour faire garer Richard, qui aurait été pris en écharpe, auquel cas l'accident eût été bien plus grave;

Attendu que, de tout ce qui précède, il résulte que les prévenus se sont conformés à toutes les dispositions réglementaires prescrites aux agents de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans; que s'il y a eu lieu de regretter qu'il n'ait pas été fait, dans la journée du 19 octobre, un usage plus complet et plus efficace de la télégraphie électrique, et que, pour des causes sans importance, des postes soient aussi souvent placés dans l'isolement, il n'est cependant pas permis de reprocher aux prévenus aucun acte de négligence ou d'imprudence qui puisse être considéré comme étant l'une des causes directes et nécessaires de l'accident; que c'est donc à tort que les premiers juges les ont déclarés coupables du délit d'homicide par imprudence;

Par ces motifs, la Cour, statuant sur l'appel interjeté par les prévenus, dit qu'il a été mal jugé; réformant, et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, déclare Coustis de la Rivière, Rouy, Rolland d'Argy et Faure, acquittés de la plainte portée contre eux, dont ils sont renvoyés, sans dépens, ainsi que Didion, partie civile responsable.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Audiffred.

Audience du 2 mars.

CHEMINS DE FER. — TRANSPORT DE MARCHANDISES. — LETTRE DE VOITURE. — LIVRAISON.

Une Compagnie de chemin de fer ne peut refuser la livraison de la marchandise au destinataire qui a payé la lettre de voiture, sous le prétexte que celui-ci ne représente pas la lettre de voiture. Il suffit que l'identité du destinataire ne soit pas mise en question pour que le chemin de fer soit tenu de lui faire la livraison.

Le 14 janvier dernier, le chemin de fer de Paris à Lyon a reçu à la gare de Beaune, de M. de la Maillauderie, trente-cinq pièces de vin, à destination de M. Laffineur-Roussel, à Bercy, et livrables en gare. Ces pièces sont arrivées le 17 janvier, et le destinataire fut invité à en prendre livraison. Le 21 janvier, M. Laffineur-Roussel fit retirer la lettre de voiture et paya le prix du transport. Quelques jours après, des voituriers se présentèrent à la gare, munis de l'autorisation de M. Laffineur-Roussel, pour enlever les trente-cinq pièces; mais la Compagnie du chemin de fer refusa de les livrer, parce que les voituriers n'étaient pas porteurs de la lettre de voiture.

Après avoir fait constater le refus de la Compagnie par un procès-verbal d'huissier, M. Laffineur Roussel fit assigner la Compagnie en paiement de la somme de 7,000 fr., prix des trente-cinq pièces de vin.

La Compagnie répondait à cette demande que la marchandise voyage accompagnée d'un titre (la lettre de voiture) indiquant sa nature, son poids, sa marque, enfin tous les renseignements propres à la faire reconnaître; qu'avec cette pièce la remise au destinataire est facile, et, si des contestations s'élèvent, on peut voir si elles sont fondées; que, sans la lettre de voiture, il devient impossible de reconnaître l'identité de la marchandise, et que prétendre que sa production est inutile, c'est exposer les Compagnies de chemins de fer et les destinataires eux-mêmes à toutes sortes de mécomptes et de difficultés; qu'enfin cette production était encore nécessaire pour s'assurer que le destinataire est toujours propriétaire de la marchandise, qu'il n'a pas vendu à un tiers en lui transmettant la lettre de voiture.

Le tribunal, après avoir entendu Me Petitjean, agréé de M. Laffineur-Roussel, et Me Vanier, agréé du chemin de fer de Lyon, a rendu le jugement suivant :

« Attendu que les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de Lyon refusent la livraison de trente-cinq pièces de vin qui leur est réclamée par le destinataire par le motif que la lettre de voiture, qu'il a cependant déjà acquittée, ne leur est pas représentée;

» Attendu qu'ils font offre d'opérer la livraison sur la représentation de ladite lettre;

» Attendu que les défendeurs, en se chargeant de transporter les vins dont s'agit, ont pris, par ce fait, l'engagement de les remettre au destinataire; que cet engagement ne saurait souffrir d'autre retard que celui nécessaire à faire constater, en cas de doute, l'identité de la personne de celui-ci au moment de la livraison;

» Attendu que l'identité de la personne du demandeur n'est pas mise en doute par la Compagnie; que la représentation de la lettre de voiture n'a sous ce rapport, dans l'espèce dont s'agit, aucun intérêt spécial; que la Compagnie est donc sans droit pour subordonner la livraison à la représentation de ladite lettre de voiture; qu'il s'ensuit que ses offres sont insuffisantes, et qu'elle doit être tenue de livrer les marchandises dont s'agit à Laffineur-Roussel, sans conditions, dans les termes de la demande;

» Sur la demande en 1000 fr. de dommages-intérêts :

» Attendu qu'il est constant que le demandeur a fait réclamer ses vins par des voituriers qu'il avait retenus à cet effet; qu'il lui est dû, pour les frais faits dans cette circonstance, une réparation que le tribunal, avec les éléments d'appréciation qu'il possède, fixe à 50 fr.;

» Sur la demande en paiement de 7,000 fr., prix des vins retenus par la Compagnie :

» Attendu qu'il n'y a pas lieu à faire droit, quant à présent, à ce chef de demande;

» Par ces motifs,

» Condamne la Compagnie du chemin de fer de Lyon à livrer à Laffineur-Roussel, dans les trois jours de la signification du présent jugement, les trente-cinq pièces de vin dont s'agit, sinon la condamne, dès à présent, à lui payer la somme de 20 fr. par chaque jour de retard;

» Condamne, en outre, la Compagnie à payer au demandeur 50 fr. à titre de dommages-intérêts;

» Dit qu'il n'y a pas lieu de faire droit à la demande en paiement du prix des vins;

» Condamne la Compagnie défenderesse aux dépens. »

COUR IMPÉRIALE DE ROUEN.

Audience solennelle du 2 mars 1856.

Affaire de la Compagnie du chemin de fer du Nord contre le sieur Guérin.

Nous publions le texte d'un nouvel arrêt rendu par la Cour impériale de Rouen dans la question du groupage des articles de messagerie et de valeur. (Affaire du sieur Guérin contre la Compagnie du Nord.)

Cet arrêt reproduit le système déjà adopté par la Cour de cassation dans la même affaire.

Il déclare le tarif spécial des articles de messagerie non applicable aux paquets ou colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes, lorsqu'au lieu d'être présentés isolément, ces articles sont réunis et renfermés dans un sac pesant plus de 50 kilogrammes.

La Cour de Rouen s'est abstenue d'ailleurs, comme la Cour de cassation l'avait fait, de rien préjuger sur la question du groupage découvert qui est engagée dans le procès des Messageries impériales et générales contre les Compagnies d'Orléans et de Strasbourg.

Quant au droit dénié par les messagistes aux Compagnies de chemins de fer d'exiger l'ouverture des paquets ou colis, pour vérifier l'exactitude de leurs déclarations, ce droit, qui a toujours été reconnu par l'administration, n'est pas non plus mis en doute par l'arrêt de Rouen.

La question, telle qu'elle a été posée par M. le procureur général Daviel dans ses conclusions conformes, s'est trouvée réduite aux termes suivants :

« Le sieur Guérin, en formant avec des petits paquets pesant isolément moins de 50

» kil., un gros paquet pesant plus de 50 kil., a
» peut-être tourné la loi ; — mais en matière
» fiscale, il est permis de tourner la loi et de
» passer par toutes les issues qu'elle n'a pas
» pris soin de fermer. »

Ce raisonnement et les exemples dont il a été appuyé permettent de penser que le résultat eût été tout autre si le ministère public et la Cour avaient eu à se prononcer sur la question suivante, que les messagistes ont éludée jusqu'ici, mais qu'ils ne pourront pas éluder toujours :

Un tarif spécial étant autorisé par la loi, approuvé par l'administration et appliqué par la Compagnie avec ce titre officiel : *Tarif pour le transport des articles de messagerie*; ce tarif doit-il ou ne doit-il pas être appliqué quand des articles spécifiés articles de messagerie sont remis au chemin de fer par des entrepreneurs ou commissionnaires de messagerie, quand il n'y a pas de sac qui empêche de voir que ce sont véritablement des articles de messagerie?

Parties ouïes et M. le procureur général en ses conclusions ;

Statuant sur le renvoi, et, par suite de la cassation de l'arrêt rendu par la Cour impériale d'Amiens, le 24 janvier 1852 ;

Attendu, en fait, que les objets divers expédiés par Guérin, messagiste, pour le compte de ses commettants, se trouvaient tous réunis sous une même enveloppe et composaient un seul ballot dont le poids excédait 50 kilogrammes ; que, dès-lors, le droit dû pour le transport de ce ballot est exclusivement régi par l'article 41 du cahier des charges, et ne rentre en aucune manière sous l'application du tarif spécial autorisé par l'art. 45 ;

La Cour, en recevant Guérin incidemment demandeur, joint sa demande incidente à l'appel, et, faisant droit sur le tout, met l'appellation à néant, confirme le jugement dont est appel au chef sur lequel l'arrêt de la Cour d'Amiens a été cassé; ordonne que le jugement, sur ce chef, sortira effet ; donne acte à Guérin de ses réserves à se pourvoir par action principale pour les causes énoncées en ses conclusions; donne acte à la Compagnie du chemin de fer du Nord de ses réserves contraires ; condamne ladite Compagnie du Nord en tous les dépens, y compris ceux de l'arrêt cassé. Les dépens faits de la Cour impériale de Rouen sont taxés à la somme de.....

Chemin de fer de l'Est.

ORDONNANCE

Concernant les Passages à niveau dans la traversée du département de la Seine.

Paris, le 6 février 1854.

Nous, Préfet de Police,

Vu l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, en date du 21 mars 1853, qui divise en cinq catégories les passages à niveau des chemins de fer de l'Est, et détermine les conditions de service pour chacune de ces catégories;

Vu notamment l'article 7 dudit arrêté, ainsi conçu : « Les passages à niveau seront classés,
» conformément aux dispositions qui précè-
» dent, par un arrêté pris par chaque préfet
» dans son département, sur les propositions
» de la Compagnie et sur l'avis de l'ingénieur
» en chef du contrôle. Cet arrêté prescrira
» toutes les mesures nécessaires pour assurer
» la régularité et la sécurité du service des
» barrières : il fixera les conditions d'éclairage
» des passages à niveau ; »

Vu l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 ;

Vu l'article 4 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 ;

Vu l'article 45 du cahier des charges pour l'adjudication, annexé à la loi du 19 juillet 1845 relative aux chemins de fer de l'Est ;

Vu l'adjudication passée le 25 novembre 1845 pour la concession des chemins de fer de l'Est, et l'ordonnance royale du 27 du même mois portant approbation de cette adjudication ;

Vu l'article 2 de l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, du 15 avril 1850 ;

Vu les propositions, portant la date du 30 juin, fournies fin juillet dernier par la Compagnie concessionnaire;

Vu les rapports de MM. les ingénieurs du contrôle et de la surveillance administrative des chemins de fer de l'Est, en date du 6 octobre dernier ;

Considérant qu'il importe à la sécurité de la circulation comme au développement des diverses industries, que les conditions de service des barrières de passages à niveau soient bien définies,

Ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les passages à niveau des chemins de fer de l'Est, compris dans la traversée du département de la Seine, seront partagés, jusqu'à décision contraire, en deux catégories, ainsi qu'il est indiqué au tableau ci-dessous.

Numéros d'ordre dans le département.	Désignation par commune.	Distances de l'origine du chemin de fer.	Catégories.
		k.	
1	Pantin,	4 326	1
2	Noisy-le-Sec, nº 1,	7 479	2
3	Id. nº 2,	8 961	2
4	Bondy,	10 196	2
5	Villemomble,	12 7[illegible]5	2

Art. 2. Le passage unique de la première catégorie, établi sur la route départementale nº 21, sera gardé le jour et la nuit par des gardiens à poste fixe, qui pourront être chargés d'une surveillance s'étendant à 327 mètres vers Paris et 673 mètres vers Strasbourg.

Les barrières du passage à niveau pourront être laissées habituellement ouvertes le jour, et le gardien les fermera à clef lorsqu'un train sera en vue ou attendu.

Le jour, lorsqu'il s'absentera pour parcourir son cantonnement, il sera suppléé par sa femme, mais il devra être revenu à son poste au moment du passage des trains.

La nuit, il fermera les barrières pendant ses tournées, qui seront combinées de manière à ne pas gêner la circulation ; il devra également être présent à la barrière au moment du passage des trains.

Art. 3. Les quatre passages à niveau de la deuxième catégorie, tous pourvus de maisons de garde, seront surveillés chacun par un gardien qui pourra être suppléé, pendant le jour, par sa femme.

Les barrières seront habituellement fermées pendant le jour, et ouvertes à toute réquisition du public, à moins qu'un train ne soit en vue ou attendu.

Pendant la nuit, les barrières resteront également fermées, et le gardien devra se lever pour les ouvrir à toute réquisition du public.

Art. 4. Des passages pour piétons pourront être juxta-posés aux passages à niveau pour voitures; ils seront pourvus de tourniquets et autres appareils propres à empêcher l'introduction sur la voie du gros bétail.

Ils seront sous la surveillance des gardes des barrières adjacentes.

Art. 5. Le passage à niveau de la première catégorie sera éclairé par deux feux pendant toute la nuit.

Les passages à niveau de la deuxième catégorie seront éclairés par un feu toute la nuit.

Art. 6 La présente ordonnance sera notifiée à la compagnie concessionnaire.

Elle sera imprimée et affichée.

Les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, spécialement préposés au service des chemins de fer de l'Est, ainsi que les autres fonctionnaires dénommés en l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution de ladite ordonnance, qui sera soumise à l'approbation de M. le ministre des travaux publics.

Le Préfet de police,

Pietri.

Par le préfet,

Le Secrétaire général,

A. de Saulxure.

Approuvé par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le 14 février 1854.

ORDONNANCE

Qui fixe un tarif spécial pour le transport des bois à brûler et des matériaux de construction, expédiés de certaines stations sur la gare de la Villette.

Paris, le 10 février 1854.

Nous, Préfet de Police,

Vu : 1° la loi du 19 juillet 1845 qui autorise la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Metz et la frontière de Prusse vers Saarbruck ; ensemble le cahier des charges coté B, annexé à cette loi ;

2° L'ordonnance royale homologative de l'adjudication de la concession dudit chemin de fer, en date du 27 novembre de la même année;

3° L'ordonnance de police du 18 octobre 1852, qui fixe des tarifs pour les transports de toute nature sur les lignes désignées ci-dessus ;

4° La décision ministérielle du 21 janvier dernier, homologative d'un tarif spécial et réduit que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a proposé d'appliquer au transport des bois à brûler et des matériaux de construction, par wagon complet de 5,000 kilogrammes, expédiés de certaines stations et dirigés sur la gare de la Villette ;

Considérant qu'il y a lieu de rendre exécutoire, dans le ressort de la préfecture de police, la décision ministérielle précitée,

Ordonnons ce qui suit :

§ 1er. — *Prix de transport.*

Article premier. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg est autorisée à percevoir les prix indiqués au tarif ci-dessous, pour le transport des bois à brûler, bois de construction, bois en grume, briques, moellons, pavés, pierres à bâtir, pierres brutes, pierres à macadam, sciages et tuiles, par wagons complets de 5,000 à 8,000 kilogrammes, expédiés des stations de Strasbourg, Saverne, Lützelbourg, Sarrebourg, Héming, Avricourt, Lunéville, et dirigés sur la gare de la Villette (sans garantie de la part de la Compagnie en ce qui concerne les pertes et avaries.)

Tarif par tonne de 1,000 kilogrammes, non compris les frais de chargement et déchargement.

Station de destination : La Villette.

Stations d'expéd.	Distances.	Prix de transport.	
Strasbourg	501 kil.	17 fr.	55 c.
Saverne	457	16	»
Lutzelbourg	447	15	65
Sarrebourg	431	15	10
Héming	422	14	80
Avricourt	409	14	35
Lunéville	384	13	45

§ 2. — *Conditions de transport.*

Art. 2. Ce tarif spécial n'est applicable qu'au départ des stations désignées, et seulement en destination de Paris (gare de la Villette).

Conformément aux dispositions du § 5 de l'art. 75 du cahier des charges, la Compagnie ne sera tenue d'expédier les marchandises dénommées au présent tarif que dans les quinze jours qui en suivront la remise.

Les expéditions qui ne seront pas effectuées par chargement d'au moins 5,000 kilogrammes par wagon, sont soumises au tarif ordinaire des transports à petite vitesse; toutefois, les expéditeurs qui voudront expédier une quantité des marchandises désignées, inférieure à un chargement de 5,000 kilogrammes au moins par wagon, peuvent jouir des conditions de ce tarif réduit, mais en payant une taxe calculée sur un poids minimum de 5,000 kilogrammes par wagon.

Les bois composant le chargement des wagons ne pourront excéder une longueur de 6 mètres.

§ 3. — *Enregistrement.*

Art. 3. La Compagnie perçoit un droit de 10 centimes pour l'enregistrement de toute expédition.

§ 4. — *Chargement et déchargement.*

Art. 4. Les wagons donnés en location à des tarifs spéciaux réduits doivent être chargés par les expéditeurs dans les vingt-quatre heures après la mise à leur disposition, et déchargés par les destinataires dans les vingt-quatre heures après leur arrivée.

Tout chargement laissé incomplet après le délai ci-dessus indiqué sera expédié, soit comme chargement complet, au prix du tarif réduit, soit comme expédition ordinaire, au prix du tatif général.

Le destinataire prendra livraison de la marchandise sur l'avis qui lui sera donné par la Compagnie. Le déchargement et l'enlèvement devront être terminés dans les vingt-quatre heures qui suivront la réception de cet avis, faute de quoi la Compagnie pourra opérer le déchargement de la marchandise et la faire déposer dans un lieu public, aux frais de qui il appartiendra.

Dans tous les cas, et jusqu'à ce que l'enlèvement soit achevé, il sera perçu un droit de magasinage qui, pour ces transports spéciaux, est fixé à 1 fr. par 1,000 kilogrammes et par jour.

S'il arrivait que la Compagnie dût faire le chargement ou le déchargement, elle percevrait 50 c. par 1,000 kilogrammes et par chaque opération.

§ 5. — *Pesage.*

Art. 5. Au départ, le pesage dans les stations, pour constater le poids de la marchandise à expédier, ne donne lieu à aucun frais.

Pour tout wagon qui, sur la demande spéciale des expéditeurs ou destinataires, sera soumis à un pesage spécial, la Compagnie percevra un droit de 15 c. par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage.

§ 6. — *Dispositions générales.*

Art. 4. Les tarifs antérieurs, applicables aux transports des marchandises désignées en l'art. 1er ci-dessus, continueront de recevoir leur exécution en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

Art. 6. La présente ordonnance sera notifiée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Elle sera imprimée et affichée.

Les fonctionnaires et agents spécialement préposés à la surveillance des chemins de fer de l'Est sont chargés d'en assurer l'exécution.

Le Préfet de police,
PIÉTRI.

Par le Préfet :
Le Secrétaire général.
A. DE SAULXURE.

Chemin de fer de Paris à Orléans

ORDONNANCE

Qui fixe des tarifs spéciaux pour le transport des essences de térébenthine, des vins en fûts et des plâtres et engrais.

Paris, le 14 février 1854.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu : 1° la loi du 7 juillet 1838 qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Orléans et la loi du 15 juillet 1840 relative au même chemin; ensemble le cahier des charges annexé à cette dernière loi;

2° La loi du 26 juillet 1844 autorisant l'établissement d'un chemin de fer d'Orléans à Bordeaux;

3° La loi en date du même jour concernant le chemin de fer du Centre; ensemble le cahier des charges annexé à cette loi et l'ordonnance royale du 24 octobre suivant, approbative de la concession dudit chemin de fer;

4° Le décret du 27 mars 1852 relatif à la réunion en une seule concession du chemin de fer de Paris à Orléans et des lignes qui y aboutissent;

5° Les tarifs en vigueur pour le transport des marchandises à la petite vitesse sur les lignes désignées ci-dessus;

6° La décision ministérielle du 5 janvier dernier, homologative des propositions présentées par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, et ayant pour objet des tarifs spéciaux pour le transport des diverses marchandises;

Considérant qu'il y a lieu de rendre exécutoire, dans le ressort de la préfecture de police, la décision ministérielle sus-visée.

Ordonnons ce qui suit :

§ 1er. — *Transport des essences de térébenthine.*

Article premier. Les essences de térébenthine en fûts, comprises dans les marchandises soumises au tarif de 2e classe, seront transportées au prix du tarif des marchandises de 3e classe.

(Tarif n° 8 des tableaux placés à la suite de notre ordonnance du 20 juillet dernier.)

§ 2. — *Transport des vins en fûts sur la section d'Orléans à Paris.*

Art. 2. — Les vins en fûts transportés sur la section d'Orléans à Paris seront taxés sur ladite section, dans un sens comme dans l'autre, conformément au tarif de 3e classe.

(Même tarif que ci-dessus.)

§ 3. — *Transport des plâtres et engrais.*

Art. 3.—Les plâtres crus ou cuits, en pierre ou en poudre, et les engrais naturels ou fabriqués, en sacs ou en barils, expédiés de Paris par wagons complets, pour les stations du chemin de fer situées au-delà d'Apremont-le-Guétin, d'une part, et de Poitiers d'autre part, seront taxés ainsi qu'il suit, de gare en gare, frais de chargement et de déchargement compris :

De Paris à Apremont-le-Guétin, par 1,000 kilog.	12 f. 85 c.
Depuis Apremont-le-Guétin jusqu'à la station destinataire, par tonne et par kilomètre.	0 035
De Paris à Poitiers, par 1,000 kilog.	13 08
Depuis Poitiers jusqu'à la station destinataire, par tonne et par kilomètre.	0 035

Les expéditions de plâtres et engrais, par wagons complets, partant d'un autre point que Paris, continueront d'être taxées à raison de 0 fr. 05,75 par tonne de 1,000 kilogrammes et par kilomètre, plus 1 fr. 50 c. pour frais de chargement et de déchargement, pourvu que le parcours sur le chemin de fer soit de 50 kilomètres au moins.

Les expéditions qui devront parcourir moins de 50 kilomètres seront taxées au tarif de la 3e classe, si mieux n'aiment les expéditeurs payer comme pour 50 kilomètres au tarif réduit ci-dessus.

§ 4. — *Dispositions générales.*

Art. 4. — Les tarifs généraux et spéciaux de la Compagnie, actuellement perçus pour le transport des essences de térébenthine, vins en fûts, plâtres et engrais, continueront d'être applicables à toutes les expéditions qui ne seront pas dans les conditions des tarifs spéciaux ci-dessus.

Art. 5. — La présente ordonnance sera notifiée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et prolongements.

Elle sera imprimée et affichée.

Les fonctionnaires et agents spécialement préposés à la surveillance du chemin de fer d'Orléans sont chargés d'en assurer l'exécution.

Le Préfet de police,
PIÉTRI.

Par le préfet,
Le Secrétaire général
A. DE SAULXURE.

Chemin de fer de Rouen.

Le public est appelé à souscrire, au siége de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, rue d'Amsterdam, n° 11, à l'emprunt de 18 millions émis par cette Compagnie.

Les obligations émises à 1,000 fr. sont remboursables à 1,250 fr. et produisent un intérêt de 50 fr. par an.

Forges.

SAINT-DIZIER, 2 MARS.

Le prix des ventes a été de 155 fr., quelques producteurs tiennent à 160 fr. sans trouver placement.

Les fontes noires se maintiennent toujours bien; elles se raisonnent facilement à 192 fr. 50. Nous apprenons que des usines commencent à s'occuper de cette fabrication, qui offre de l'avantage.

On nous écrit : « Les producteurs de fers battus et d'essieux, réunis le 23 février à Joinville, ont arrêté que les prix seraient tenus fer-

mes ; cette décision a été d'autant plus facile à prendre, que les commandes sont assez nombreuses. »

Nous avons à constater, en effet, un peu de reprise dans la demande des fers battus; quelques forges ont reçu des échantillons de fabrication pour un mois.

Les fers battus au bois, bien que demandés depuis leur mouvement en baisse, ne se relèvent pas encore; les fabricants préfèrent les vendre 335 fr., prix des fers à la houille, que de s'exposer à chômer par suite de prétentions qui ne seraient pas écoutées.

Sur les fers laminés, la demande se maintient régulière à 325 fr. ; on a pu nous citer passablement d'affaires.

On a ressenti une légère amélioration pour le placement du fil de fer fin, aux mêmes conditions que précédemment, 70 fr. les 100 kil. Le fil quincaillier a été vendu à 4 fr. 40 c. la botte.

PARIS.

La position n'a pas sensiblement changé ; la physionomie des cours est, par continuation, calme.

La cote des métaux n'a pas éprouvé de variations. Le cuivre est tenu à des prix plus faibles, mais sans baisse prononcée. L'étain n'est plus tenu aussi fermement ; il est même menacé de baisse.

L'accroissement du stock des métaux dans les divers entrepôts augmente toujours dans des proportions énormes. Dans les Docks-Napoléon (division du Marais) le chiffre des métaux, au 14 février, était de 2,020,481 kil.; augmentation, depuis huit jours, de 139,159 kil.— L'accroissement a porté aussi sur les fontes : l'augmentation du 7 au 11 février a été de 152,743 kil. ; sur les fers, il y a une augmentation de 23,773 kil.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 25 février :

Le marché subit de nombreuses fluctuations, sans pourtant que les prix s'écartent beaucoup ; les cours auxquels on a opéré sont de 95 à 97 fr. La demande des fers s'est un peu ralentie, ce qui est dû probablement au premier effet qu'ont produit les armements de l'Angleterre contre la Russie.

Les avis de Glasgow sont également insignifiants. La situation y est sans changements. La fonte, numéros mélangés, est cotée par continuation 96 fr. 75.

—

Prix des fers et charbons en Belgique.

Liége, 23 février :

La situation de notre marché de fer et de fonte est absolument la même qu'il y a huit jours, et les prix sont fermes sans variations.

L'extraction du charbon répond aujourd'hui aux besoins des consommateurs, mais pas au delà ; il s'ensuit que les prix se maintiennent avec beaucoup de fermeté.

Toujours la même activité dans nos usines occupées à l'exécution des nombreux engagements contractés jusqu'à ce jour et qui leur assurent encore de l'ouvrage pour longtemps.

Quoiqu'il n'y ait pas de marchés importants à citer, il est bon de remarquer que nos usines reçoivent chaque jour des commandes en fers marchands et tôle pour les besoins courants et le rapprovisionnement des magasins du pays qui viennent s'ajouter à la masse. Ces affaires se traitent aux prix cotés précédemment.

Charleroi, 26 février :

Fontes et fers. — Les affaires sont toujours importantes pour le pays et l'étranger. Nous pouvons encore signaler plusieurs marchés de fonte affinage à 12 fr. les 100 kil., et d'autres qui sont en voie de négociations. La fonte moulage se vend bien et se présente en quantité suffisante pour la consommation intérieure Les prix ne varient pas à fr. 17, 16, 15 et 14, suivant les numéros. Les fers en barres se maintiennent de même à fr. 27, 25 et 23 les nos 1, 2 et 3.

Nos chemins de fer en exécution contribuent pour une forte part à l'écoulement de notre production ; et, indépendamment de ce débouché sur place, la demande de l'étranger, qui ne se ralentit pas, vient de son côté encore concourir à faire à notre métallurgie une situation prospère.

Une grande émulation règne en ce moment parmi nos directeurs d'établissements métallurgiques, pour obtenir, à l'aide de procédés ingénieux, des prix de revient qui leur permettent de combattre la concurrence dont ils sont menacés. Nous ne saurions trop les féliciter de ces louables efforts.

Charbons. — Nous avons en ce moment peu de charbons aux rivages, mais, en revanche, des amas considérables aux carreaux des fosses, par suite du mauvais état des routes, qui rend les charrois lents et difficiles. Aussitôt que cet inconvénient aura disparu, les chargements reprendront avec une nouvelle vigueur, car il y a des ordres considérables à remplir. Les prix se soutiennent avec fermeté, par la raison qu'il y a peu à vendre. Nos charbonniers ont le mérite de ne pas abuser de la situation avantageuse de leur industrie.

Fret. — Sans variation. Pour Paris, 12 fr. ; Rouen, 13 fr. 50 ; Amiens et Reims, 9 fr. Pour la Belgique, il paraît vouloir revenir à son état normal. Les derniers contrats ont été passés, pour Bruxelles, à 4 fr. 25.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le dépôt préalable des coupons ou certificats nominatifs, accompagné de bordereaux, sera, comme d'ordinaire, reçu, dès le 15 courant, à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, pour le paiement du 1er avril 1854. (Solde du dividende de l'exercice 1853.)

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

Correspondance.

M. B., à Paris. — N° 1, au cours actuel, vous ouvez y entrer. — N° 2, environ 45 à 50 fr — N° 3, évidemment, puisqu'elles atteignent une frontière.

M. R. M., à Beauregard. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, l'intérêt à 4 0/0 au dessus du taux de la Banque, qui, aujourd'hui, est à 5 0/0. — N° 4, oui. — N° 5, à peu près. — N° 6, cet arbitrage donnera des résultats médiocres, mais il ne peut guère être fâcheux. — Nos 7 et 8, Est nouveaux et anciens, Orléans, Midi, Nord, Lyon.

M. P. F., à Limoges. — Nos 1 et 2, l'arbitrage est excellent ; l'un a beaucoup plus de chances de hausse que l'autre. — Nos 3, 4, 5, 6 et 7, toutes ces valeurs sont excellentes aux cours actuels, et comme placement, il faut garder. — N° 8, non. — N° 9, vous aurez, il est vrai, plus de chances d'accroissement de capital, mais aussi plus de chances fâcheuses. — N° 10, attendez. — N° 11, la fusion sera consommée dans peu de jours, et tout se fera avec l'échange des titres.

M. J. V. T., à Rennes. — N° 1, oui. — N° 2, c'est indifférent. — N° 3, en juillet et janvier, l'intérêt à 5 0/0 ; en avril le dividende. — N° 4, pas beaucoup. — N° 5, conservez et attendez. — N° 6, oui, mais pour de petites quantités. — N° 7, bien médiocre ; il n'est pas encore fixé.

M. C., à Richecourt. — Oui.

M. A. R., à Charleston. — N° 1, environ 15 à 18 0/0. — N° 2, juillet, janvier, 5 0/0 ; avril, le dividende. — N° 3, vendez. — N° 4, conservez. — N° 5, excellent. — N° 6, valeur de placement, mais peu d'avenir.

M. Ch. Ch., à N. — N° 1, oui, comme placement; non, comme spéculation. — N° 2, Orléans, Lyon, Strasbourg, Nord, Midi.

M. F. P. — N° 1, la Compagnie s'y oppose avec raison. — N° 2, vous êt s sans droits. — N° 3, sous ce rapport vous êtes fondé.

M. M., rue d'Anjou-Saint-Honoré. — Orléans.

M. E G., à Nancy. — N° 1, le 1er avril. — N° 2, depuis la réunion des chemins, les recettes sont cumulées, et nous attendons que la Compagnie reconstituée nous fasse parvenir les recettes ; nous espérons les donner dans un de nos prochains numéros.

M. XXX. — N° 1, oui. — N° 2, Orléans, Strasbourg, Lyon, Nord, Midi. — N° 3, oui. — N° 4, oui.

M. C., à Ribemont — N° 1, non. — N° 2, pas attendre aussi longtemps pour revendre. — N° 3, dans deux ans. — N° 4, c'est trop incertain pour pouvoir être apprécié à si longue distance. — N° 5, l'un ou l'autre également ou à peu près. — N° 6, oui, avec l'abonnement d'un an. — N° 7, le premier comme placement, le second comme spéculation à très-courte échéance.

M. S. B. — N° 1, vendez. — N° 2, achetez. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, jamais. — N° 6, sans avenir.

M. L., à N. — N° 1, non. — N° 2, ceci n'est pas encore appréciable. — N° 3, 500 fr. — N° 4, environ 400 à 450 fr. — N° 5, 45 à 50 fr. — N° 6, l'exploitation est trop éloignée pour pouvoir en juger l'importance.

M. de R. — Vous n'aviez aucun droit à cette répartition, et le banquier est fondé. — Votre intermédiaire a mal fait votre affaire. — Nous lirons les pièces.

M. L. C***. — N° 1, 15 à 18 0/0. — N° 2, non. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, jamais.

M. F. P., à Anceny. — N° 1, médiocre. — N° 2, bonne. — N° 3, excellente comme placement. — N° 3, sans avenir. — N° 4, oui.

M. V. S., à Bordeaux. — A, 40 fr. — B, 65 fr. — C, 75 fr. — D, 70. — E, 55.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

41,218 voyageurs	268,059 95
Bagages, marchandises, etc.	417,928 05
TOTAL	685,988 00

Semaine correspondante de 1853.

51,067 voyageurs	189,034 80
Bagages, marchandises, etc.	336,283 38
PRODUIT total	525,318 18

Recette totale du 1er janvier au 4 mars.

1854	5,847,372 66
1853	4,997,904 28
DIFFÉRENCE	849,468 38

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

17,838 voyageurs	83,539 15
Bagages, marchandises, etc.	106,000 45
TOTAL de la semaine	189,539 60
TOTAL de l'exercice courant	1,741,020 30
Semaine correspondante de 1853	159 631 65
Exercice correspondant de 1853	1,489,765 40

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

12,607 voyageurs	35,174 20
Bagages, marchandises, etc.	52,405 55
TOTAL de la semaine	88,079 75
TOTAL de l'exercice courant	2,306,920 80
Semaine correspondante de 1853	65,506 05
TOTAL de l'exercice correspondant	1,950,240 55

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

Grande vitesse) 31,492 voyageurs	181,160 50
Petite vitesse) Bagages, marchand.	184,004 00
TOTAL de la semaine	365,164 50
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	2,567,240 80
TOTAL	2,932,405 30
Semaine correspondante de 1853	299,148 55
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	2,562,875 20
TOTAL de l'exercice correspondant	2,862,023 75

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 20 au 26 février 1854.

17,336 voyageurs	26,326 95
Messageries, bagages, marchandises	30,227 55
TOTAL	56,554 50
Semaine correspondante de 1853	39,705 51
Recette totale du 1er janv. au 26 février	434,027 66
— 1853	368,517 01
Différence en faveur de 1854	65,510 65

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

Voyageurs	284,297 27
Bagages, marchandises, etc.	445,224 73
TOTAL	729,522 00
Semaine correspondante de 1853	634,160 51
Différence en faveur de 1854	195,361 49
Recettes du 1er janvier au 4 mars	6,412,829 88
Recette correspondante de 1853	4,753,884 49
Différence en faveur de 1854	1,658,945 39

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 9e semaine.

Du 26 février au 4 mars 1854.

Voyageurs	208,438 04
Marchandises	302,036 12
TOTAL de la semaine	510,474 16
Recettes antérieures	3,664,382 82
TOTAL GÉNÉRAL	4,174,856 98
9e semaine de 1854	510,474 16
Semaine correspondante de 1853	318,173 38
Différence en faveur de 1854	192,300 78
Exercice 1854	4,174,856 98
Id. 1853	3,131,572 40
Différence en faveur de 1854	1,043,284 58

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Section de Montereau à Troyes.

Du 23 février au 4 mars 1854

Voyageurs	10,367 50
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	17,519 40
TOTAL	27,886 90
Recettes antérieures	203,941 85
TOTAL	231,828 75

Section de Blesmes à Saint-Dizier.

Du 26 février au 4 mars 1854.

Voyageurs	996 35
Bagages et marchandises	731 95
TOTAL de la semaine	1,728 30
Recettes antérieures	1,332 05
TOTAL	3,060 35

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 27 février au 5 mars 1854.

Ouest. — 11,263 voyageurs (gr. vitesse	44,848 95
(Petite vitesse)	32,377 14
TOTAL	77,226 09
Rive droite. — 33,902 voyageurs	28,082 30
Rive gauche — 19,361 voyageurs	15,636 30
TOTAL	120,944 69
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	57,918 75
Rive droite	18,980 20
Rive gauche	9,536 60
TOTAL	86,435 55

Recette totale du 1er janvier au 5 mars 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	942,078 78
Idem. — 1853	803,012 80

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 février 1854.

Voyageurs	65,377 75
Bagages et marchandises	113,953 90
TOTAL de la semaine	179,331 65
Semaine correspondante de 1853	130,240 75
Augmentation	49,090 90
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	1,384,963 77
Recette correspondante de 1853	1,134,132 65
Augmentation	250,831 12

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

Voyageurs	111,856. Recettes.	75,463 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest		68,130 05
Total		143,593 35

Février 1853.

Voyageurs	106,303 Recettes.	119,447 99
Différence en faveur de 1854		24,145 36

COMPARAISON :

Les deux mois de 1854 ont donné	297,764 65
La même période de 1853 a donné	261,468 65
Différence en faveur de 1854	36,296 00

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854..	27,293	12,651 35	367 55	13,018 90
1853..	23,157	10,799 70	240 00	11,039 70
En faveur de 1854	4,136	1,851 65	127 55	1,979 20

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie en 1845 et en 1847, sont prévenus que les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203 — 6,210 — 6,213 — 6,225 — 6,230 — 6,231 — 6,232 — 6,234 — 6,236 — 6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,251 — 6,266 — 6,269 — 6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281 — 6,283 — 6,291 — 6,293 — 6,293 — 6,297 — 6,299; et celles de l'emprunt de 1847, portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015 — 1,017 — 1,019 — 1,023 — 1,035 — 1,037 — 1,038 — 1,042 — 1,061 — 1,064 — 1,083, désignées par le sort au tirage du 24 février 1854, sont remboursées, à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 1er mars 1854, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

Le Chef de l'Exploitation,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 30 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars courant, à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Extrait des statuts.

« Art 41. — Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées. Les certificats donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la réunion d'une carte d'admission à l'assemblée générale. Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration. Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

» Art. 44. Vingt actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

» Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. »

Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux actionnaires qui en feront la demande au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

L'assemblée générale devant être appelée à délibérer sur une modification des statuts, et les statuts exigeant dans ce cas la réunion du cinquième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à l'assemblée du 30 mars.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars courant, leurs titres sont reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis en échange, un récépissé de dépôt nominatif sur la présentation duquel les dividendes semestriels seront payés.

CHEMIN DE FER DE

SAINT-ÉTIENNE A LYON

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, *en liquidation*, sont prévenus qu'à partir du 15 mars courant, les bureaux de l'Agence centrale seront transportés place Vendome, 16 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore retiré leurs bons de délivrance sont instamment invités à se presser de le faire pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie, qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchienne-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire-directeur ;

Ou au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard;

Ou au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour, 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Paris, le 20 février 1854.

Le Président du Conseil,
W. STRAHAN.

Le Secrétaire-directeur,
LAURENT MOUTON.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Mouteaux et Ce, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Mouteaux et Ce.

CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND

Par St-Nicolas et Lokeren

Le Conseil d'administration porte à la connaissance des intéressés, que le coupon de dividende pour 1853 sera payé, à raison de 13 francs, à partir du 15 mars, à la Banque de Belgique, à Bruxelles, et chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, à Paris.

Ces 28 actions privilégiées qui seront amorties en 1854, portent les numéros suivants :

163 — 332 — 456 — 724 — 1,213 — 1,747 — 1.309 — 1,370 — 1,876 — 2,256 — 2,098 — 2,896 — 3,160 — 3,329 — 4,355 — 4,536 — 4,630 — 4,763 — 4,872 — 4,932 — 5,312 — 5,448 — 5,682 — 7,589 — 7,827 — 8,462 — 8,477 et 8,779.

Elles seront remboursables au pair de 500 francs chacune, à partir du 31 décembre prochain.

Conformément à l'art. 34 des statuts, les comptes de la Société, avec les pièces à l'appui, seront déposés à l'inspection des actionnaires, au local de la Compagnie, rue aux Choux, 3 *bis*, depuis le 1er jusqu'au 30 avril.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le samedi 25 mars 1854, à trois heures, au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23.

Ont droit de faire partie de l'assemblée générale tous les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés au siége social quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

Les certificats de dépôt, délivrés par le Conseil d'administration en conformité de l'art. 11 des statuts, donneront droit également à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour cette assemblée.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de février dernier, autorisé des prêts pour une somme de 4,272,600 fr. qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 48,520,200 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de février 227,863 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,113,323 fr. 75 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de février pour 13,038 100 fr. de demandes.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le cinquième tirage trimestriel des obligations du Crédit foncier de France aura lieu le 22 mars à l'hôtel de ville.

Il comprendra neuf lots :

Le premier numéro sortant gagnera	100,000 f.
Le second,	50,000
Le troisième,	50,000
Le quatrième,	20,000
Les cinq numéros suivants, chacun 10,000 fr., ci.	50,000
Total,	270,000 f.

Les porteurs de promesses d'obligations foncières appartenant à la série M, qui n'ont pas usé de la faculté de conversion, sont prévenus qu'ils doivent effectuer avant le 22 mars le versement des 300 francs actuellement exigibles, faute de quoi ils ne participeraient pas au bénéfice du tirage.

Il sera procédé, dans la même séance, au tirage des obligations appelées au remboursement.

Les obligations et les coupures libérées qui ne rapportent que 3 0/0 seront remboursées avec 20 0/0 de prime.

Les obligations et les coupures libérée qui rapportent 4 0/0 seront remboursées au pair.

Les promesses d'obligations seront remboursées à 200 fr.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

A DARMSTADT. — L'assemblée générale de nos actionnaires aura lieu cette année, conformément aux statuts, au mois de mai.

Nous nous réservons de préciser par un avis ultérieur le jour de réunion, et nous venons, dès aujourd'hui, les y invitar aux termes de l'art. 32 de nos statuts, ainsi conçu :

« L'ensemble des actionnaires est » représenté par l'assemblée générale.
» L'assemblée générale se réunit, chaque année, au mois de mai, à
» Darmstadt. Ont droit d'y assister et
» de prendre part à ses délibérations
» et à ses décisions, tous les actionnaires qui, le jour de l'assemblée
» générale, et pendant sa durée, seront possesseurs d'au moins vingt
» actions inscrites à leur nom sur les
» registres de la Société depuis au
» moins quatre semaines. Les possesseurs d'actions au porteur ne prennent pas part aux assemblées générales. »

MM. les propriétaires de certificats au porteur qui désireraient y assister sont priés de nous en demander le transfert en certificats nominatifs, et de présenter leurs titres au porteur en temps utile dans nos bureaux pour recevoir, par contre, des certificats nominatifs.

Aux termes de l'art. 8 de nos statuts, ces certificats nominatifs pourront, après l'assemblée générale, être retransférés en certificats au porteur, si MM. les propriétaires nous en font la demande par écrit.

Darmstadt, 4 mars 1854.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

CHEMINS DE FER DE

DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44. — MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire ordinaire et extraordinaire : *ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853; *extraordinaire* pour recevoir communication des notifications du gouvernement concernant la constitution de la Compagnie, et pour délibérer sur les mesures qu'elles comportent.

Les propriétaires de vingt-cinq actions au moins ont seuls droit d'y assister ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de vingt-cinq actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 27 mars, soit, et avant le 23 mars, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DE GLACES

D'AIX-LA-CHAPELLE. — La direction de la manufacture de glaces d'Aix-la-Chapelle a l'honneur d'informer les porteurs d'actions que les intérêts exigibles le 1er avril 1854, d'après l'art. 17 des statuts, seront payés, à partir dudit jour, et à raison de 5 thalers ou de 18 fr. 75 c. par action :

A Aix-la-Chapelle, à la caisse de la Société;

A Paris, au bureau de la Société, 47, rue Neuve-de-Luxembourg;

A Cologne, chez MM Sal. Oppenheim jeune et Ce;

A Berlin, chez MM. E. Jacoby, Behrenstrasse.

Aix-la-Chapelle, le 1er mars 1854.

Le Directeur général,

HENOCH.

MM. LES GÉRANTS DE LA SOCIÉTÉ

DES FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY

ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires de cette Société que, conformément à la décision prise par l'assemblée générale du 9 janvier dernier, les anciennes actions nominatives de mille francs chacune seront converties, à partir du 15 mars courant, en actions de cinq cents francs chacune, au porteur, à raison de deux actions de cinq cents francs pour une action de mille francs.

MM. les actionnaires sont prévenus, en outre, qu'à partir de la même époque, il leur sera payé 40 francs par actions de mille francs, pour solde du dividende de l'exercice 1852-53, fixé à 8 0/0.

Deux brevets d'invention

A VENDRE

PAR ADJUDICATION En l'étude et par le ministère de Me Amédée BEAU, notaire à Paris,

Rue Saint-Fiacre, n° 20,

Le lundi 20 mars 1854, heure de midi, En deux lots qui ne pourront être réunis.

Premier lot. — Un BREVET D'INVENTION délivré pour quinze années qui ont commencé à courir le 28 décembre 1849, ayant pour objet des perfectionnements dans l'application de la GUTTA-PERCHA aux télégraphes électriques.

Et la machine en fer, fonte et cuivre, propre à la fabrication des fils électriques, faisant l'objet dudit brevet.

Deuxième lot. — Un autre BREVET D'INVENTION d'une durée de quinze années à partir du 6 octobre 1851, pour des moyens propres à isoler et préserver plus parfaitement les fils métalliques destinés à transmettre l'électricité.

Et la machine en fer, fonte et cuivre, à double piston, nécessaire à la fabrication des fils métalliques indiqués audit brevet.

Ces deux brevets dépendent de la faillite des sieurs J. Erckmann et Ce.

MISES A PRIX :

Premier lot, 4,000 fr.
Deuxième lot, 6,000 fr.

Il y aura une adjudication, même sur une seule enchère.

A la requête de M. René HERBTEY, propriétaire, demeurant à Paris, rue Laffitte, n° 51, agissant en qualité de syndic de la faillite des sieurs J. Erckmann et Ce, en vertu de l'ordonnance de M. le juge-commissaire du 27 février 1854.

S'adresser, pour les renseignements :

1° A M. HERBTEY, propriétaire, à Paris, rue Laffitte, n° 51, syndic de la faillite des sieurs J. Erckmann et Ce;

2° Et à Me Amédée BEAU, notaire, à Paris, rue Saint-Fiacre, n° 20, dépositaire des titres et du cahier des charges.

Et pour voir les machines :

A M. Jules ERCKMANN, demeurant à la Villette, près Paris, rue Saint-Denis, n° 2.

FILATURE ROUENNAISE

L'assemblée générale des actionnaires de la filature rouennaise aura lieu le mardi 21 mars courant, à 3 heures, au siége social, 9, rue Laffitte.

FUSÉES DE SURETÉ,

DITES MÈCHES DE MINEURS, de *MM. Bickford Davey, Chanu et Ce, à Rouen.* — Les fusées de sûreté sont employées avec un grand avantage pour conduire le feu à la charge, sans le secours de l'épinglette et de la canette, dans les travaux à la poudre de mines, carrières et grands travaux publics.

L'administration les a fait mettre à l'étude; un rapport, écrit par M. Le Chatellier, ingénieur en chef des mines, a été inséré aux *Annales des Mines.*

Nos fusées ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Londres.

Fusées goudronnees, travaux extérieurs et légèrement humides.

Fusées blanches, sans odeur, pour ces travaux en galeries;

Fusées Gutta Percha, pour le tir des mines submergées;

Cartouches imperméables, pour mettre la poudre à l'abri de l'humidité.

DEPOT SPÉCIAL A PARIS.

LIVRET-CHAIX Guide officiel

des Voyageurs *sur les Chemins de fer français et les principaux Chemins de fer étrangers, accompagné de Cartes spéciales pour chaque ligne.* — Publié sous le Patronage des Compagnies.

Depuis 1846, l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer publie le LIVRET-CHAIX, qui forme un beau volume in-16 de plus de 250 pages, avec 10 jolies Cartes lithographiées; il paraît une édition le premier de chaque mois.

Cet utile ouvrage est tenu exactement au courant de tous les changements de service qui surviennent *très-fréquemment* dans le mouvement des trains de voyageurs et de marchandises, dans les heures de correspondance de ces trains avec les Messageries et les Bateaux à vapeur, les Chemins de fer étrangers, etc.

Le LIVRET-CHAIX entre dans le détail des services divers de voyageurs ou de marchandises; il donne les tarifs des différentes vitesses, la composition des trains, les cartes des lignes; il ne se borne pas seulement aux chemins de fer français, il franchit la frontière et embrasse les chemins de fer étrangers et les bateaux à vapeur. Il s'adresse aux voyageurs comme aux marchandises; il donne pour les uns les tarifs, pour les autres toutes les conditions de transport.

Cet ouvrage est divisé en trois parties :

La première contient le service des voyageurs et les tarifs de transports des bagages, marchandises, chevaux, chiens et voitures, à *grande vitesse;*

La deuxième, le tableau comparatif de la classification des marchandises sur tous les chemins de fer; le tarif des prix de transport des marchandises par tonne et par kilomètre, ainsi que ceux des voitures, chevaux, bestiaux, houille, etc., à *petite vitesse;*

La troisième, les notices détaillées sur les industries, les hôtels et les restaurants que les voyageurs peuvent avoir intérêt de connaître dans les localités qu'ils parcourent.

Les personnes qui désirent recevoir à domicile les *12 volumes par an* de cette publication, sont invitées à faire parvenir leur souscription à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20. Ces 12 volumes leur seront adressés au fur et à mesure de leur publication.

PRIX DE L'ABONNEMENT : Paris, 8 fr. — Départements, 15 fr. — Prix de l'exemplaire : 60 centimes.

Le LIVRET-CHAIX se trouve dans toutes les gares et stations de chemins de fer français, belges et rhénans; sur les chemins de fer anglais; les bateaux à vapeur du Rhin, de la Manche, de la Loire, du Rhône et de la Saône; — sur les paquebots de la Méditerranée, etc., et chez les principaux Libraires.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A BRUXELLES ET COLOGNE

et dans leurs environs, orné d'une carte et de onze jolies gravures.

Prix : relié, 2 fr. — broché, 1 fr. 50.

Le *Guide du Voyageur* sur le chemin de fer du Nord parcourt l'Ile-de-France, la Picardie l'Artois, la Flandre, puis il traverse la Belgique, où il visite les principales villes du royaume belge, pénètre dans les possessions rhénanes dépendantes de la Prusse, et s'arrête ensuite à Cologne.

C'est à coup sûr un riche itinéraire. Toutes les villes industrielles du Nord et de la Belgique passent sous vos regards. Vous suivez avec intérêt dans ce *Guide* leur naissance et leur progrès. Déjà, au XVe siècle, elles sont assez riches pour lutter avec les ducs de Bourgogne, et pour traiter avec des rois tels que Louis XI. Toute l'histoire municipale de la France est en résumé dans ces pages. On y voit naître la bourgeoisie, on la voit sortir laborieusement, peu à peu, avec toutes les douleurs de l'enfantement le plus pénible, d'un sillon et d'une boutique.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — le rapport du Diamètre à la Circonférence, et la surface du Cercle; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchie).

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La rente 4 1/2 0/0 avait résisté jusqu'au moment de son coupon à la baisse du 3 0/0. Elle était encore cotée le 6 mars à 96 50, et au moment même où le coupon était détaché, elle faisait 94 75, ce qui, avec les 2 25 du semestre, correspondait au cours de 97; mais ce cours n'a pas pu se soutenir, et cette valeur a fléchi en deux jours à 93, soit, avec le coupon, moins de 95 25. Il arrive souvent que, quelque temps avant le semestre, les capitaux se portent sur le 4 1/2 0/0, afin de toucher le coupon, et, lorsqu'il est détaché, les ventes recommencent et déterminent un mouvement de baisse; c'est encore ce qui a eu lieu cette fois-ci.

Les actions de la Banque de France restent impassibles au milieu de la baisse générale. Elles ont à peine varié cette semaine de 2,700 à 2,690. On prétend que, si les opérations de la Banque continuaient jusqu'à la fin de l'année dans les mêmes proportions que pendant les mois de janvier et de février, le produit des actions s'élèverait pour l'année 1854 au delà de 140 fr. Jamais la Banque de France n'avait donné de pareils résultats. Il est vrai qu'elle a absorbé, depuis 1848, toutes les banques départementales, et que cette fusion devait tôt ou tard donner lieu à des bénéfices considérables.

Les actions des chemins de fer sont toujours en faveur auprès des capitalistes sérieux. C'est un fait digne de remarque que la crise actuelle du commerce n'a exercé jusqu'à présent aucune fâcheuse influence sur l'exploitation des grandes lignes, et que les recettes vont toujours en augmentant, d'où l'on doit conclure que, même en temps de guerre, ces valeurs offrent toujours les résultats les plus avantageux à leurs actionnaires. Le moment des assemblées générales approche, et les porteurs sérieux sont moins disposés que jamais à se défaire de leurs titres, et préfèrent attendre la fixation prochaine des dividendes.

La fermeté des actions d'Orléans est surtout extraordinaire. On se rappelle que cette ligne était tombée, il y a un mois, à 1,000 fr., lorsque le 3 0/0 était encore coté à 71 ou 72. Aujourd'hui que le 3 0/0 n'est plus qu'à 66, les actions sont recherchées à 1,080. Il est vrai que les escomptes se renouvellent chaque jour, et qu'un spéculateur ne peut pas vendre à découvert sans qu'on lui demande des titres dès le lendemain.

Les actions de Lyon se soutiennent admirablement de 805 à 820, et elles ne sortent guère de ces cours.

Les actions de l'Est n'ont pas eu beaucoup de variations. Leurs cours se maintiennent, et il se fait continuellement des arbitrages entre les anciennes et les nouvelles actions.

Les actions de Saint-Germain sont devenues rares de 605 à 615. On prétend que le dividende de cette ligne sera de 22 50, ce qui, avec les 12 50 d'intérêt, donne un produit de 35. L'année dernière, les actions avant d'être dédoublées avaient produit 62 50 pour un an, soit à raison de 31 25 pour les actions actuelles.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 2 jusqu'à celle du 9 mars :

La rente 3 0/0 a fléchi de 67 10 à 66 15 au comptant; elle est restée à 66 15. Elle a varié à terme de 67 à 66 05; elle a fermé à 66 10.

La rente 4 1/2 0/0 a baissé de 96 60 à 93, coupon détaché; elle est restée à 93 10 au comptant et à 93 à terme.

Les actions de la Banque ont fléchi de 2,700 à 2,670; elles ont fermé à 2,690.

Le Crédit mobilier a fléchi de 585 à 570; il a fermé à 575.

Les actions du Nord ont monté de 735 à 742 50; elles ont rétrogradé à 725; elles ont fermé à 730.

L'Est a repris de 712 50 à 723 75; il est resté à 725 au comptant et à 715 à terme. Les nouvelles de l'Est ont varié de 572 50 à 55; elles sont restées à 5 .

Lyon a monté de 815 à 825; il a fléchi à 805, et il est resté à 811 25.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,080 à 1,095; elles ont fermé à 1,080.

Les actions de Rouen ont fléchi de 870 à 855; elles ont fermé à 856.

Le Havre a varié de 335 à 340; il est resté à 345.

Bâle a fléchi de 357 50 à 350; il est resté à 350.

Saint-Germain a monté de 600 à 620; il est resté à 610.

Lyon à la Méditerranée a monté de 657 50 à 670; il est resté à 670.

Lyon à Genève a fléchi de 550 à 440; il est resté à 440.

Cherbourg a varié de 470 à 465; il est resté à 465.

Dijon a fléchi de 500 à 480; il a repris à 516 25; il est resté à 515.

Le Midi a fléchi de 537 50 à 530; il est resté à 532 50.

Le Grand-Central a fléchi de 437 50 à 425; il a fermé à 430.

Versailles a varié de 305 à 300; Dieppe s'est tenu à 316.

Samedi. — Le commencement de la bourse était faible, mais les cours se sont raffermis. Les affaires étaient d'ailleurs peu animées. Les chemins de fer étaient mieux tenus que la rente. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 60 à 66 90, et à terme de 66 50 à 66 75; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 97 15 au comptant, et de 96 10 à 97 à terme. La Banque de France s'est tenue à 2,700. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 577 50; le Nord, de 5 à 735; l'Est, de 10 à 720; Lyon, de 6 25 à 815; Orléans, de 7 50 à 1,080; Rouen, de 10 à 870; le Havre, de 5 à 445; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 667 50; le Midi, de 2 50 à 532 50; le Grand-Central, de 2 50 à 435; Saint-Germain, de 15 à 615. Dijon a fléchi de 485 à 480. Bâle s'est tenu à 355. Versailles a fait 305; Cherbourg, 470; l'Ouest, 577 50.

Lundi. — La spéculation était fort incertaine. Les cours ont fléchi, et ils sont restés languissant jusqu'à la clôture. Les chemins de fer avaient perdu de nouveau l'amélioration qu'ils avaient obtenue la veille. La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 95 à 96 20. Le 3 0/0 a fléchi de 45 c. à 66 45. La Banque de France a fait 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 572 50; le Nord, de 5 à 730; l'Est, de 5 à 715; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 565; Lyon, de 5 à 810; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 662 50; le Midi, de 2 50 à 130; le Grand-Central, de 2 50 à 432 50; Genève, de 5 à 440; Saint-Germain, de 5 à 610; Orléans, de 5 à 1,075; Rouen de 10 à 860; le Havre, de 5 à 440; Bâle, de 2 50 à 352 50. Cherbourg s'est tenu à 470. Dijon a repris de 20 à 500. Dieppe a fait 310.

Mardi. — La bourse était très animée au début du parquet. Toutes les valeurs étaient en forte hausse. On regardait l'emprunt comme conclu ou du moins prêt à être signé. Mais à partir de 2 heures 1/2, les cours ont fléchi avec une grande rapidité. La rente 3 0/0 a monté à 67 25 au comptant, elle est restée à 67; elle a fait à terme 67 25, et elle a rétrogradé à 66 55. Le 4 1/2 0/0 a été coté au comptant de 94 75 à 94 30, coupon détaché, et à terme de 94 50 à 94 25. La Banque était toujours à 2,700. Le Crédit mobilier a varié de 590 à 582 50, les actions du Nord, de 742 50 à 741 au comptant, et de 745 à 730 à terme; l'Est, de 723 75 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 570 à 567 50; Lyon, de 825 à 817 50; Orléans, de 1,095 à 1,087 50; Rouen, de 870 à 865; le Havre, de 445 à 440; Lyon à la Méditerranée, de 672 50 à 665; le Grand-Central, de 435 à 432 50; le Saint-Germain, de 617 50 à 615. Bâle s'est tenu à 335; le Midi, à 540; Dijon, à 505; l'Ouest, à 580; Cherbourg, à 470; Versailles à 305; Genève, à 445.

Mercredi. — La baisse a fait de nouveaux progrès : elle était provoquée par des dépêches d'Allemagne et par la réaction des fonds anglais. Toutes les valeurs et surtout la rente étaient très-offertes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 75 c. à 66 25, et à terme de 40 c. à 66 15; le 4 1/2 0/0, de 55 c. à 93 75 au comptant, et de 55 c. à 93 70 à terme; la Banque, de 5 fr. à 2,695; le Crédit mobilier, de 8 75 à 573 75; le Nord, de 11 25 à 728 75; l'Est, de 7 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 8 75 à 558 75; Lyon, de 12 50 à 805; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 665; Orléans, de 10 à 1,077 50; Rouen, de 15 à 855; Saint-Germain, de 10 à 605; Bâle, de 2 50 à 332 50; Genève, de 5 à 440; l'Ouest, de 2 50 à 577 50; Cherbourg, de 5 à 465; le Midi, de 10 à 530; le Grand-Central, de 2 50 à 430; Versailles, de 5 à 300. Le Havre a monté de 5 à 445; Dijon, de 10 à 515.

Jeudi. — Les fonds ont éprouvé peu de variations. Les cours étaient faibles et légèrement en baisse. Les chemins de fer étaient bien tenus. La rente 3 0/0 a varié de 66 35 à 66 15 au comptant, et de 66 35 à 66 10 à terme; la rente 4 1/2 0/0, de 93 50 à 93; la Banque, de 2,690 à 2,695; le Nord, de 735 à 730; l'Est, de 717 50 à 715; les nouvelles de l'Est, de 562 50 à 560; Lyon, de 815 à 811 25; Lyon à la Méditerranée, de 665 à 670; l'Ouest, de 577 50 à 580; le Grand-Central, de 427 50 à 430; Saint-Germain, de 610 à 605; Orléans, de 1,083 75 à 1,080; Bâle, de 352 50 à 350. Le Midi a fait 532 50.

Vendredi. — La bourse était très-ferme aujourd'hui. Toutes les valeurs se sont raffermies. On annonçait que l'emprunt allait être fait par souscription nationale à 4 1/2 0/0 ou à 3 0/0, à la volonté des souscripteurs. Les paiements auraient lieu en quinze versements non escomptables. La rente 3 0/0 a repris à 66 30 et 66 45. Le 4 1/2 0/0 était toujours faible à 93. Les actions de la Banque ont fléchi à 2,670. Le Nord a varié de 735 à 737 50; l'Est, de 722 50 à 720; Lyon, de 817 50 à 815; la Méditerranée, de 672 50 à 673 75; Orléans, de 1,085 à 1,090; Rouen, de 860 à 865. Le Havre a fait 447 50; Bâle, 355; Saint-Germain, 600; le Midi, 535; le Grand-Central, de 432 50 à 435. Dijon a monté à 422 50 au comptant et à 435 à terme.

AD. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 4 au 10 mars 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852.	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	913	99	400.000	400	tout	41 fr 50 p. un an	juillet 1853.	Nord
tout.	137	99	72.000	500	tout	40 fr	janv. 1854	Paris à Rouen
tout.	92	97	40.000	500	tout	22 fr 50 p. un an.	sept. 1853	Rouen au Havre
tout.	51	94	36.000	500	400	0 fr. 20 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg
tout	25	99	51.000	»	tout	31 fr. 25 p. un an.	janv 1853	Saint-Germain
tout	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m	juillet 1852	Versailles (r. d.)
140	»	99	70.000	500	250	»	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux
1116	1502	99	300.000	500	tout	48 fr 50 p. un an	oct. 1854	Orléans
837	690	99	250.000	500	tout	31 fr. p. un an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0 p. an on	»	Id. nouvelles
14	139	99	84.000	350	tout	14 fr. p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
393	515	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv 1854	Paris à Lyon
	»	99	3.300	500	100	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes.
»	127	99	31.200	500	250	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon
»	»	»	»	»	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève
»	»	99	60.000	500	300	8 fr et 4 0/0 p un an	juin 1853.	Lyon à la Méditerr.
»	750	99	131.000	500	250	4 0/0 (1)	avril 1853	Chemins du Midi
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Grand Central
tout.	40	99	12.500	1.000	tout	40 fr par an	février 1853	Naples à Castellam.
tout.	30	99	9.400	500	tout	27 fr 50 p. un an	janv. 1853.	Anvers à Gand.

Noms des lignes	Samedi 4. Compt.	Samedi 4. Terme	Lundi 6. Compt.	Lundi 6. Terme	Mardi 7. Compt.	Mardi 7. Terme	Mercredi 8. Compt.	Mercredi 8. Terme	Jeudi 9. Compt.	Jeudi 9. Terme	Vendredi 10. Compt.	Vendredi 10. Terme
Nord	735 »	735 »	730 »	730 75	740 »	730 »	728 75	728 75	730 »	730 »	735 »	737 50
Paris à Rouen	870 »	865 »	860 »	862 50	870 »	865 »	855 »	»	855 »	»	865 »	870 »
Rouen au Havre	445 »	»	441 »	»	440 »	»	445 »	»	445 »	»	447 50	»
Dieppe et Fécamp	»	»	340 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Caen et Cherbourg	470 »	»	470 »	»	470 »	»	465 »	»	465 »	»	»	»
Saint-Germain	615 »	612 50	610 »	607 50	615 »	620 »	605 »	607 50	605 »	607 50	610 »	602 50
Versailles (r. d.)	305 »	»	»	»	305 »	»	310 »	»	310 »	»	»	»
Ouest	577 50	»	»	»	580 »	»	577 50	»	580 »	»	»	»
Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Orléans	1090 »	1090 »	1075 »	1075 »	1087 50	1090 »	1077 50	1070 25	1090 »	1090 »	1090 »	1090 »
Paris à Strasbourg	720 »	717 50	715 »	712 50	717 50	717 50	716 »	712 50	715 »	715 »	720 »	718 75
Id. nouvelles	567 50	570 »	565 »	565 »	567 50	565 »	564 75	561 25	560 »	560 »	562 50	562 50
Strasbourg à Bâle	355 »	»	352 50	»	355 »	»	352 50	350 »	350 »	352 50	353 75	»
Paris à Lyon	815 »	811 25	810 »	810 »	817 50	815 »	805 »	808 75	811 25	810 »	815 »	816 25
Provins aux Ormes.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	490 »	490 »	500 »	500 »	505 »	500 »	515 »	512 50	515 »	515 »	522 50	525 »
Lyon à Genève	»	»	441 »	440 »	445 »	440 »	440 »	438 75	440 »	»	»	»
Lyon à la Méditerr.	667 50	667 50	662 50	660 »	657 50	665 »	665 »	665 »	670 »	665 »	673 75	672 50
Chemins du Midi	532 50	535 »	530 »	532 50	540 »	»	533 »	531 25	532 50	532 50	535 »	535 »
Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central	435 »	435 »	432 50	430 »	432 50	432 50	430 »	»	430 »	430 »	435 »	432 50
Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	66 90	66 75	66 45	66 40	67 »	66 55	65 25	66 15	66 15	66 10	66 45	66 40
Rentes 4 1/2 0/0	97 15	97 »	96 20	96 30	94 30	94 25	91 75	93 70	93 10	93 »	93 10	93 »
Banque de France	2700 »	»	2700 »	»	2710 »	»	2695 »	»	2695 »	»	2670 »	»
Crédit mobilier	577 50	574 75	572 50	571 25	591 20	590 »	578 75	575 »	575 »	575 »	577 50	578 75
Comptoir national	500 »	»	500 »	»	497 50	»	497 50	»	491 50	»	495 »	»
Banque foncière	495 »	»	495 »	»	495 »	»	501 »	»	500 »	»	500 »	»
Do Obligations Cert.	957 50	»	957 50	»	900 »	»	955 »	»	955 »	»	957 50	»

(1) Pendant la durée des travaux.

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 4 au 10 mars 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de remboursem.	Intérêts et mois.	Époque des tirages.	Dates des paiements.
1851.	150.000	75 ans	375	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	61.000	50 —	1.150	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	525	375	625	5 0/0	»	Do
1852.	182.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Do	3.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Do
Do.	50.300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.
1848.	11.431	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1852	4.465	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1853.	17.300	» »	1.050	375	1.250	5 0/0	»	Do
1841.	7.2[illegible]	37 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Do
1850.	[illegible]	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Do
1842.	[illegible]	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do
1848.	3.331	50 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1852.	150.000	50 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Do
1845.	3.987	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	[illegible]	98 —	1.040	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1848.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre
1848.	5.000	87 —	600	tout.	1.250	6 0/0	Do	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	Do	janvier juillet
1841.	1.000	» »	»	tout.	625	25 »	Do	avril octobre.

Noms des compagnies.	4	6	7	8	9	10
Nord Boulogne	317 50	317 50	320 »	317 50	315 »	315 »
Paris à Lyon	1017 50	1012 50	1012 50	1015 »	1020 »	1017 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »
Do Nouvelles 3 0/0	305 »	305 »	305 »	300 »	300 »	300 »
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	500 »	507 50	505 »	507 50	505 »	505 »
Saint-Germain nouvelles	»	»	»	»	1035 »	»
Versailles (r. d.)	1015 »	»	»	»	»	»
Ouest	975 »	975 »	»	975 »	975 »	975 »
Do nouvelles	975 »	975 »	975 »	»	»	»
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	1045 »	»	»	»
Do Nouvelles 1848	»	»	1075 »	»	»	»
Do Nouvelles 1852	312 50	310 »	310 »	305 »	303 50	300 »
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	[illegible]
Do nouvelles	»	»	1000 »	»	»	»
Rouen au Havre	»	975 »	975 »	975 »	975 »	975 »
Do nouvelles	»	»	»	1100 »	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Do nouvelles	400 »	400 »	400 »	400 »	»	»
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 3 au 9 mars 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	3	4	6	7	8	9
Nord	721 25 à 727 50	727 50 à 7[illegible] 25	725 » à 731 25	737 50 à 743 75	715 » à 7[illegible] 25	7[illegible] 50 à 735 »
Paris à Strasbourg	706 25 à 712 50	700 » à 706 25	700 » à 712 50	712 50 à 718 75	706 25 à 712 55	706 25 à 712 50
Orléans	1070 » à 1100 »	1050 » à 1100 »	1050 » à 1100 »	1070 » à 1100 »	1050 » à 1100 »	1050 » à 1100 »
Paris à Rouen	850 » à 900 »	850 » à 900 »	850 » à 900 »	850 » à 900 »	850 » à 900 »	850 » à 900 »
Rouen au Havre	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »
Lyon	806 25 à 812 50	800 » à 805 25	800 » à 812 50	812 50 à 818 75	806 25 à 812 50	801 » à 812 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce	500	440
— Leroy, de Chabrol et Ce	1000	1120
Oblig. de la ville de Paris 1849	1000	1145 »
Do Do 1852	1000	1105
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775
Sambre française canalisée	500	1700
Tenès ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	201	450
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1300
Meuse ... Zinc.	250	»
Stolberg ... Zinc.	751	»
[illegible]	750	750
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	100	30 50
Blanzy ... Charbon	500	600
Chazotte ... Charbon.	1/3 20	500
Charbonnages belges	200	380
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	240
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7200	169
Centre-du-Flenu ... Charbon.	1000	170
Long-Pendu ... Charbon.	500	»
Épinac ... Charbon.	1/2 400	»
Haute Loire ... Charbon.	500	250
Monchanin ... Charbon.	5000	»
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	800

Dénomination	Pair	D. cours
Echarcon ... Papeterie.	1000	1050
Essonne ... Papeterie	1100	»
Bastennes ... Asphalte.	1000	471
Monceau-sur-Sambre ... Forges.	[illegible]	[illegible]
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	300	410
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Alais ... Forges.	500	1700
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1000
Herserange (Moselle) ... Forges.	300	317 50
Le Phénix	750	1215
De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4500
[illegible] ... Usine.	500	340
Société Cail et Ce ... Usine.	500	800
Christofle ... Usine.	500	915
Forges de Chameroy ... Usine.	500	[illegible]
Télégraphe sous-marin	25	21
Gaz anglais (Paris)	2500	4500
— français (Paris)	500	930
— parisien (Paris)	1000	1275
— de Belleville libéré	500	»
— du Nord (Batignolles)	500	615
— de l'Ouest (Passy)	500	765
— de l'Est (Vincennes)	500	»

Dénomination	Pair	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	»
— d'Arles, 1re série	100	90
— Do 2e série	100	45
— de Besançon	400	325
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	10000	10000
— Caillard	1000	»
Gondoles parisiennes	81	169
Omnibus. Entreprise générale	1000	1050
Omnibus rive gauche	200	»
Favorites ... Omnibus.	1000	1710
Hirondelles ... Omnibus.	1000	»
Citadines ... Omnibus.	1000	701
Tricycles ... Omnibus.	500	512
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	600
[illegible] ... Pet. voit.	500	525
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	600
Sylphides ... Pet. voit.	500	550
Générale ... Ass. maritime.	12500	43 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime.	5000	151/20 0/0
Union des Ports ... Maritime.	5000	13 0/0 b.
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination	Pair	D. cours
Sécurité ... Maritime.	5000	29 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	12 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	5000	115 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	32.500
Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	32 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	1000	3300
Providence ... Incendie.	2500	31 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 50	»
— de Cette	19	»
— de Fampoux	25	»
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1400
— d'Aix-la-Chapelle	375	400
— de Montluçon	500	410
Docks	250	201 25
Journaux réunis	500	510
Maberly (Amiens)	500	750
Cohin (Prévost)	500	500
Gamaches	500	400
Palais de Cristal	100	95
Richer	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, F. SOLAR.

N° 106. 13e ANNÉE. — N° 11. SAMEDI, 18 MARS 1854.

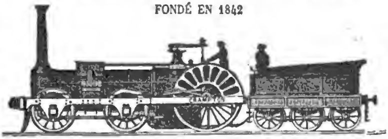
JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.



BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Étranger........	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 60 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

L'Emprunt.

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, l'emprunt que le Crédit mobilier et la Banque avaient essayé d'obtenir, est l'objet d'une souscription publique. Les négociations entamées avec ces établissements financiers n'aboutissant pas à des résultats satisfaisants, le gouvernement a eu recours à une mesure hardie et sage en même temps : il a appelé tous les capitalistes à souscrire, et par ce mode d'emprunt il associe la France entière à la pensée intime et à la politique de l'Empereur.

Une pareille mesure, en dérogeant à tous les usages consacrés depuis si longtemps, en mettant à l'écart des influences puissantes et séculaires, semblait devoir rencontrer des difficultés sérieuses et soulever de nombreuses objections. Il n'en a rien été; tout le monde a été frappé de la sagesse qui a présidé à la réalisation du plan adopté par le gouvernement.

Nous publions toutes les pièces données par le *Moniteur*. Elles resteront comme un monument qui fait le plus grand honneur à l'administration de M. Bineau.

M. le ministre, dans son rapport, se félicite de la suppression des intermédiaires, en faisant remarquer que les bénéfices qu'ils auraient faits seront réalisés, en définitive, par la nation. Il ne faut pas, cependant, méconnaître les services qu'en d'autres temps ces intermédiaires ont rendus.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, nulle objection n'a été faite à la sagesse de la mesure, mais il nous semble que personne n'a indiqué l'esprit véritable qui a dominé et dicté cet acte sans exemple.

Un emprunt, dans les circonstances actuelles, avait une si grande portée, que le gouvernement de l'Empereur devait avant tout se préoccuper de l'effet qu'il produirait sur les puissances étrangères. Si cet emprunt eût été souscrit par le Crédit mobilier ou par les banquiers, il est évident que chacun pouvait penser que l'Etat était redevable en grande partie à ces intermédiaires de la facilité avec laquelle cet emprunt se serait effectué. Dans ce cas, le crédit de l'État se trouvait en seconde ligne, et nul n'aurait parfaitement déterminé si l'emprunt avait été souscrit par le public, parce que c'était une bonne affaire, ou parce qu'on avait confiance dans la sagesse et la politique de l'Empereur.

Grâce à la forme adoptée, le doute, l'incertitude ne sont plus permis, et l'Empereur a le droit de revendiquer comme une preuve de confiance et une adhésion à sa politique, l'empressement dont cet emprunt est l'objet.

C'est un grand spectacle que cette union de la nation avec son gouvernement, et si la paix est possible, c'est là le seul moyen de l'obtenir en montrant cette harmonie de sentiments, harmonie que, depuis bien des années, la France n'avait pas eu le bonheur dexprimer.

J. Mirès.

Chemin de fer de Saint-Germain.

SECTION D'AUTEUIL.

Dimanche dernier on a procédé à la reconnaissance du chemin d'Auteuil. Les deux voies sont totalement posées, et la ligne sera livrée au public dans les premiers jours du mois d'avril. C'est par erreur que le *Moniteur* a annoncé que l'ouverture aurait lieu le 20 mars.

D'une longueur totale de 9,500 mètres environ, ce chemin est à deux voies dans tout son parcours. On n'y compte pas moins de quatorze ponts, tous en fonte et en fer, d'un modèle solide, uniforme et d'une élégante simplicité. Outre ses deux gares extrêmes, il sera desservi par cinq stations, échelonnées à de courtes distances, et dont la première, en quittant l'embarcadère de la rue Saint-Lazare, est placée à Batignolles, au pont Cardinet, à l'endroit où le chemin s'éloigne de la voie de Saint-Germain. Vient ensuite, dans le bas de la plaine qui s'étend entre les fortifications et le mur d'enceinte de Paris, la station de Courcelles, destinée surtout à la population du village le Valois; ce village né depuis quatre ans à peine, a déjà pris une extension considérable. De Batignolles jusqu'à la station de l'Etoile, construite sur l'avenue de Neuilly, tout près de la porte Maillot, le chemin de fer est bordé d'un double boulevard large, sablé, planté d'arbres, et qui deviendra, avec le temps, une belle promenade. Il ne nous reste plus à nommer que les stations de la porte Dauphine et de Passy, cette dernière située dans le bois de Boulogne, près de la Muette. On se fait sans peine une idée des flots de promeneurs que le chemin d'Auteuil conduira dans ces parages pendant la belle saison, surtout lorsque le bois de Boulogne aura reçu tous les embellissements dont on a résolu de le doter, et qui en feront un parc vraiment délicieux.

Quoiqu'il n'ait pas une grande étendue, le chemin d'Auteuil a pourtant donné lieu à des travaux de terrassement considérables, car il

court d'un bout à l'autre dans une tranchée qui n'a pas moins de 8 mètres de profondeur en certains endroits. Aussi la Compagnie a-t-elle cru devoir faire planter avec soin les talus qui bordent la voie de plantes et d'arbustes de toutes sortes, qui formeront, avant peu, un double rideau de verdure et de fleurs.

On sait que le chemin qui nous occupe va finir au cœur même d'Auteuil, dans la villa Montmorency. On peut prévoir, dans un avenir assez rapproché, le moment où, continué jusqu'à Saint-Cloud, puis jusqu'à Sèvres, il ira rejoindre par Vanves le chemin de la rive gauche, complétant ainsi avec les voies déjà existantes, avec celle dernièrement votée de Paris à Vincennes, et celle encore en projet de Paris à Neuilly, le réseau déjà si étendu des chemins de fer de la banlieue.

Nous donnons ci-dessous les prix adoptés par la Compagnie pour la section d'Auteuil :

De Paris à	Semaine. wag.	Semaine. dilig.	Dimanche wag.	Dimanche dilig.
Auteuil, Passy, Porte Dauphine, Porte Maillot,	30 c.	40 c.	30 c.	40 c.
Trajet entre deux station.......	20 c.	30 c.	30 c.	40 c.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

Le projet de fusion entre le chemin de Paris à Lyon et le chemin de Dijon à Besançon a été définitivement signé entre les parties. Le Conseil d'État est actuellement saisi de l'examen de la convention, et, par suite, le Conseil d'administration du chemin de Paris à Lyon convoque ses actionnaires pour le 20 avril prochain. Dans notre prochain numéro nous examinerons les conséquences de ce traité et la valeur des concessions nouvelles obtenues par le chemin de fer de Paris à Lyon.

F. Solar.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Le retour de la belle saison a permis de donner une impulsion nouvelle aux travaux d'exécution du chemin de fer de Valence à Avignon, et tout annonce que la voie ferrée pourra être livrée à la circulation à peu près à l'époque prescrite.

Dans ce moment, les murs de l'embarcadère sont achevés jusqu'au toit, et les ouvriers sont occupés à placer la charpente qui doit supporter le couvert. L'entrepôt des marchandises est également très-avancé, et les murs du bâtiment qui doit servir de remise aux locomotives s'élèvent à vue d'œil, de sorte que tous ces ouvrages, pour peu que le temps continue à être favorable, pourront être terminés en temps utile.

Quant à la pose des rails, on sait qu'elle est complète sur une seule voie, de Montélimar à Avignon, et cette partie des travaux est poussée avec une si grande activité sur la section du chemin entre Montélimar et Valence, qu'on espère qu'à la fin de la semaine prochaine les locomotives de service pourront parcourir ce trajet sans solution de continuité. Déjà même, ainsi que nous l'avons dit, une locomotive est installée sur la partie qui va de Valence à Fiancée, et rend de grands services pour le transport des matériaux.

G. Lenoir.

Chemin de fer du Midi.

On nous écrit d'Agen que M. Flachat, l'un des trois membres du Conseil d'administration du chemin de fer de Bordeaux à Cette, est passé à Agen le 13 mars. La présence de cet administrateur ne peut que donner une nouvelle impulsion aux travaux, qui se poursuivent, du reste, avec une très-grande activité entre Bordeaux et Langon, et ne sont retardés entre Langon et Agen que par les résistances de certains propriétaires.

La Compagnie, du reste, pour éviter tout retard et obtenir la cession immédiate des terrains qui lui sont nécessaires, offre de payer aux vendeurs, sur le certificat de leurs notaires, des à-compte qui peuvent s'élever jusqu'aux quatre cinquièmes de l'indemnité consentie. Nous croyons cette offre de nature à lever toutes les difficultés.

On a déjà commencé les fondations des ponts de Langon, sur la Garonne, et d'Aiguillon, sur le Lot. Ces deux ponts seront chacun de trois travées, et construits en tôle.

Sur plusieurs points du parcours, entre Agen et la Réole, des chantiers de terrassements sont ouverts. L'*Echo de Marmande* nous annonce que dans les environs de cette ville, des rails provisoires ont été posés pour le transport des terres, et les travaux se poursuivent même pendant la nuit.

La première section, de Langon à Bordeaux, sera livré avant la fin de 1854, et l on donne comme certain que la ligne entière d'Agen à Bordeaux sera terminée au plus tard dans quinze mois.

G. Lenoir.

Banque de France.

D'après un arrêté du Conseil général, la Banque se chargera d'effectuer les paiements des 7 mai, 7 juin et 7 juillet, pour l'emprunt ouvert par décret du 11 de ce mois, en se conformant à la loi du 17 mai 1834 et à l'ordonnance du 15 juin suivant, qui ont déterminé les limites dans lesquelles la Banque est autorisée à prêter sur effets publics.

La Banque opérera directement au Trésor les paiements moyennant la remise préalable :

1° Du certificat de dépôt constatant le paiement du premier dixième qui sert de garantie au Trésor ;

2° Du versement d'un cinquième du montant du paiement à faire.

L'avance aura lieu pour trois mois, sauf renouvellement, s'il y a lieu, avec faculté à l'emprunteur de se libérer à sa volonté, en payant, dans tous les cas, un *minimum* d'intérêt de quinze jours.

Des avis seront ultérieurement donnés, s'il y a lieu, pour les paiements postérieurs à ceux qui sont indiqués plus haut.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* *Totale*	*0/0.*
Orléans	800,165 »	241,752	43.2
Nord	690,772 »	153,542	30.0
Rouen	210,472 »	44,381	26.7
Havre	98,139 »	30,693	45.5
Lyon	390,177 »	67,796	20.9
Strasbourg	540,401 »	158,099	41.3
Ouest	121,914 »	30,801	33.7
Bale	63,630 »	10,716	20.2
Méditerranée	178,341 »	55,315	44.7

C. Devina.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Orléans. — Le jeudi 30 mars aura lieu une assemblée générale des actionnaires, à 2 heures et demie, hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin.

Pour y assister, déposer vingt actions au moins trois jours à l'avance. Les cartes d'admission sont nominatives et personnelles.

But de l'assemblée : Modifications aux statuts.

Ouest. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 11, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés à la Compagnie.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars prochain, leurs titres seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis, en échange, un récépissé de dépôt nominatif, sur la présentation duquel les dividendes souscrits seront payés.

Lyon a la Méditerranée. — L'assemblée générale se réunira le samedi 25 mars, à 3 heures, rue Laffitte, 23.

Vingt actions donnent le droit de faire partie de l'assemblée.

On donnera des cartes d'admisson sur dépôt des titres

Rouen au Havre. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire directeur ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres, conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

MINES DE LA LOIRE. — Assemblée générale, le jeudi 30 mars, à trois heures, 48, rue de la Victoire.

On examinera les comptes de l'exercice 1854, et on recevra la communication des notifications du gouvernement, concernant la constitution de la Compagnie, et pour délibérer sur les mesures qu'elles comportent.

Déposer vingt cinq actions avant le 27 mars, et avant le 28 mars, à Lyon, rue Lafont, 2.

GRAND'COMBE. — Le 26 mars, assemblée générale, à Nîmes.

Déposer vingt actions, au moins, à Nîmes ; à Paris, rue Lepelletier; à Marseille, rue Haxo, 17.

APPELS DE FONDS.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER. — La série M, composant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, dans le tirage qui a eu lieu publiquement, au siége de la Société, le 22 février, pour la libération complète des obligations définitives de 1,000 f.

En conséquence, tout porteur de promesse appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, *en liquidation*, sont prévenus que depuis le 15 mars courant, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore retiré leurs bons de délivrance sont instamment invités à se presser de le faire pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu.

CRÉDIT FONCIER. — Voir dans le corps du journal.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6 201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230—6,231 — 6,232—6,234 - 6,236 - 6,240 — 6,262—6,243 — 6,251—6,266—6,269—6,271 - 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291 - 6,293 — 6,298 — 6,297— 6 299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 - 1,015— 1,017 — 1,019 —1,023 —1,035—1,037 —1,038 — 1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Graissessac à Béziers.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 24 MAI 1854.

Compte-rendu.

Les actionnaires de la Compagnie de Graissessac à Béziers se sont réunis pour la première fois en assemblée générale, le 14 mars, sous la présidence de M. le vicomte de l'Epine, président du Conseil d'administration de la Compagnie.

Le bureau était composé de MM. E. Aimé, David fils aîné, marquis de Saint-Paul, vicomte de Rouville, P. Monteaux, J. Carteret, membres du Conseil d'administration.

MM. Hilden et Peaucellier remplissaient les fonctions de scrutateurs, et M. Ch. Cliquet, celle de secrétaire.

A trois heures et demie, M. le président constate que 117 actionnaires ont déposé 7,508 actions ;

Que la feuille de présence a été signée par 111 actionnaires, porteurs de 6,708 actions;

Qu'ainsi l'assemblée générale est valablement constituée.

M. le Président donne la parole à M. Carteret, administrateur délégué, pour lire le rapport du Conseil d'administration.

Avant de passer à cette lecture, M. Carteret donne connaissance à l'assemblée d'une protestation adressée au Conseil, samedi dernier, par quelques actionnaires, contre des obstacles que le Conseil aurait opposés arbitrairement à la délivrance des cartes d'admission.

L'administrateur délégué explique comment on n'a refusé d'autres actionnaires que ceux : 1° qui se sont présentés après l'expiration du délai fixé par l'art. 35 des statuts; 2° qui ont effectué sur leurs actions le premier versement de 100 fr. et sont en retard du second. Dans le premier cas, la disposition des statuts est formelle ; dans le second cas, le Conseil, a-t-il dit, s'est conformé à tous les précédents. Au surplus, ajoute-t-il, quelques actionnaires seulement se sont trouvés dans cette situation.

M. le Président invite l'assemblée générale à se prononcer, par un vote formel, sur le mérite de cette protestation. L'assemblée générale, à l'unanimité, se déclare régulièrement constituée et passe à l'ordre du jour.

M. Carteret, administrateur délégué, donne ensuite lecture du rapport dont nous publions le texte plus bas.

Il en résulte que la Compagnie a reçu sur les deux appels qu'elle a faits, y compris les intérêts de retard, la somme de 5,738,139 12

Sur cette somme, il a été dépensé. . . . . 537,286 »

Excédant disponible. . . . 5,200,853 12

La Compagnie pense que cette situation permettra, tout en poussant les travaux avec activité, de retarder, quant à présent, l'appel de 50 fr., nécessaire pour l'échange des titres nominatifs en titres au porteur.

Après la lecture du rapport, plusieurs actionnaires adressent au Conseil plusieurs questions relatives au contrat à forfait.

Ils craignent que le prix de ce contrat ne soit trop élevé, et que le Conseil, en exécutant le contrat, n'ait pas défendu l'intérêt des actionnaires, en cherchant à obtenir, soit une réduction sur le prix, soit même la résiliation du marché.

M. le Président, au nom du Conseil, déclare accepter avec satisfaction l'occasion de donner publiquement des explications complètes sur les faits et circonstances dont on vient de parler. Il résulte de ces explications que le contrat à forfait, ainsi que le constate le rapport, a été transmis à la Compagnie, comme la concession elle-même; qu'il ne dé-

pendait de personne d'en modifier les conditions, et encore moins d'en paralyser l'exécution. Au surplus, pour dissiper les scrupules qui s'étaient élevés dans l'esprit de quelques personnes, le Conseil a consulté sur cette question MM. Bethmont, Marie, Duvergier et Paillet, et ces honorables jurisconsultes ont répondu unanimement que le contrat à forfait est parfaitement régulier et valable, obligatoire pour la Compagnie, et que le Conseil ne saurait se refuser à son exécution.

M. l'Administrateur délégué ajoute encore quelques renseignements sur les chances que présente l'exécution du chemin, placé, comme le montrent les plans et profils, dans des conditions difficiles. Il convient donc, surtout à l'égard de ce chemin, de réserver son jugement jusqu'à l'achèvement des travaux.

Après ces explications et d'autres successivement échangées, l'assemblée passe au vote des propositions du Conseil ; ces propositions sont ainsi conçues :

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, vu l'art. 5 des statuts, fixe à 86,234 fr. la somme due aux concessionnaires pour remboursement de frais relatifs à l'entreprise, faits par eux jusqu'à l'autorisation de la Société, ratifie le paiement de 67,000 fr. fait à valoir par le Conseil, et autorise le paiement du surplus.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, vu les art. 27 et 28 des statuts, fixe à 60,000 fr. la somme annuelle affectée à la rémunération des membres chargés de la direction, au paiement des jetons de présence attribués aux administrateurs, et au remboursement de leurs frais de voyage.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale approuve les comptes présentés par le Conseil d'administration pour l'exercice 1853-1854.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, vu les art. 25 et 27 des statuts, autorise le Conseil d'administration à émettre des obligations pour une somme de 3,600,000 fr. effectifs, représentant 100 fr. par action, et, dans ce cas, à libérer les actions à 400 fr. Elle donne tout pouvoir au Conseil pour émettre ces obligations dans les circonstances et aux conditions qu'il jugera convenables pour obtenir, à cet effet, l'approbation du gouvernement, et au besoin proposer et consentir toutes modifications et additions aux statuts de la Compagnie.

Chacune de ces résolutions est votée à l'unanimité.

G. LENOIR.

Chemin de fer de Béziers à Graissessac.

RAPPORT A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Messieurs,

Aux termes des art. 31 et 37 des statuts, nous venons, à l'expiration de la première année, vous rendre compte de la situation de notre Société.

Nous devons vous soumettre d'abord quelques renseignements généraux à l'aide desquels vous pourrez apprécier la valeur de l'entreprise en elle-même, les éléments de succès qu'elle comporte, les chances diverses de son avenir, et vous faire connaître en même temps les circonstances qui ont entouré la formation de la Société et précédé notre gestion.

I. — La contrée que traverse notre ligne en remontant de Béziers par Bédarieux jusqu'à Graissessac, est, dans cette partie favorisée de la France, l'une des plus importantes sous le double rapport de l'industrie et des produits naturels.

Nous devons placer en première ligne les mines de Graissessac, puisqu'elles ont donné leur nom à notre Compagnie.

Ces mines de houille, qui forment au nord le point de départ de la voie ferrée, ont été l'une des principales raisons de son établissement, et seront l'une des sources les plus fécondes de ses produits. Le bassin houiller de Graissessac, l'un des moins connus de France, parce que, en raison de sa situation géographique, l'exploitation par les routes ordinaires en est difficile, coûteuse, et par conséquent limitée, est l'un des plus riches et des plus importants que possède la France. La masse exploitable peut suffire pendant plusieurs siècles à une production de 4 à 500,000 tonnes par année. La qualité des charbons, dans les bonnes veines, est d'une supériorité officiellement constatée. Il résulte, en effet, d'une lettre de M. le ministre de la marine, en date du 2 juillet 1852, « que la commission chargée des ex- » périences (au port de Toulon), regarde le charbon » de Graissessac comme le meilleur de ceux qu'elle ait » été chargée d'expérimenter; que ce charbon est ap- » pelé à suppléer le charbon anglais....., et qu'en cas » de guerre, la marine aurait un grand intérêt à pou- » voir s'en approvisionner facilement. »

Le chemin de fer, en réduisant à 79 kilomètres la distance des mines de Graissessac à la mer; en versant ses charbons à Béziers, soit sur le canal du Midi, soit sur le chemin de Bordeaux à Cette, qui les emporteront vers l'Océan, assure donc aux mines une prospérité à laquelle se lie naturellement celle de notre Compagnie.

Près des mines de charbon et dans les mêmes terrains, se trouvent plusieurs gisements de minerais métalliques, dont l'importance, peu connue aujourd'hui, datera aussi de l'installation du chemin de fer. Tels sont les riches gisements de fer oxydé de Notre-Dame-de-Maurian, les mines de cuivre de Lunas et du Bousquet, les plombs sulfurés de la Billière, de Rongas et de Villemagne, les minerais de zinc et l'alquifoux de Saint-Gervais; les sulfates de baryte de Clayrac; les asphaltes et huiles de pétrole de Gabian; les marbres de Fangères; les plâtres et la chaux hydraulique de Rongas; les eaux thermales de Lamalou, etc.

Toutes ces richesses minérales, peu exploitées jusqu'à présent, n'attendent que la construction du chemin de fer pour profiter des avantages que leur assure le voisinage du combustible, cette condition première de l'industrie. Là se trouvent en effet réunis les éléments d'un groupe métallurgique auquel l'intelligence de ses propriétaires a depuis longtemps assigné un rôle important, et qui pourra, par le concours du chemin de fer, arriver en peu d'années à un très-haut degré de développement.

Les produits du sol et de l'industrie locale méritent encore de fixer votre attention.

Cette contrée fournit une quantité considérable de cercles, employés à Cette par le commerce des vins et esprits ; ce qui suffit à vous faire apprécier le mouvement de cette marchandise encombrante. Il convient d'y ajouter les écorces nécessaires aux tanneries qui approvisionnent les départements voisins. L'Aveyron et le Tarn, dont les limites confinent tout près de Graissessac au département de l'Hérault, envoient par les routes que doit raccourcir le chemin de fer, des grains, des avoines, des cercles encore, des pommes de terre, des viandes salées, etc.

De ces départements et de plusieurs autres situés au-dessus, en remontant vers l'Auvergne, ainsi que des arrondissements voisins de Graissessac, descendent, chaque semaine, de nombreux troupeaux qui vont à Béziers alimenter ce marché, d'où partent incessamment les approvisionnements de tout le pays environnant, de Marseille, de Toulon, et même de l'Algérie.

Aujourd'hui, dans l'état actuel des routes, on compte sur ce marché près de 200,000 têtes de bestiaux par année; et comme on s'accorde généralement à reconnaître insuffisants les calculs qui, pour évaluer à l'avance les produits des chemins de fer, doublaient la circulation ordinaire, il est facile de voir que là se trouve un élément sérieux de produits.

Vient ensuite Bédarieux, ville importante par ses industries diverses, ses fabriques nombreuses, et qui expédie sur Béziers de fortes quantités de draps et de cuirs, des papiers, des alcools, des bois, etc., etc. Bédarieux est le point central où convergent les produits de la vallée de l'Orb, de Saint-Chinian, de Mazamet, de Saint-Pons et l'entrepôt de ces villes manufacturières, tant pour les matières premières que pour les produits manufacturés.

Les marchandises en retour de Béziers sur Bédarieux et les localités environnantes, consistent en laines, peaux et cuirs bruts, vins, grains, comestibles, poissons, drogues, bois de teinture, fers, sels, etc., etc., et donnent lieu dès à présent à une importante circulation.

Enfin, les voyageurs, dont le nombre est toujours en rapport direct avec le mouvement des affaires et de l'industrie, alimentent aujourd'hui trois services de diligences qui vont et viennent chaque jour de Bédarieux à Béziers.

Là se trouve, on le comprend, la circulation la plus active, puisqu'au delà, les montagnes élevées de Graissessac ont rendu très-difficiles jusqu'à ce jour les communications avec les départements supérieurs. Toutefois, l'exploitation du chemin de fer sur ce point de Bédarieux, où se réunissent, comme des affluents naturels, les routes principales des arrondissements de Saint-Pons et de Lodève, et la possibilité déjà constatée de percer au delà de Graissessac ce rempart infranchissable aujourd'hui, nous promettent pour la ligne entière un mouvement considérable de voyageurs.

Telles sont, sauf ce que nous venons d'indiquer en dernier lieu, les ressources locales et les forces naturelles de notre chemin de fer.

Considéré ainsi dans son indépendance, ses chances de prospérité sont, on peut le dire, assurées.

Mais il possède d'autres avantages entre lesquels sa position toute spéciale lui permettra en quelque sorte de choisir.

Il aboutit à Béziers au canal du Midi ; par là, il touche à la fois à la Méditerranée et à l'Océan, et assure aux marchandises qui n'ont pas besoin de vitesse, les tarifs si favorables des canaux.

Il se relie à Béziers, dans une gare commune, à la ligne de Bordeaux à Cette, et les marchandises comme les voyageurs pourront choisir entre la voie ferrée et le canal.

Enfin, prolongé de Graissessac à Rodez, il peut joindre là le Grand-Central et compléter ainsi la route la plus directe de Paris à la Méditerranée. Alors ce serait plus qu'un chemin d'exploitation locale; il deviendrait en quelque sorte tête de ligne, et d'une ligne de première importance de Paris à Agde : Agde, le seul port, après Toulon, qui, dans la Méditerranée, soit à l'abri d'une excursion ennemie.

Cette perspective n'a pas échappé aux hommes éminents qui administrent le Grand-Central : ils ont demandé au gouvernement la concession d'une ligne qui, partant de Marcillac, près Rodez, viendrait aboutir à Graissessac. Mais vos administrateurs les avaient devancés, et, dès le mois d'avril 1853, ils avaient eux-mêmes déposé une demande en concession au ministère des travaux publics.

Il est inutile d'indiquer ici les raisons qui, jusqu'à présent n'ont permis ni aux uns ni aux autres, de donner suite à ce projet ; mais il le serait aussi de développer les avantages qui résulteraient de sa réalisation.

Avant même que la création de tant de voies ferrées eût ainsi doublé ses chances de succès et de prospérité, le chemin de fer de Graissessac à Béziers avait été étudié sous l'impulsion à la fois du gouvernement et des propriétaires des mines de charbon.

L'importance de ces mines et l'intérêt qui s'attache

à leur développement, tant pour l'industrie privée que pour la marine de l'État, avaient déterminé ces études et la préparation de plans complétement élaborés.

Mais la contrée qu'il faut traverser, et dont nous vous soumettrons dans un instant la description sommaire, présente à l'exécution des difficultés considérables, que vous apprécierez suffisamment en remarquant qu'il y a dix ans à peine le charbon se transportait de Graissessac à dos de mulet.

Ce fut sans doute afin de n'effrayer personne par l'élévation des frais de construction, quand la somme des produits était incertaine et peu appréciable, que les évaluations de la dépense s'affaiblirent et restèrent au-dessous du chiffre qu'atteindra la construction. Là, probablement aussi, se glissa quelqu'une de ces erreurs qui, dans les études faites, même par les ingénieurs du gouvernement, donnèrent lieu, à cette époque, à des mécomptes dont on n'a pas oublié la gravité. Vous savez tous dans quelle mesure les chemins de fer les plus savamment étudiés et exécutés ont dépassé la prévision des ingénieurs du gouvernement et des Compagnies.

Par ces raisons, sans doute, personne dans le pays n'entreprit l'exécution des plans proposés, même parmi ceux dont la fortune, enfouie dans des mines peu exploitables, attend, pour devenir réelle, la construction du chemin de fer. Enfin, dans les derniers mois de 1852, quatre demandeurs se présentèrent pour cette concession.

Ils avaient, au préalable, étudié la localité tout entière et compris l'avenir de ce bassin métallurgique, où le charbon touche au fer, où les forges peuvent puiser à la fois le combustible et le minerai.

Ils avaient assisté aux expériences faites à Toulon, du charbon de Graissessac; ils avaient reçu du ministre de la marine la lettre importante dont nous vous avons cité un extrait.

Ils avaient apprécié l'importance du moment où la marine à voiles se transforme en marine à vapeur, où la production du fer français devient insuffisante, et devant ces circonstances favorables, ils acceptèrent les chances d'une dépense plus forte de construction, dont des études sérieuses leur démontrèrent la nécessité.

Ils constituèrent une société au capital de 18 millions, et formèrent le capital à Londres, où la souscription fut ouverte et où fut placée immédiatement la plus grande partie des actions.

Mais auparavant ils conclurent, pour la construction entière du chemin et les fournitures, un marché à forfait, moyennant la somme de 16,800,000 *fr.* Cette forme leur était commandée ici par le peu de notoriété, surtout en Angleterre, des lieux où doivent s'exécuter les travaux, par l'impossibilité où les souscripteurs étaient de contrôler les évaluations présentées.

Enfin, ils y étaient invités par le souvenir des mécomptes dont plusieurs Compagnies ont eu à souffrir.

Un prospectus énumérant toutes les conditions de l'entreprise, énonçant le chiffre du marché à forfait, fut publié à Londres et inséré dans les grands journaux, notamment dans le *Times* du 10 septembre 1852. Ainsi, dès l'origine et plus de cinq mois avant la constitution de la Société, tous ces faits étaient publiés et [illegible].

Le 15 décembre 1852, les statuts de la Société furent rédigés et soumis à l'approbation du conseil d'État et du gouvernement.

Toutes ces circonstances et tous ces faits furent alors annoncés et constatés; le contrat à forfait fut énoncé dans l'acte de société; il le fut dans des termes empruntés aux statuts des Compagnies qui se trouvent dans une position analogue; et il fut ainsi transmis par les concessionnaires à la Compagnie en même temps que la concession elle même.

Les statuts furent approuvés, le 26 février 1853, par un décret publié au *Moniteur*, le 28 du même mois, et au *bulletin des lois* le 31 mars suivant, et la Compagnie étant constituée, le Conseil entra en fonctions.

Le Conseil s'est donc trouvé, dès l'origine, en présence d'une situation faite et antérieure à son existence. Il n'avait, aux termes de l'art. 4 des statuts, qu'à exécuter, d'une part, le contrat fait avec le gouvernement, de l'autre, le contrat fait avec les entrepreneurs. C'est alors qu'a commencé sa gestion.

II. — Le Conseil s'est constitué d'abord et a élu son président; puis il a choisi dans son sein un administrateur délégué. Les fonctions du président n'ont pas besoin d'être expliquées; il convient peut-être de définir en quelques mots celle de l'administrateur délégué.

Cet administrateur surveille et dirige les bureaux, la correspondance, les rapports avec les entrepreneurs généraux; il exécute en toutes choses les décisions du Conseil, auquel il propose les mesures à prendre, et soumet celles dont l'urgence a précipité l'exécution; il lui rend compte, dans chacune de ses séances, de l'ensemble et des détails de la situation.

Le Conseil d'administration se réunit au moins une fois chaque semaine. Sur le compte rendu par l'administrateur délégué, il approuve ou modifie les mesures à prendre; il administre donc toujours, et la délégation qu'il a faite équivaut à la permanence d'un administrateur.

III. — Le premier soin du Conseil, une fois constitué, a été de régler la direction, la surveillance et le contrôle des travaux, et d'organiser au mieux des intérêts de la Compagnie cette partie principale aujourd'hui de ses attributions.

A cet effet, un règlement pour l'exécution des travaux a été préparé par les soins de nos ingénieurs, discuté avec les entrepreneurs généraux, et signé, le 12 avril 185., entre ces derniers et l'administrateur délégué. Ce règlement ajoute encore, s'il est possible, aux obligations résultant du marché primitif; il les précise et les complète; il donne aux ingénieurs et au Conseil, sur les travaux, une autorité plus étendue encore que celle qui leur appartient naturellement, et assure ainsi, par d'incontestables garanties, la construction la plus solide, l'exploitation la plus économique et l'entretien le moins dispendieux.

Le Conseil avait à faire de suite une application importante du règlement, dans la vérification et l'étude, au point de vue de la Compagnie, des plans proposés par les concessionnaires.

Par ses ordres, MM. les ingénieurs de la Compagnie ont soigneusement étudié le tracé et cherché la direction la plus avantageuse, sous le double rapport de l'économie dans l'entretien de la voie et de l'élévation dans les produits.

Une description sommaire des localités fera comprendre l'importance qui s'attachait à cette détermination du tracé.

La ligne peut se diviser en deux parties bien distinctes: la première moitié, en partant de Béziers, se trouve dans des conditions à peu près ordinaires d'exécution; on avait seulement à choisir entre diverses communes. Une déviation de 12 kil. sur les plans primitifs a été adoptée comme assurant une meilleure circulation.

Mais la deuxième, qui remonte à Graissessac, en traversant le col de Pétafy, les abords de Bédarieux et la vallée de l'Orb, présente des difficultés sérieuses.

Ainsi, sur une longueur totale de 52,327^m,70, les souterrains comptent pour 3,428^m 58, les viaducs pour 1,033^m,[illegible]; ce qui représente 4,46[illegible]^m,74, c'est-à-dire près de 4 kilomètres et demi, ou le treizième de la ligne en grands travaux d'art.

Un des souterrains, celui de Pétafy, parcourt 1,483 mètres sous une profondeur de 140 à 150 mètres; un des viaducs, celui de l'Orb, aura 570 mètres de longueur à 37^m,80, maximum de hauteur, et des arches, dont quelques-unes ont 38 mètres d'ouverture. Nous ne parlons ici que des grands travaux d'art et négligeons les ponts et ponceaux, les souterrains de peu d'importance et autres petits ouvrages dont le nombre dépasse 375. Nous mentionnerons seulement encore les déblais et remblais dont ce que nous venons de dire peut déjà donner la mesure. Quatre tranchées: celles de Bédarieux, Puissalicon, d'Espondielhan et Monestier, ont des longueurs qui dépassent un kil., des profondeurs qui atteignent 10, 12, et 17 mètres, et des cubes de 60, 70 et 105,000 mètres. Quatre remblais, ceux de Comtescure, Puissalicon, Lieurrans, Béziers, ont des longueurs de 800 à 1,600 mètres, des hauteurs de 10, 12, 15 et 19 mètres des cubes de 65 à 130,000 mètres.

La préoccupation constante de nos ingénieurs a été de réunir avant tout, dans le tracé choisi, les conditions les plus favorables aux produits de la ligne et à l'entretien économique de la voie. C'est ainsi qu'aux environs de Bédarieux, à Saint-Raphaël, ils ont supprimé un viaduc en ligne courbe sur lequel la circulation pouvait devenir dangereuse et entraîner de fréquentes réparations. Ce viaduc a été remplacé par un souterrain dont le percement à travers roches sera peut-être plus coûteux; mais là encore, le règlement d'exécution du 12 avril été utilement appliqué dans l'intérêt de la Compagnie.

La question est donc aujourd'hui résolue; et les études, entièrement achevées, nous assurent dans les meilleures conditions un tracé dont l'examen ne fera, nous avons tout lieu de le croire, que confirmer la direction.

Trois dossiers ont été déposés au ministère des travaux publics: le premier dans le courant de mars 1853, et les deux autres en novembre 1853 et janvier 1854.

Le premier, qui comprend la section de Béziers jusqu'à Magalas, est le seul qui ait encore obtenu l'approbation ministérielle. Cette approbation est intervenue le 6 juillet dernier, et encore 2 kilomètres ont-ils été réservés jusqu'à ce que le niveau d'une route impériale, traversée par la ligne, ait été déterminé.

Le dossier d'enquête a été envoyé le 17 septembre à la préfecture du département de l'Hérault, et les enquêtes ont été closes le 18 octobre. L'arrêté préfectoral déclarant la cessibilité des terrains n'ayant été pris que le 13 décembre, la procédure à fin d'expropriation a pu seulement alors commencer, et c'est le 4 de ce mois que le jury a terminé ses opérations.

Dans quelques jours nous serons régulièrement en possession de 17 kilomètres de la ligne, sur lesquels les préparatifs de toute sorte, accumulés par les entrepreneurs généraux, permettront de pousser les travaux avec la plus grande activité.

Toutefois, l'on n'a pas attendu l'accomplissement de toutes les formalités administratives et judiciaires pour commencer des travaux dont l'achèvement doit être à la fois le terme de nos dépenses et le commencement de nos produits.

Une certaine étendue de terrains ont été achetés à l'amiable sur la partie approuvée, et là, des chantiers de terrassement, de constructions et d'approvisionnements ont été établis, savoir:

Onze chantiers de terrassement, qui présentent une activité remarquable, bien que la dépense n'en soit pas encore considérable;

Neuf chantiers d'ouvrages d'art divers, dont la construction prochaine permettra d'activer beaucoup plus les terrassements.

En outre, sur la partie non approuvée, les entrepreneurs généraux ont à leurs risques et périls, abordé les travaux dont l'exécution sera, en raison de leur importance et de leur nature, aussi longue que celle du reste de la ligne; nous voulons parler des souterrains, et notamment de ceux de l'Ayre Raymond, de la Cunette et de Pétafy. Dans ce dernier, le plus considérable, cinq puits ont atteint déjà une profondeur de 45 mètres environ, les tranchées d'entrée 80 mètres; deux puits, au souterrain de l'Ayre Raymond, sont descendus à 40 mètres, et, sur un autre point, on a pu même entamer la galerie d'avancement.

Ainsi, la marche des travaux a dû, en général, se guider sur celle des mesures administratives qui la subordonnent nécessairement; mais, sur plusieurs points importants, elle l'a devancée, et nous espérons livrer à l'exploitation la ligne entière à l'expiration du terme fixé par le décret de concession, peut-être même une section importante dans un délai beaucoup plus rapproché.

Finances.

IV. — Nous allons maintenant mettre sous vos yeux la situation financière de la Société.

Le Conseil avait trouvé dans les caisses des banquiers chez lesquels la souscription avait été ouverte, la somme de 1,800,000 fr.... Il a immédiatement complété, par un appel de 50 fr., la somme de 100 fr. par action, exigé pour la délivrance des titres nominatifs.

Puis, le 15 juin dernier, le Conseil a cru devoir décider un second appel de 100 fr.

Malgré la situation difficile qui résulte des circonstances politiques et financières, plus de 2 millions sont réalisés sur ce second appel. Nous référant au tableau annexé du bilan de la Compagnie, nous trouvons que sur les fr. 7,200,000 »
appelés, il a été versé, 5,592,400 »

La Compagnie a touché pour intérêts de retard et sur ses placements,	145,739 17
Soit ensemble,	5,738,139 17

Sur cette somme il a été employé, suivant les détails qui vous sont fournis au bilan:

Dépenses générales du premier établissement,	263,092 50
Administration centrale, personnel, ingénieurs, frais de bureau,	154,756 95
Intérêts payés aux actions,	55,496 85
Construction,	63,939 75
Total dépensé,	537,286 05
Il reste donc disponible,	5,200,853 12

Savoir :

Banque de France,	1,059,219 10
Banquiers à Londres,	180,533 »
Id. à Paris,	92,518 76
Divers débiteurs,	68,780 14
Caisse,	25,322 23
Bons du Trésor,	94,822 50
Bons de la Monnaie,	1,819,615 79
Reports et placements divers,	1,860,041 60
Somme égale,	5,200,853 12

Cette situation est satisfaisante en présence de toutes les éventualités.

Elle permettra, tout en poussant les travaux avec activité, de retarder encore, quant à présent, l'appel de 50 fr. nécessaire pour l'échange des titres nominatifs contre ceux au porteur.

Nous espérons même, avec les ressources de cet appel, arriver à l'ouverture et à l'exploitation utile d'une première section.

Enfin, nous croyons que la Compagnie peut attendre avec sécurité la solution des grands événements qui vont s'accomplir.

Et cette sécurité nous est sans doute plus permise qu'à beaucoup d'autres, car, vous l'avez vu, toutes les circonstances qui augmenteront la production du fer et la consommation du combustible, surtout des qualités appropriées à la marine, ne peuvent que nous être avantageuses et compenser largement les influences contraires.

Dans le sentiment de cette situation favorable, nous vous proposons de donner au Conseil, par un vote distinct, la faculté d'émettre des obligations pour une somme représentant 3,600,000 fr. effectifs, et en tant que de besoin, de soumettre à l'approbation du gouvernement toute modification aux statuts qui, dans ce but, serait jugée nécessaire.

Cette faculté, dont l'application en temps opportun sera réservée au Conseil, aurait pour résultat de libérer nos actions à 400 fr.

Nous avons la confiance que l'assemblée, en approuvant les actes de notre administration, nous donnera, par son concours éclairé, l'appui moral désirable pour mener à bonnes fins une entreprise qui, dans ses proportions modestes, renferme les éléments d'un succès incontestable et d'une longue prospérité.

Voir, page 164, le texte des propositions votées.

Chemin de l'Ouest.

Nous avons rapporté, dans notre numéro du 7 janvier dernier, le jugement rendu en police correctionnelle sur l'instance dirigée par le ministère public à l'occasion d'un accident arrivé le 26 octobre 1853 sur la section de Versailles (rive droite), par suite de la rupture fortuite d'un rail. Ce jugement, très-explicitement motivé, renvoyait la Compagnie des fins de la poursuite, et la déclarait non responsable des conséquences de l'accident vis-à-vis des parties civiles.

Hier, la première chambre du Tribunal civil de la Seine, statuant sur une demande de dommages et intérêts de 50,000 fr. introduite par une des personnes atteintes dans l'événement du 26 octobre (le sieur Delcasse) a confirmé pleinement la sentence rendue en police correctionnelle.

Nous appelons l'attention de tous nos lecteurs sur les motifs de ce jugement, qui établissent d'une manière très-remarquable et très-nette les véritables principes de la responsabilité des Compagnies en matière d'accident. Cette décision devra faire date dans la jurisprudence.

Les intérêts du demandeur étaient confiés à M. Chaix-d'Est-Ange. M. Victor Lefranc plaidait pour la Compagnie de l'Ouest.

F. Solar.

Voici le texte de ce jugement :

Le Tribunal :

Attendu qu'il est constant que l'accident arrivé près d'Asnières le 26 octobre 1853 sur le chemin de fer de la rive droite à une partie du premier convoi venant de Versailles, et qui a occasionné des blessures graves à Delcasse, a été produit par la rupture d'un rail ;

Que, s'il est vrai que c'est le voisinage d'un croisement de voie et du pont dit des Sablières contre les piliers duquel deux wagons sont allés se heurter, qui a rendu si funestes les conséquences d'un déraillement qui, en tout autre endroit, n'aurait peut-être entraîné aucun malheur, cette disposition des lieux qui avait existé sans réclamation depuis l'établissement du chemin de fer de Versailles ne peut être reprochée à la Compagnie de l'Ouest ;

Attendu que, si, d'une part, il résulte de certains rapports que, sur toute l'étendue de la voie, de nombreuses réparations étaient nécessaires, et si, d'autre part, la Compagnie de l'Ouest produit des documents tendant à établir que, depuis son entrée en jouissance de l'ancien chemin de Versailles, elle a dépensé proportionnellement pour l'entretien de cette voie des sommes plus considérables que la Compagnie qui l'avait précédée, toutes ces considérations sont étrangères à la question du procès actuel, qui consiste uniquement à savoir si la rupture du rail, cause première de l'accident, doit être imputée à une faute quelconque de la Compagnie de l'Ouest ;

Attendu, quant au poids de la machine la *Chimère*, employée le 26 octobre, que d'autres machines d'un poids égal ou même supérieur avaient circulé sans inconvénient sur la même voie ou sur d'autres construites de la même manière ;

Attendu qu'il est constant que le fer du rail brisé n'offrait extérieurement aucun indice qui pût faire naître la crainte d'une rupture, et que les enquêtes, tant administratives que judiciaires, ont établi que les traverses étaient en bon état à l'endroit même où le déraillement a commencé ;

Qu'en présence de ces constatations on ne peut voir, dans le malheur qui a atteint Delcasse, que le résultat d'un accident purement fortuit et dont la Compagnie de l'Ouest ne peut, à juste titre, être rendue responsable ;

Par ces motifs, déclare Delcasse mal fondé, etc.

Emprunt de 250 millions.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 11 mars 1854.

Votre Majesté n'a pas voulu que les impôts fussent augmentés; c'est au crédit qu'elle a voulu demander les ressources extraordinaires dont la France a besoin.

Le Corps législatif et le Sénat se sont associés avec empressement à la pensée de l'Empereur, et la loi qui porte la date de ce jour autorise l'émission d'un emprunt de 250 millions.

Pour la négociation de cet emprunt aucune condition n'est fixée par la loi, liberté entière est laissée à votre gouvernement.

Je viens, d'après la pensée que Votre Majesté a daigné m'indiquer elle-même, lui proposer d'y procéder par souscription publique.

De grands capitalistes, de puissantes associations financières se sont présentés pour traiter de l'emprunt, soit directement, soit par adjudication. Votre Majesté n'avait qu'à choisir entre ces offres, mais elle n'a voulu en accepter aucune ; elle a préféré s'adresser au public directement et sans intermédiaires; elle a voulu réserver au public tout entier le bénéfice que les capitalistes auraient réalisé sur la négociation de l'emprunt.

Jusqu'ici l'intervention de ces puissants intermédiaires avait paru indispensable, et tous les gouvernements précédents y avaient eu recours. Alors la rente était presque exclusivement concentrée à Paris et dans le portefeuille d'un petit nombre de capitalistes : aujourd'hui, elle s'est répandue dans les départements et elle a pénétré jusque dans les fortunes les plus modestes.

En 1847, il n'y avait encore que 207,000 rentiers, dont les trois quarts à Paris.

En 1854, il y en a 664,000, dont plus de moitié dans les départements, et parmi eux il en est 94,000 dont la rente ne dépasse pas 20 fr.

Cette extrême diffusion de la rente, la connaissance que tout le monde a acquise des avantages de cette valeur, aussi sûre que la terre, et qui, de plus, offre un intérêt élevé, invariable, et payé à jour fixe ; la faveur toujours croissante dont la rente jouit dans les départements (1) : tout concourt aujourd'hui pour permettre au Trésor de s'adresser directement au public.

Cet appel à tous est dans le caractère et de l'essence même du gouvernement de Votre Majesté.

Il y a, d'ailleurs, aujourd'hui une circonstance particulière qui rend éminemment opportune cette manière de contracter l'emprunt.

Diverses causes ont concouru depuis quelque temps à déprécier momentanément les rentes françaises. La cherté des subsistances a ralenti l'essor de la fortune publique; les difficultés de la question d'Orient ont fait naître quelques inquiétudes; peut-être même la spéculation a-t-elle contribué aussi à faire fléch[ir] les cours dans la prévision des besoins d[u] Trésor, et dans l'attente des moyens qu'il em[-]ploierait pour y pourvoir.

Toutes ces circonstances amènent l'État [à] émettre des rentes à un prix très-avantageu[x] pour ceux qui les souscriront.

C'est une raison de plus et une raison pui[s]sante pour admettre à les souscrire le publi[c] tout entier. Si le Trésor a un sacrifice à fair[e] il le fera sans regret, puisque ce sera au prof[it] de tous.

(1) En 1853, les départements ont employé plus [de] 100 millions en acquisitions de rentes. La portion [de] ces acquisitions qui s'est faite par l'intermédiaire d[es] receveurs généraux s'est élevée à elle seule à 35 m[il]lions, déduction faite des ventes.

Si Votre Majesté adopte le principe de cette souscription publique, je la prie de me permettre de soumettre à son approbation les principaux détails d'exécution de cette mesure.

Dans quel fonds sera contracté l'emprunt?

Si l'emprunt eût été fait par l'intermédiaire des capitalistes, il eût fallu sans doute choisir exclusivement le 3 0/0.

Mais en s'adressant au public tout entier, il ne faut pas oublier que les départements ont une préférence marquée pour le 4 1/2.

Je propose à Votre Majesté de laisser le choix aux souscripteurs, en leur offrant à la fois du 4 1/2 et du 3 0/0.

A quels prix ces deux rentes seront-elles émises?

Avant d'aborder cette question, je dois appeler d'abord l'attention de l'Empereur sur les termes de paiement à assigner aux souscripteurs, et sur la date à partir de laquelle les intérêts leur seront payés.

Les souscripteurs devront payer un dixième en souscrivant, et le reste de mois en mois, en quinze termes égaux, de sorte que les paiements seront achevés en juillet 1855.

Quoiqu'ils ne paient ainsi que dans un délai de quinze mois, ils recevront immédiatement l'intérêt de la totalité de leur souscription, comme si elle était entièrement soldée par avance. Ainsi, les souscripteurs de 4 1/2 0/0 recevront une rente dont la jouissance partira du 22 mars 1854, et les souscripteurs en 3 0/0 une rente dont la jouissance partira du 22 décembre 1853.

Dans tous les emprunts, on a toujours fait ainsi, pour que les rentes qui viennent d'être créées soient immédiatement placées dans les mêmes conditions que les anciennes rentes du même fonds.

Il en résultera pour les souscripteurs, comme il en résultait pour les concessionnaires ou adjudicataires des emprunts, un avantage considérable, dû à ce que le paiement des intérêts précède le versement de la plus grande partie du capital.

Cet avantage pour les souscripteurs de 4 1/2 sera d'environ 2 fr. 70 c., c'est-à-dire que, par suite de ce paiement anticipé des intérêts, la rente leur reviendra en réalité à 2 fr. 70 c. de moins que le prix nominal auquel elle leur sera livrée.

Pour le 3 0/0, cet avantage sera de même d'environ 2 fr. 50 c.

Cet avantage important ne sera pas perdu par ceux des souscripteurs qui feront leurs versements par anticipation avant l'échéance des termes qui leur seront assignés ; car, pour ces versements anticipés, ils auront le bénéfice d'un escompte à 4 0/0.

Ceci posé, le dernier cours de la rente 4 1/2 a été à la bourse d'hier de 93 fr. 10 c. Je propose à Votre Majesté de décider que la rente 4 1/2 à émettre sera livrée aux souscripteurs à 92 fr. 50 c.

Les souscripteurs la paieront ainsi 60 c. de moins que s'ils l'eussent achetée à la bourse ; et comme, au lieu de la payer comptant, ils ne la paieront que dans un délai de quinze mois, ce qui représente une réduction de prix de 2 fr. 70 c., ils la recevront en réalité à un prix inférieur de 3 fr. 30 c. au prix auquel ils auraient pu l'acheter à la bourse d'hier.

Le dernier cours de la rente 3 0/0 a été de 66 fr. 45 c. Je propose à Votre Majesté de fixer à 65 fr. 25 c. le prix d'émission des rentes 3 0/0.

Les souscripteurs paieront ainsi cette rente 1 fr. 20 c. de moins que s'ils l'avaient achetée à la bourse d'hier ; et comme ils auront par l'anticipation des intérêts un avantage de 2 fr. 50 c., tandis qu'en l'achetant à la Bourse ils auraient eu seulement l'avantage de trois mois d'intérêts échus depuis le 22 décembre 1853, soit de 75 c., ils la recevront en réalité à un prix inférieur de 2 fr. 95 c., au prix résultant du dernier cours de la bourse.

En résumé, les prix offerts aux souscripteurs sont inférieurs aux prix résultant des cours actuels de la bourse de 3 fr. 30 pour le 4 1/2, et de 2 fr. 9 pour le 3 0/0.

Cet avantage est considérable ; mais, lorsque le Trésor a employé l'intermédiaire des grands capitalistes, il a dû leur faire des conditions aussi favorables.

Tous les emprunts faits depuis trente ans l'ont été par adjudication, et tous ont été contractés à des prix inférieurs au dernier cours de la rente à la bourse de la veille. Pour l'ensemble de ces emprunts, et en tenant compte de l'avantage résultant de l'anticipation des intérêts, la différence a été, en moyenne, de 3 fr. Cette différence était nécessaire pour assurer aux adjudicataires le bénéfice sans lequel ils n'auraient pu se charger de l'opération.

Le grand avantage de la souscription publique, c'est que ce bénéfice, bénéfice indispensable, au lieu d'être réservé à quelques-uns, est offert à tous.

Avec ces conditions avantageuses, le montant de la souscription dépassera peut-être la somme de 250 millions. Dans ce cas, les souscriptions seraient soumises à une réduction proportionnelle ; mais je propose à Votre Majesté de mettre d'abord à l'abri de toute réduction les demandes qui ne dépasseront pas 50 fr. de rente. Cette faveur accordée aux petites souscriptions est légitime à tous égards : elle est juste au point de vue politique, car elle assure à la masse le bénéfice de l'opération ; elle est bonne au point de vue financier ; car ces petites rentes qui useront, pour la plupart, de la faculté de payer par anticipation, ne sortiront plus du portefeuille du souscripteur, où elles resteront comme placement sérieux et permanent.

Tout en favorisant les petites souscriptions, il me paraît nécessaire de ne pas admettre de demande au-dessous de 10 fr. de rente. Cette somme correspondant à un capital d'un peu plus de 200 fr., il suffira, pour souscrire, de pouvoir disposer immédiatement d'une somme d'environ 20 fr. et de pouvoir payer le reste dans un intervalle de quinze mois.

Telles sont les principales dispositions de la souscription que j'ai l'honneur de proposer à Votre Majesté; avec ces conditions, j'ai la ferme confiance que le succès de la souscription publique est complètement assuré.

Rien de pareil n'a été tenté jusqu'ici. Ce n'est pas, comme à d'autres époques, un sacrifice que l'État demande aux souscripteurs, c'est un avantage qu'il leur propose.

La crise des subsistances, qui a si fortement déprécié toutes les valeurs publiques, touche à son terme ; le numéraire cesse d'être exporté pour les acquisitions de céréales, et il revient à la Banque ; les revenus publics, que la cherté du pain avait fait fléchir pendant les mois de décembre et de janvier, ont repris en février leur marche ascensionnelle (1), et tout permet d'espérer pour la rente des cours supérieurs à ceux auxquels elle est exceptionnellement descendue.

Aussi le succès est-il assuré.

Ce succès sera à la fois un grand résultat financier, une nouvelle preuve de la richesse de la France et une éclatante manifestation de sa confiance en Votre Majesté.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-obéissant serviteur,

Le ministre secrétaire d'État au département des finances,

BINEAU.

(1) Le produit des impôts et revenus indirects pendant le mois de février 1854 dépasse de 1,916,000 fr. le produit de février 1853.

Loi qui autorise le ministre des finances à emprunter une somme de deux cent cinquante millions.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(*Extrait du procès-verbal du Corps législatif.*)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes nécessaire pour produire, au taux de la négociation, un capital de 250 millions.

Ces rentes pourront être aliénées de la manière, dans le fonds, au taux et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du Trésor avec la facilité des négociations.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées en vertu de l'autorisation qui précède sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Art. 2. Les produits de l'emprunt seront affectés, à titre de ressource extraordinaire, aux besoins de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 7 mars 1854.

Le président, BILLAULT.

Les secrétaires, JOACHIM MURAT, ED. DALLOZ, baron ESCHASSÉRIAUX.

(*Extrait du procès-verbal du Sénat.*)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi portant autorisation pour le ministre des finances d'emprunter une somme de deux cent cinquante millions de francs.

Délibéré en séance et voté à l'unanimité, au palais du Sénat, le 9 mars 1854.

Le président, TROPLONG.

Les secrétaires, comte DE LA RIBOISIÈRE, baron T. DE LACROSSE, A. THAYER.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la

justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 11 mars 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux, ministre secrétaire d'État au département de la justice,
ABBATUCCI.

Le ministre d'État,
ACHILLE FOULD.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Vu la loi du 11 mars 1854,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Notre ministre secrétaire d'Etat des finances est autorisé à procéder, par souscription publique, à l'aliénation de la somme de rentes 4 1/2 et 3 0/0 nécessaire pour produire un capital de 250 millions de francs.

Art. 2. La rente 4 1/2 0/0 sera émise au taux de 92 fr. 50 c. avec jouissance du 22 mars 1854.

La rente 3 0/0 sera émise au taux de 65 f. 25 avec jouissance du 22 décembre 1853.

Art. 3. Conformément aux dispositions du 3e paragraphe de l'art. 1er de la loi du 11 mars 1854, la dotation de la Caisse d'amortissement sera accrue, à partir du 1er janvier 1855, d'une somme égale au centième du capital nominal des rentes qui seront émises en vertu de l'article 1er du présent décret.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 11 mars 1854.

NAPOLÉON.

Par l'empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,
BINEAU.

Le ministre secrétaire d'Etat des finances,

En exécution du décret impérial de ce jour,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. Du 14 au 25 mars 1824, le public sera admis à souscrire à l'emprunt de 250 millions autorisé par la loi du 11 mars 1854.

Les registres de souscription seront déposés :

A Paris, à la Caisse centrale du Trésor ;

Dans les départements, dans tous les chefs-lieux de département et d'arrondissement, à la caisse des receveurs généraux et particuliers des finances.

Ils seront ouverts le 14 mars, à neuf heures du matin, et clos, le 25 mars, à six heures du soir.

Art. 2. Les souscripteurs auront le choix entre 4 1/2 0/0 (création du 14 mars 1852) et la rente 3 0/0.

Art. 3. La rente 4 1/2 0/0 sera émise au taux de 92 fr. 50 c., avec jouissance du 22 mars 1854, c'est-à-dire qu'en s'engageant à verser au Trésor la somme de 92 fr. 50 c. aux époques stipulées à l'art. 5 ci-dessous, le souscripteur recevra une rente de 4 fr. 50 c. qui, nonobstant les délais accordés pour le paiement de la souscription, courra intégralement à partir du 22 mars 1854.

La rente 3 0/0 sera émise au taux de 65 fr. 25 c., avec jouissance du 22 décembre 1853.

Art. 4. Il ne sera admis de souscriptions que pour 10 fr. de rente, et les multiples de 10 fr.

Art. 5. Le paiement des souscriptions s'effectuera comme il suit :

Un dixième en souscrivant, et le reste en quinze termes égaux, payables le 7 de chaque mois, du 7 mai 1854 au 7 juillet 1855 inclusivement.

Les paiements par anticipation seront admis par le Trésor avec escompte au taux de 4 0/0 ; ils seront reçus pour un ou plusieurs termes, soit au moment de la souscription, soit à toute autre époque; toutefois, cette faculté d'escompte pourra être supprimée ultérieurement pour les souscriptions qui dépasseront 1,000 fr. de rente

Art. 6. Si le montant des souscriptions excède la somme de 250 millions, elles seront soumises à une réduction proportionnelle, de sorte, par exemple, que si elles s'élevaient ensemble au double de cette somme, chacune d'elles serait réduite de moitié.

Toutefois les souscriptions qui ne dépasseront pas 50 francs de rente ne subiront de réduction qu'autant qu'à elles seules elles excéderaient la somme de 250 millions.

Les souscripteurs dont la demande sera réduite recevront immédiatement le remboursement de la portion correspondante de leur versement, si mieux ils n'aiment la laisser comme paiement anticipé à compte des versements ultérieurs avec escompte à 4 0/0.

Art. 7. Il sera délivré aux souscripteurs un récépissé provisoire, qui, immédiatement après la clôture de la souscription et la détermination de la part afférente à chacun d'eux, sera échangé contre un certificat d'emprunt. Ce certificat sera, à leur choix, nominatif ou au porteur.

Art. 8. Les certificats d'emprunt seront échangés contre des inscriptions de rente, aussitôt que le dernier versement aura été effectué.

Les propriétaires de certificats s'élevant à la somme de 1,000 fr. de rente et au-dessus pourront réclamer des inscriptions partielles à mesure du versement de chaque terme, et pour la somme correspondante à chacun d'eux, le premier dixième restant toujours en réserve pour la garantie du Trésor jusqu'au paiement du solde définitif.

Art. 9. En cas de retard de paiement d'un terme, le débiteur sera passible des intérêts envers le Trésor, à raison de 5 0/0 par an, à partir du cinquième jour après l'échéance de ce terme, sans qu'il soit besoin d'avis préalable.

A défaut de paiement d'un terme échu dans le délai d'un mois, à partir du jour de l'échéance, le montant du certificat sera exigible en totalité, et le ministre des finances pourra en faire effectuer la vente au profit du Trésor public jusqu'à due concurrence.

Fait à Paris, le 11 mars 1854.

BINEAU.

Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

En exécution du décret impérial du 11 mars 1854 ;

Vu l'art. 1er de son arrêté du 11 mars, portant :

« Les registres de souscription seront déposés,

» A Paris, à la caisse centrale du Trésor ; »

Attendu que la caisse centrale du Trésor n'a pu suffire aujourd'hui à recevoir tous les souscripteurs qui se sont présentés,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. Des registres de souscription seront déposés à partir du 15 mars :

A la Caisse des dépôts et consignations, rue de Lille ;

A la recette centrale du département de la Seine, rue Neuve-des-Mathurins ;

A la mairie de chacun des douze arrondissements de Paris.

Art. 2. Ces bureaux auxiliaires sont dirigés par un agent comptable du Trésor.

Fait à Paris, le 14 mars 1854.

BINEAU.

Crédit foncier de France.

COUPURES D'OBLIGATIONS DE CENT FRANCS.

Par décision du Conseil d'administration, le principe de la division des lots, proportionnellement à la valeur des coupures d'obligations foncières, s'appliquera désormais aux coupures de *cent francs*, qui auront droit chacune au *dixième du lot* attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme il a déjà été appliqué aux coupures de 500 fr., qui ont droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière.

Les porteurs des *coupures de cent francs précédemment émises* (avec l'attribution du lot entier au numéro *de la coupure* désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) ont la faculté de les échanger en représentant les dix coupures du même numéro, sans aucuns frais, contre des coupures de cent francs, à l'égard desquelles s'appliquera le principe de la division des lots *par dixième*.

Rien ne sera modifié dans la position de ceux qui préféreront conserver à leurs titres la forme et les droits actuels.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de cent francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

Dix lots de......... 10,000 fr.
Vingt lots de 5,000
Dix lots de.......... 2,000
et Cinquante lots de... 500

En outre, chaque *coupure de cent francs* sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

Chemin de fer de Strasbourg.

L'administration du chemin de fer de Paris-Strasbourg distribue maintenant des billets directs de Paris à Stuttgart et à Ulm.

Près de 1,600 ouvriers sont occupés en ce moment sur la ligne de Strasbourg à Wissembourg.

Chemin de fer d'Alais à Bességes.

Le gouvernement s'occupe d'un projet de décret relatif à la concession du chemin de fer de Bességes à Alais, par Saint-Ambroix.

Comme on le sait, le département du Gard comprend deux bassins houillers : celui du Gardon et celui de la Cèze. Le premier est traversé par une voie ferrée et livre annuellement à la consommation 300,000 tonnes de houille. Le bassin de la Cèze, qui n'est desservi que par des routes de terre, n'exporte pas plus de 70,000 tonnes par an, bien qu'il compte six exploitations houillères.

Les mines de la Grand'Combe transportent leurs produits à Alais, au prix de deux francs la tonne, au moyen du chemin de fer qui les réunit à cette ville. De Bességes à Alais, le prix de transport de la tonne est actuellement de neuf francs.

Cette situation a éveillé l'attention des propriétaires des mines de Bességes.

Dès 1843, ces propriétaires avaient songé à établir un chemin de fer entre Bességes, centre de leur exploitation, et la ville de Saint-Ambroix. Ils avaient présenté un avant-projet qui fut soumis, dans le département du Gard, à l'enquête d'utilité publique. Diverses circonstances empêchèrent à cette époque la réalisation de l'entreprise.

Toutefois, des négociations furent entamées vers la fin de l'année 1852. La Compagnie sollicita et obtint alors de l'administration l'autorisation de faire faire, par M. l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement d'Alais, l'étude d'un chemin de fer devant aboutir à Alais, en passant par Saint-Ambroix.

Cette étude a été terminée dans les derniers mois de 1853; et la Compagnie, en soumettant les résultats à l'administration, a déposé en même temps une soumission pour l'exécution des travaux à ses frais, risques et périls.

Dans l'avant-projet présenté, le tracé du chemin de fer, en quittant les mines de Bességes, s'établit le long de la vallée de la Cèze, dont il suit les contours, en passant par Robiac, et arrive ainsi à Saint-Ambroix, après avoir traversé par un pont la route impériale n° 104. Au delà de Saint-Ambroix, le tracé traverse un souterrain de 300 mètres pour se porter presque en ligne droite sur la vallée de Lauzonnet, qu'il franchit, par un grand viaduc, près de Saint-Jullien de Cassaguas; il s'élève ensuite au faîte qui sépare les eaux de la Cèze et celles du Gardon, près de Brissac; descend du faîte sur la rivière d'Avène, au moyen d'une pente de 0m,010, et rejoint enfin le chemin de fer d'Alais à la Grand'Combe, à 590 mètres de la gare de Berthezène, et à 1200 mètres environ de la gare d'Alais.

La longueur de ce tracé est de 29,853 mètres entre Alais et Saint-Ambroix; le rayon minimum des courbes est de 400 mètres au delà, et vers Bességes il descend jusqu'à 200 mètres. Dans le sens du mouvement du transport, les pentes ne sont pas inférieures à 0m,005 ; dans le sens contraire, elles vont jusqu'à 0m,01.

Le chemin de fer est projeté à une voie, sauf sur plusieurs points où l'on établira des gares d'évitement.

Les ouvrages d'art sont nombreux; on devra construire neuf grands viaducs, dont le nombre d'arches varie de trois à vingt, et un pont sur la rivière d'Avène de trois arches.

La dépense est évaluée, y compris une somme à valoir de 415,000 fr., à 5,400,000 fr., soit environ 177,000 fr. par kilomètre.

On suppose une recette brute de 516,412 fr., et en portant la dépense de l'exploitation à 50 0/0 de la recette, un revenu net de 258,206 fr., soit 45 fr. 87 centimes du capital à dépenser.

Ce calcul est établi dans l'hypothèse du transport, à un kilomètre, de : 1° 2,510,000 tonnes de houille ; 2° 360,000 tonnes de fonte de fer ; 3° 750,000 tonnes de marchandises diverses ; 4° 100 voyageurs par jour, au prix moyen par kilomètre de 0 fr. 12 pour les houilles et les fers, de 0 fr. 16 pour les marchandises diverses, et de 0 fr. 75 pour les voyageurs.

Voici en principe quelles sont les bases du projet, sur lequel M. le comte Dubois directeur général des chemins de fer, a fait un rapport :

1° Il est fait concession aux sieurs Veau de Robiac et Ce, propriétaires des mines de Bességes, d'un chemin de fer de Bességes à Alais, par Saint-Ambroix, aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

2° Conformément à l'art. 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront pas émettre, pour la réalisation de l'entreprise, d'actions ou de promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée;

3° Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie, avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

G. Lenon.

Chemins de fer projetés de Corbeil à Nevers et de Chartres à Moret ou Montereau.

Le Conseil d'administration de la Compagnie projetée pour l'exploitation de ces lignes s'est réuni le samedi 4 mars courant.

Le Comité a fait un rapport duquel il résulte :

1° Que les commissions d'enquête nommées par MM. les Préfets de Seine-et-Oise, d'Eure-et-Loir, du Loiret et de la Nièvre, ont pleinement adopté les tracés présentés par la Compagnie;

2° Que MM. les ingénieurs de l'Etat, appelés à émettre leur avis, ont unanimement adhéré à ces tracés;

3° Enfin, que les 36 millions formant le capital en actions ont été entièrement souscrits.

Le Conseil d'administration a donné son approbation au rapport, et a institué un comité de direction permanent, composé de :

MM. Darblay jeune, député au Corps législatif;

Le comte de Montalivet, ancien ministre;

Ernest Feray, manufacturier, membre du Conseil général de Seine-et-Oise;

J. Dumesnil, membre du Conseil général du Loiret;

Amédée Gratiot, directeur de la papeterie d'Essonne;

Vaunois, directeur de la Société des Nu-propriétaires.

D'après ce qui précède, la Compagnie serait en mesure d'exécuter ces lignes importantes dès que les circonstances permettront à l'Empereur de leur en accorder la concession.

Chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

PRÉSENTATION AU CONSEIL D'ÉTAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Dans sa session de 1852, le Conseil général du département des Deux-Sèvres s'est engagé à concourir, par une subvention de 750,000 fr., aux travaux de construction du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, et une loi du 10 juin 1853 a autorisé ce département à s'imposer extraordinairement, pendant neuf ans, à partir de 1854, le nombre de centimes nécessaire pour réaliser cette somme; mais ce mode de réalisation du concours offert n'est pas en rapport avec les conditions faites à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer dont il s'agit. Cette Compagnie, en effet, doit exécuter les travaux en quatre années; d'où résulte la conséquence que les subventions offertes doivent lui être remises dans le même délai.

Le Conseil général des Deux-Sèvres a donc été appelé, dans sa dernière session, à faire concorder son concours avec les conditions imposées à la Compagnie concessionnaire ; et, par une délibération en date du 27 août, il a demandé l'autorisation d'emprunter une somme de 375,000 francs, qui serait appliquée, avec le produit des quatre premières annuités de l'imposition extraordinaire autorisée par la loi précitée, à l'acquittement des engagements du département. Les cinq dernières annuités seraient affectées au service de l'emprunt.

Les propositions du Conseil général des Deux-Sèvres ne sont que la réalisation d'engagements précédemment contractés et sanctionnés; il n'en résultera aucune charge nouvelle pour les contribuables. Le Conseil d'Etat a donc été d'avis qu'il y avait lieu d'accueillir ces propositions, et il soumet à vos délibérations, Messieurs, le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Ayant pour objet d'autoriser le département des Deux-Sèvres à contracter un emprunt destiné à l'exécution du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

Art. 1er. Le département des Deux-Sèvres est autorisé, conformément à la demande que le Conseil général en a faite, dans sa session de 1853, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 5 0/0, une somme de 375.000 fr., qui sera appliquée, avec les quatre premières annuités de l'imposition extraordinaire créée par la loi du 10 juin 1853, au paiement de la subvention votée par le Conseil général, à titre de concours pour l'exécution du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet est autorisé à traiter de gré à gré, avec la Caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Art 2. Le service des intérêts de l'emprunt sera assuré, de 1854 à 1857, à l'aide d'un prélèvement annuel sur les centimes facultatifs.

A partir de 1858, le produit de l'imposition créée par la loi du 10 juin 1853 sera appliqué au remboursement et au paiement des intérêts de l'emprunt.

Le complément des fonds nécessaires à ce dernier service sera, s'il y a lieu, prélevé sur la deuxième section du budget départemental.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat, dans sa séance du 8 mars 1854.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

ORDONNANCE

Qui modifie les Tarifs applicables au Transport des Marchandises.

Paris, le 2 mars 1854.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu : 1° le décret du 5 janvier 1853, qui autorise le ministre des travaux publics à concéder directement le chemin de fer de Paris à Lyon ; ensemble le cahier des charges y annexé ;

2° Le décret du même jour, qui approuve la convention passée pour la concession dudit chemin ;

3° Les ordonnances fixant la classification et les prix de transport des marchandises de toute nature, et notamment l'ordonnance du 30 mai 1851 ;

4° La décision ministérielle du 9 du mois dernier, qui homologue diverses modifications que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon a proposé d'apporter aux tarifs des marchandises transportées à la petite vitesse ;

Considérant qu'il y a lieu de rendre exécutoire, dans le ressort de la préfecture de police, la décision ministérielle précitée ;

Ordonnons ce qui suit :

Article premier. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon est autorisée à faire aux tarifs homologués par l'arrêté ministériel du 20 mai 1851, rendu exécutoire par l'ordonnance de police du 30 du même mois, les modifications indiquées au tableau suivant :

Nature des marchandises transportées.	Séries dont les prix sont applicables aux marchandises transportées.
Glucose, ou sucre de pommes de terre.	5
Manganèse.	6
Marbres en blocs.	
Blocs de 3,000 kil. et au-dessous.	6
Blocs dépassant 3,000 kil., sans cependant excéder 5,000 kil. — Chargement et déchargement par les soins et aux frais du propriétaire de la marchandise.	Tarif spécial 9 c. par tonne et par kilomètre.

II.

La présente ordonnance sera notifiée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Elle sera imprimée et affichée.

Les fonctionnaires et agents spécialement préposés à la surveillance du chemin de fer de Lyon sont chargés d'en assurer l'exécution.

Le Préfet de police,
PIÉTRI.

Par le Préfet :
Le Secrétaire général,
A. DE SAULXURE.

Forges.

SAINT-DIZIER, 9 MARS.

Notre marché résiste aux nouvelles des événements qui se préparent, et n'était l'incertitude que laisse toujours l'attitude indécise des puissances allemandes, on verrait affluer bon nombre d'ordres que les marchands remettent continuellement ; et quoiqu'on soit arrivé à l'époque où l'on commence à remplir les magasins, pour les besoins de la campagne, jusqu'à présent les acheteurs se bornent néanmoins à ne demander que le courant.

Les prix se raisonnent comme précédemment. On a traité plusieurs marchés importants de fonte affinage à 155 fr. Quant aux fers, la situation ne se modifie ni en bien ni en mal ; les demandes alimentent presque toutes les usines, et les cours n'ont pas varié sensiblement : fers laminés, 325 fr.; fers battus à la houille, 335 fr.; fers battus au bois, 335 fr. Les ordres sont restreints; tout y contribue : l'opinion des acheteurs qui est à la baisse, la difficulté d'obtenir du crédit et les préoccupations de la guerre.

PARIS.

En présence des embarras politiques, l'aspect du marché ne tend guère à s'améliorer. Les détenteurs cherchent à maintenir les cours, et presque partout on peut remarquer une concession du côté du vendeur. Où l'on voit particulièrement l'effet des craintes de la guerre, c'est à Paris ; sur cette place, qui est assurée d'un débouché fort important, le marchand suit l'exemple de la province : il restreint ses achats et ne demande qu'au fur et à mesure de l'écoulement de ses magasins.

Dans les entrepôts, la cote des fers est toujours de 340 fr. les fers au coke, et 350 fr. les fers au bois ; sur commande, on a traité de ces derniers à 335 fr., rendus en gare. Les affaires en petit rond sont toujours nulles ou traitées en baisse ; marché a été accepté à 350 et 355 fr., rendu à Paris. Le fil de fer est à un prix nominal ; fil clair, 4 fr. 50 ; fil recuit, 4 fr. 40 et 4 fr. 20. La pointe est cotée 44 fr. le n° 20. Il n'y a rien de changé à la cote des fontes ; la fonte anglaise est à 265 fr. ; le stock est bien approvisionné, sauf en fonte française. Les tôles sont sans variation dans leurs prix : tôle anglaise, 48 fr. ; des Ardennes, 58 fr. 60 ; du Berry, 75 fr. 80.

L'accroissement du stock des métaux dans les Docks-Napoléon se fait encore sentir. Du 21 au 28 février, il a été de 170,367 kil. En lits et meubles en fers, le stock est de 82,686 kil.

On ne mentionne rien d'important en ce qui concerne la vente des métaux ; les prix sont les mêmes avec une tenue faible. Cuivre d'Angleterre, 325 330 fr. ; Id. jaune, 320 ; de Russie, 330 340 fr. ; laminé rouge, 345 350 fr. ; Id. jaune, 320 fr. Zinc brut, 62 fr. 65 ; laminé, 75 fr. Etain Banca, 345 fr. ; étain anglais, 340 fr. ; Pérou brillant, 315 fr. ; id. terne, 305 fr. Plomb de France, 67 fr. ; d'Espagne, 68 fr. ; d'Angleterre, 70 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 4 mars :

La situation du marché des fers est favorable. On considère comme vraisemblable une nouvelle hausse des prix à la prochaine assemblée trimestrielle à Birmingham. Depuis quelques jours, des commandes énormes de fer en plaques et en barres ont été adressées dans le Staffordshire pour les constructions maritimes et pour les ponts tubulaires. Les rails ont continué la hausse, le plus grand nombre des principales maisons étant accablées de commandes et peu disposées à en recevoir de nouvelles. On prévoit une demande considérable de l'Amérique. Les gueuses d'Ecosse n'ont eu aucune activité. On a coté en dernier lieu 96 fr. 25 les numéros mélangés; 105 fr. le Gartsherrie n° 1 ; 102 fr. 50 le Summerlée n° 1 ; 101 fr. 25 le Calder n° 1.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Liége, 3 mars :

Nous n'avons rien appris de nouveau cette semaine en fait de transactions importantes en fonte ou en fer. Les commandes en fers marchands et en fontes de moulage continuent à affluer, et les charbons s'enlèvent à mesure de leur sortie des fosses.

La situation de notre marché reste donc toujours très-bonne, et les prix se maintiennent très fermes aux taux suivants :

Fontes d'affinage, 120 fr. les 1,000 kil. ; fontes de moulage, fr. 140, 150, 160, 170 fr. les numéros 4, 3, 2 et 1 ; fers marchands, fr. 2 30, 2 50, 2 70, pour les numéros 1, 2 et 3.

De nouvelles commandes de machines assez importantes sont arrivées depuis peu dans plusieurs de nos grands ateliers de construction,

lesquels sont aussi en pleine activité. On cite, entre autres, une commande de vingt locomotives avec tenders faite à la société John Cockerill pour le chemin de fer d Erquelines à Saint-Quentin.

Charleroi, 4 mars :

Fontes et fer.— Les prix de ces articles se raisonnent encore aujourd'hui au cours que nous avons indiqué dans notre dernière chronique, c'est-à-dire la fonte affinage à fr. 12 et la fonte moulage à fr. 17, 16, 15 et 14, suivant numéros, les 100 kil. pris à l'usine.

La même stagnation existe aussi dans les prix des fers en barres, qui, par continuation, sont cotés fr. 27, 25 et 23, les numéros 3. 2 et 1. On ne signale plus ces fortes commandes de fonte qui affluaient sur le marché, il y a de cela à peine quelques mois. La plus grande activité existe bien toujours dans nos ateliers ; mais pour rester dans le vrai, il faut dire qu'ils vivent plus du passé que du présent. On remarque aussi depuis quelques jours un peu plus d'offres dans les minerais.

Charbons. — Nous n'avons à signaler aucune variation dans les prix des charbons, ni le moindre ralentissement dans les expéditions, qui ont repris la plus grande activité.

Fret.— Voici le cours du fret par 1,000 kil. : Pour Paris, fr. 12 ; Elbeuf, fr. 13 25 ; Rouen, fr. 13 50 ; Reims, fr. 11 ; Creil, fr. 9 50 ; Saint-Quentin, fr. 8 50 ; Amiens, fr. 11. Pour la Belgique, le fret est descendu à fr. 4 pour Bruxelles ; à fr. 6 50 pour Gand ; à fr. 5 pour Malines et Anvers, plus 5 francs de pourboire.

O. Saupique.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaire que le Conseil d'administration doit soumettre à l'Assemblée générale convoquée pour le 30 mars courant, des modifications à un article des statuts de la Compagnie. Aux termes de l'art. 47 des mêmes statuts, ces propositions ne peuvent être adoptées que dans une assemblée représentant au moins le cinquième du fonds social ; le directeur prie, en conséquence, les propriétaires de vingt actions au plus, de ne pas négliger d'assister ou de se faire représenter à ladite assemblée ; leur rappelant que les cartes d'admission seront délivrées, comme d'ordinaire, sur le dépôt préalable des actions au porteur ou des certificats nominatifs.

Le Conseil d'administration a décidé que les cartes d'admission à l'assemblée seraient également délivrées sur remise de toutes pièces constatant des dépôts d'actions à la Banque, au Crédit mobilier ou au Sous-Comptoir des chemins de fer, à quelque titre que ce soit.

Le directeur de la Compagnie,

C. Didion.

Caisse et Journal des chemins de fer.

Paris, 85, rue Richelieu.

Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. N., à Moiran. — N° 1, si, mais pas de dividende. — N° 2, rien que des intérêts pour l'année ; c'est une valeur qu'il ne faut pas garder. — N° 3, non.— N° 4, oui, à 300 fr. — N° 5, Strasbourg. — N° 6, oui.

M. D., à Paris. — N° 1, oui, en faveur du Lyon — N° 2, oui. — N° 3, oui. — N° 4, si vous avez fait un placement, non. — N° 5, quand ils seront entièrement libérés.

M. V., à Saint-Etienne. — N° 1, oui. — N° 2, oui, mais avec le temps.

M. — Le dividende de 13 fr. est en dehors de l'intérêt à 4 0/0.

M. A. L., à Nanteuil. — Lyon.

M. D., rue du Bac. — N° 1, rien. — N° 2, les administrateurs voulaient appeler sans utilité, on s'y est opposé et on a pu provisoirement empêcher. — N° 3, au cours. La Banque de France ne les publie pas, le Crédit mobilier suivra cet exemple.

M. A. C., à St-Josse. — N° 1, pour 1853, environ 22 fr. ; pour 1854, environ 25 fr. — N° 2, oui. — N° 3, non, et dans le cas contraire 50 fr. — N° 4, probablement, si les événements politiques ne s'y opposent pas. — N° 5, n° 1.

M. V. H. à Saint-Quentin. — N° 1, valeur de spéculation dans laquelle il faut peu s'engager — N° 2, environ 30 fr. — N° 3, 50 fr. tout au plus. — N° 4, 45 fr., et 55 à 60 fr. — N° 5, environ 30 fr. tout compris.

M. L. F. B., à Neuchâtel. — Mauvaise affaire.

M. XXX. — N°s 1 et 2, s'abstenir. — N° 3, oui ; ce serait prudent. — N° 4, attendre. — N° 5, oui, mais dans un avenir plus éloigné.

M. G., à Montreuil. — Quant à l'avenir des n°s 1 et 2, il est ordinaire, parce que les versements seront lourds. — N° 3, le revenu pour 1853 sera à peu près égal, mais pour 1854, la différence sera de 10 à 15 fr.

M. B., à Toul. — La Compagnie n'a pas fait connaître exactement les modifications ; mais elles seront peu importantes.

M. X., à Valenciennes. — Vos valeurs sont excellentes ; les unes et les autres s'amélioreront par les recettes ; il faut conserver.

M. R., à Bordeaux. — N° 1, bonne valeur. — N° 2, sans avenir. — N° 3, 70 fr. — N° 4, 45 fr.

M , D. à Valenciennes. — N° 1, jouissance du 1er janvier, mais aucun droit au dividende de 1853. — N° 2, oui, tout est d'accord. — N° 3, les recettes sont bien augmentées ; nous croyons qu'on essaiera de faire monter cette valeur ; alors il faudra vendre. — N° 4, oui. — N° 5, c'est une question politique. — N° 6, il n'est pas classé, et l'opinion ne lui est pas favorable.

M. L. J , à Bordeaux. — N° 1, en avril ou mai, environ 30 fr. — N° 2, oui. — N° 3, Orléans, Lyon, Nord, Strasbourg. — N° 4, c'est probable.

M. J. R. M. de Ch. — Non. —La rectification a eu lieu.

M. R., à X. — N° 1, à la direction et à la constitution de l'affaire. — N° 2, non. — N° 3, excellent, mais sujet à de fortes variations dans peu de temps. — N° 4, s'abstenir. — N° 6, non pas prochainement, mais inévitablement. — N° 7, non ; la différence sera d'un neuvième. — N° 8, attendre.

M. H., à Paris. — Non.

M. A du H. — N°s 1 et 2, nous ne connaissons pas ces affaires. — N° 3, de 30 à 35 fr. — N° 4, sans avenir.

M. F. L**. — N° 1, 15 à 18 0/0. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, oui. — N° 4, excellent. —N° 5, médiocre.

M. A. de P., à Blaye. — N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, 75 à 80 fr.

M. B. M., à Beauregard. — N° 1 , oui. — N° 2, c'est probable. — N° 3, oui. — N° 4, Midi — N° 5, oui. — N° 6, sous peu de jours, la Compagnie prendra une résolution.

Chemin de fer Léopold.

Movimento e Incasso del mese di Gennajo 1854, col confronto dello stesso mese nell anno 1853.

		PASSEGGERI.	INCASSO.		
		N°	Lire	S.	D.
Da Passeggeri	1853 ..	62,209	105,336	6	[illegible]
	1854 ..	62,899	110,750	17	[illegible]
Da R. Dipartimenti..........	1853..	984	4,603	11	[illegible]
	1854..	978	5,125	13	[illegible]
Totali......	1853..	63,1[illegible]3			
	1854..	63,877			
Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec.	1853		9,772	10	[illegible]
	1854		13,858	12	[illegible]
Mercanzie e Bestiami............	1853		37,277	16	[illegible]
	1854		81,116	1	[illegible]
Totali...........	1853		156,800	5	[illegible]
	1854		210,851	4	[illegible]

Firenze, 9 Febbrajo 1854.

Il Direttore degli Affari Sociali,

Ubaldino Peruzzi.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 5 au 11 mars 1854.

74,838 voyageurs	256,363 80
Bagages, marchandises, etc.	434,415 90
TOTAL	690,779 70

Semaine correspondante de 1853.

65,650 voyageurs	200,089 00
Bagages, marchandises, etc.	337,148 04
PRODUIT total	537,237 04

Recette totale du 1er janvier au 11 mars.

1854	6,538,152 36
1853	5,535,141 32
DIFFÉRENCE	1,003,011 04

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1854.

9,038 voyageurs	93,579 25
Bagages, marchandises, etc.	116,893 45
TOTAL de la semaine	210,472 70
TOTAL de l'exercice courant	1,952,093 00
Semaine correspondante de 1853	166 091 10
Exercice correspondant de 1853	1,635,853 50

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1854.

2,407 voyageurs	37,320 45
Bagages, marchandises, etc.	60,818 85
TOTAL de la semaine	98,139 30
TOTAL de l'exercice courant	144,726 35
Semaine correspondante de 1853	67,446 10
TOTAL de l'exercice correspondant	104,999 65

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1854.

(Grande vitesse) 33,021 voyageurs	191,428 50
(Petite vitesse) Bagages, marchand.	198,749 40
TOTAL de la semaine	390,177 90
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	2,932,405 30
TOTAL	3,322,583 20
Semaine correspondante de 1853	323,381 45
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	2,862,023 75
TOTAL de l'exercice correspondant	3,18 ,405 20

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 27 février au 5 mars 1854.

1,757 voyageurs	20,524 74
Messageries, bagages, marchandises	37,105 69
TOTAL	63,630 43
Semaine correspondante de 1853	52,913 89
Recette totale du 1er janv. au 5 mars 1854	497,658 09
— 1853	421,430 90
Différence en faveur de 1854	76,227 19

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1854.

Voyageurs	306,078 35
Bagages, marchandises, etc.	494,086 93
TOTAL	800,165 28
Semaine correspondante de 1853	558,412 99
Différence en faveur de 1854	241,752 29
Recettes du 1er janvier au 4 mars	7,212,965 16
Recette correspondante de 1853	5,312,297 48
Différence en faveur de 1854	1,900,097 68

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 10e semaine.

Du 5 au 11 mars 1854.

Voyageurs	212,470 65
Marchandises	327,930 66
TOTAL de la semaine	540,401 31
Recettes antérieures	4,174,856 98
TOTAL GÉNÉRAL	4,715,258 29
10e semaine de 1854	540,401 31
Semaine correspondante de 1853	382,301 89
Différence en faveur de 1854	158,099 42
Exercice 1854	4,715,258 29
Id. 1853	3,513,874 29
Différence en faveur de 1854	1,201,384 00

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 5 au 11 mars 1854

Voyageurs	11,202 10
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	24,620 48
TOTAL	35,822 58
Recettes antérieures	234,889 10
TOTAL	270,711 68

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 6 au 12 mars 1854.

Ouest. — 10,571 voyageurs (gr. vitesse	44,904 15
(Petite vitesse)	35,977 97
TOTAL	80,882 12
Rive droite. — 32,087 voyageurs	26,472 50
Rive gauche — 18,017 voyageurs	14,560 25
TOTAL	121,914 87
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	60,218 60
Rive droite	20,594 10
Rive gauche	10,300 65
TOTAL	91,113 65

Recette totale du 1er janvier au 12 mars 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	1,063,993 65
Idem. — 1853	894,126 54

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 26 février au 4 mars 1854.

Voyageurs	70,749 05
Bagages et marchandises	107,992 55
TOTAL de la semaine	178 841 60
Semaine correspondante de 1853	123,526 15
Augmentation	55,315 45
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	1,563,805 37
Recette correspondante de 1853	1,257,658 80
Augmentation	306,146 57

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854	27,293	12,651 35	367 55	13,018 90
1853	23,157	10,799 70	240 00	11,039 70
En faveur de 1854	4,136	1,851 65	127 55	1,979 20

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

Voyageurs .... 111,836. Recettes.	75,463 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest	68,130 05
Total	143,593 35

Février 1853.

Voyageurs .... 106,393 Recettes	119,447 09
Différence en faveur de 1854	24,145 36

COMPARAISON :

Les deux mois de 1854 ont donné	297,764 65
La même période de 1853 a donné	261,468 65
Différence en faveur de 1854	36,296 00

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de février.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	24,097 50	20,765 50	21,729 91
Bagages	451 38	387 04	402 74
Bétail	908 70	1,132 60	759 70
Marchandises	17,757 19	15,412 49	15,321 85
	43,214 77	37,697 63	38,214 20

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de février 1854 de fr. 5,517 14 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,000 57 sur 1852.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie en 1845 et en 1847, sont prévenus que les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203 — 6,210 — 6,213 — 6,225 — 6,230 — 6,231 — 6,232 — 6,234 — 6,236 — 6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,251 — 6,266 — 6,269 — 6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281 — 6,283 — 6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297 — 6,299; et celles de l'emprunt de 1847, portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015 — 1,017 — 1,019 — 1,023 — 1,035 — 1,037 — 1,038 — 1,052 — 1,061 — 1,064 — 1,083, désignées par le sort au tirage du 24 février 1854, sont remboursées, à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 1er mars 1854, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

Le Chef de l'Exploitation,

G. de Lapeyrière.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,

G. de Lapeyrière.

CHEMINS DE FER DE

DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 4e des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars courant, à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Extrait des statuts.

« Art. 41. — Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées. Les certificats donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la réunion d'une carte d'admission à l'assemblée générale. Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration. Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

« Art. 44. Vingt actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

« Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. »

Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux actionnaires qui en feront la demande au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

L'assemblée générale devant être appelée à délibérer sur une modification des statuts, et les statuts exigeant dans ce cas la réunion du cinquième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à l'assemblée du 30 mars.

Le Directeur de la Compagnie,

C. Didion.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars courant, leurs titres sont reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis en échange, un récépissé de dépôt nominatif sur la présentation duquel les dividendes semestriels seront payés.

CHEMIN DE FER DE

SAINT-ÉTIENNE A LYON

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, *en liquidation*, sont prévenus qu'à partir du 15 mars courant, les bureaux de l'Agence centrale seront transportés place Vendome, 16 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore retiré leurs bons de délivrance sont instamment invités à se presser de le faire pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le samedi 25 mars 1854, à trois heures, au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23.

Ont droit de faire partie de l'assemblée générale tous les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés au siége social quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

Les certificats de dépôt, délivrés par le Conseil d'administration en conformité de l'art. 11 des statuts, donneront droit également à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour cette assemblée.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Deuxième versement de 50 fr. par action. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars courant, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. A. Marcuard et Ce, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé, dès ce jour, à raison de 2 fr. par action au choix des porteurs.

MM. V. SAINT-PAUL ET Ce,

CHANGEURS, 21, boulevard Montmartre, achètent avec prime de 6 fr. par 1,000 fr., les pièces de 5 f. antérieures à 1825.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

COUPURES D'OBLIGATIONS DE CENT FRANCS. — Par une décision du Conseil d'administration, le principe de la division des lots proportionnellement à la valeur des coupures d'obligations foncières s'appliquera désormais aux coupures de cent francs qui auront droit chacune au dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme il a déjà été appliqué aux coupures de 500 fr., qui ont droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière.

Les porteurs des coupures de cent francs précédemment émises avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr., ont la faculté de les échanger sans aucuns frais en représentant les dix coupures du même numéro contre des coupures de cent francs, à l'égard desquelles s'appliquera le principe de la division des lots par dixième.

Rien ne sera modifié dans la position de ceux qui préféreront conserver à leurs titres la forme et les droits actuels.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 *fr.*, sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de cent francs, à l'égard desquelles s'exerce la division des lots par dixième, elles auront droit au tirage du mercredi 22 mars, des obligations du Crédit foncier de France à :

Dix lots de	10,000 fr.
Vingt lots de	5,000
Dix lots de	2,000
Et cinquante lots de	1,000

En outre, chaque coupure de cent francs sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des lots attribués aux obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois : les 22 mars, 22 juin, 22 septembre et 22 décembre de chaque année.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 29 courant, de 10 à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre ;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon ;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées, et sur les moyens d'exécution ;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

VENTE D'ACTIONS.

Le lundi 20 mars 1854 et jours suivants, s'il y a lieu, il sera procédé, à la Bourse de Paris, par le ministère de Me Billaud, agent de change, à la vente de 1,250 actions au porteur des mines et fonderies de Pontgibaud (Puy-de-Dôme).

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le cinquième tirage trimestriel des obligations du Crédit foncier de France aura lieu le 22 mars à l'hôtel de ville.

Il comprendra neuf lots :

Le premier numéro sortant gagnera	100,000 f.
Le second,	50,000
Le troisième,	50,000
Le quatrième,	20,000
Les cinq numéros suivants, chacun 10,000 fr., ci.	50,000
Total,	270,000 f.

Les porteurs de promesses d'obligations foncières appartenant à la série M, qui n'ont pas usé de la faculté de conversion, sont prévenus qu'ils doivent effectuer avant le 22 mars le versement des 300 francs actuellement exigibles, faute de quoi ils ne participeraient pas au bénéfice du tirage.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de février dernier, autorisé des prêts pour une somme de 4,272,000 fr. qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 48,320,200 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de février 227,863 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,113,323 fr. 75 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de février, pour 13,036 100 fr. de demandes.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44. — MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire : *ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853; *extraordinaire* pour recevoir communication des notifications du gouvernement concernant la constitution de la Compagnie, et pour délibérer sur les mesures qu'elles comportent.

Les propriétaires de vingt-cinq actions au moins ont seuls droit d'y assister ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de vingt-cinq actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 27 mars, soit, et avant le 23 mars, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

CRÉDIT INDUSTRIEL.

MM. les actionnaires du Crédit industriel sont prévenus qu'à partir du 1er avril prochain, il leur sera payé par chaque action, au siége de la Société, rue Vivienne, 38 bis :

1° L'intérêt de 5 0/0 l'an pour le premier semestre échu, soit	1 f. 25 c
2° Un à-compte sur le dividende de l'exercice courant de	3 00
Ensemble, par action,	4 f. 25 c.

MM. J. de Malevergne et Ce se chargent, pour Paris et la province, des souscriptions et versements au Trésor public pour l'emprunt de 250 millions.

OCCASION.

A VENDRE UNE MACHINE A VAPEUR VERTICALE,

pouvoir de cinq à six chevaux en bon état.

S'adresser à MM. Buddicom et Ce, ingénieurs mécaniciens, à Sotteville-lez-Rouen.

4, boulevard des Italiens, à Paris. — 7, rue Beauveau, à Marseille.

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR

DU ROYAUME

DES DEUX-SICILES

en correspondance des

MESSAGERIES GÉNÉRALES

DE FRANCE

CAILLARD ET Ce

VOYAGEURS ET MARCHANDISES

Service direct
DE MARSEILLE A NAPLES
En 48 heures

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois *à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont

Vesuvio......	de 300 chevaux.
Capri........	
Ercolano.....	
Mongibello....	
Sorento (à hélice)...	de 600 tonn.
Amalfi (dito)...	de 650 dito.

On délivre, à Paris, des billets directs et on reçoit les marchandises à l'agence maritime, boulevard des Italiens, n° 4.

Les bateaux, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de l'aménagement.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A BRUXELLES ET COLOGNE

et dans leurs environs, orné d'une carte et de onze jolies gravures.

Prix : relié, 2 fr. — broché, 1 fr. 50.

Le Guide du Voyageur sur le chemin de fer du Nord parcourt l'Ile-de-France, la Picardie, l'Artois, la Flandre, puis il traverse la Belgique, où il visite les principales villes du royaume belge, pénètre dans les possessions rhénanes dépendantes de la Prusse, et s'arrête ensuite à Cologne.

C'est à coup sûr un riche itinéraire. Toutes les villes industrielles du Nord et de la Belgique passent sous vos regards. Vous suivez avec intérêt dans ce *Guide* leur naissance et leur progrès. Déjà, au XVe siècle, elles sont assez riches pour lutter avec les ducs de Bourgogne, et pour traiter avec des rois tels que Louis XI. Toute l'histoire municipale de la France est en résumé dans ces pages. On y voit naître la bourgeoisie, on la voit sortir laborieusement, peu à peu, avec toutes les douleurs de l'enfantement le plus pénible, d'un sillon et d'une boutique.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication et de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction) — les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

TABLE DE PYTHAGORE

BARÈME expliqué et élevé jusqu'à **99 fois 99**, suivi de deux tableaux **d'intérêts simples et d'intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,
Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Un événement important a occupé presque exclusivement la spéculation depuis huit jours. Le gouvernement s'est décidé samedi dernier à réaliser l'emprunt de 250 millions au moyen d'une souscription publique et nationale, en offrant aux souscripteurs les avantages et les bénéfices qui sont ordinairement réservés aux banquiers soumissionnaires des emprunts. Ainsi la rente 3 0/0 était vendredi dernier à 66 40 et le 4 1/2 à 93 40. M. le ministre des finances a offert aux souscripteurs de la rente 3 0/0 à 65 25, ou de la rente 4 1/2 0/0 à 92 50, avec la faculté de ne verser qu'un dixième en souscrivant, et de payer le reste en quinze versements mensuels. En outre, la jouissance de l'emprunt en 3 0/0 étant fixée au 22 décembre dernier, les souscripteurs toucheront le premier coupon d'intérêt dès le mois de juin prochain, quoiqu'ils n'auront encore versé que leur dixième de garantie et leur premier versement. Il en résulte que l'emprunt en 3 0/0 ressort pour les souscripteurs à 62 75, et celui en 4 1/2 0/0 à 89 50.

L'idée de cet emprunt a été accueillie partout avec enthousiasme; les listes de souscriptions ont été couvertes dès les premiers jours, et l'on ne doute pas que l'on atteigne avant le 25 courant, jour de clôture des souscriptions, le chiffre de 1 milliard pour toute la France.

La souscription de l'emprunt a fait un peu de tort aux actions de chemin de fer. Comme il faut verser un dixième de la somme que l'on souscrit, quelques porteurs d'actions ont vendu afin de se procurer les sommes dont ils avaient besoin pour leurs souscriptions. Cependant, quoiqu'il y ait eu un peu de lourdeur sur le marché des chemins de fer, la baisse a été peu importante. Chaque semaine apporte une nouvelle preuve du développement continuel des recettes, et confirme les espérances des détenteurs. L'approche des assemblées générales et de la fixation des dividendes est aussi de nature à soutenir les cours. Aussi les prix qui avaient paru tendre à la baisse au moment de la liquidation, se sont de nouveau raffermis. Les actions d'Orléans ont continué à être recherchées, quoique les escomptes aient cessé depuis plusieurs jours. Elles ont repris à 1110, et elles se soutiennent encore de 1095 à 1100. Très-peu d'actions se trouvent en circulation; le plus grand nombre est immobilisé entre les mains de porteurs sérieux qui ne songent nullement à s'en défaire.

Les actions du Nord se sont maintenues avec la même fermeté; elles se sont relevées un moment à 750, et elles se soutiennent encore aux environs de 740.

Les actions de l'Est se tiennent de 715 à 725, et il se présente continuellement des acheteurs lorsque les cours retombent à 715. Le dividende de l'exercice écoulé paraît devoir être fixé à 30 fr., ce qui, avec les 20 fr. d'intérêt, donnera un produit de 50 fr. pour l'année : c'est, aux cours actuels, un revenu annuel de près de 7 0/0, avec la perspective d'une forte augmentation de dividende pour l'exercice 1854.

Les actions de Lyon ont éprouvé peu de variations; elles se sont élevées plusieurs fois à 822 50 et 825, mais elles sont revenues à 815 et 812 50.

Les affaires ont été peu animées sur les autres lignes. Les capitaux se portent avec une sorte de partialité sur les grandes lignes dont on peut maintenant apprécier les futurs revenus.

Les actions de la Banque de France se maintiennent invariablement à 2,670. Toutes les autres sont affectées, et leur négociation est devenue très-difficile.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 9 jusqu'à celle du 16 mars.

Le 3 0/0 a monté de 66 15 à 67; il est resté à 66 40 au comptant et à 66 30 à terme.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 10 à 92 50 au comptant et à 92 20 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,695 à 2,670; elle est restée à 2,670.

Le Crédit mobilier a monté de 570 à 590; il a fermé à 570.

Les actions du Nord ont monté de 730 à 750; elles ont fermé à 740.

L'Est a monté de 715 à 730, il a fermé à 722 50; les nouvelles de l'Est ont varié de 567 50 à 560.

Lyon a monté de 812 25 à 825; il a fermé à 827 50.

Lyon à la Méditerranée a monté de 670 à 690, il est resté à 677 50.

Orléans a monté de 1,080 à 1,110; il a fermé à 1,097 50.

Rouen a monté de 835 à 872 50; il est resté à 878.

Le Havre a varié de 450 à 447 50.

Bâle a monté de 350 à 359 50.

Saint-Germain a monté de 605 à 620; il est resté à 615 au comptant et à 610 à terme.

L'Ouest a varié de 580 à 577 50.

Cherbourg a fléchi de 465 à 460.

Dijon a monté de 515 à 542 50; il est resté à 537 50.

Le Midi a fléchi de 532 50 à 527 50; il est resté à 530.

Le Grand-Central a varié de 430 à 332 50; il est resté à 430.

Genève a monté de 440 à 445; il est resté à 443 75.

Versailles a varié de 300 à 305.

Samedi. — Le décret relatif à la réalisation de l'emprunt par souscription nationale n'a pas empêché les premiers cours de la rente d'être faibles; mais de nombreux achats ont fait remonter toutes les valeurs à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 25 à 66 50, et à terme de 66 15 à 66 50. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 92 70 à 92 95, et à terme de 92 70 à 92 90. La Banque s'est tenue à 2,670; le Crédit mobilier, de 575 à 580; le Nord, de 740 à 745; l'Est, de 720 à 725; Lyon, de 810 à 815; Orléans, de 1,090 à 1,092 50; Lyon à la Méditerranée, de 672 50 à 680; le Grand-Central, de 430 à 432 50; le Midi, de 535 à 531 25; l'Ouest, de 580 à 577 50; Saint-Germain, de 610 à 615; Dijon, de 520 à 525. Rouen a fait 870; le Havre, 447 50; Cherbourg, 465; Versailles, 300; Sceaux, 160.

Lundi. — La bourse était très-ferme; l'enthousiasme avec lequel l'emprunt a été accueilli par le public a donné lieu à quelques rachats importants sur la rente. Les chemins de fer étaient également en hausse. Le 3 0/0 a monté au comptant de 75 c. à 93, et s'est tenu comme la veille à terme à 92 90. La Banque a fait 2,670. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 582 50; les actions du Nord, de 1 25 à 746 25; l'Est, de 2 50 à 727 50. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 2 50 à 562 50. Lyon a monté de 6 25 à 821 25. Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 680. Dijon a monté de 10 à 535; le Grand-Central, de 2 50 à 435; Orléans, de 7 50 à 1,100; le Havre, de 2 50 à 450; Bâle, de 1 25 à 353 75. Rouen s'est tenu à 870; Saint-Germain, à 615; Cherbourg, à 465. Le Midi a fait 535.

Mardi. — Les cours se sont encore un peu améliorés sur la rente, mais les affaires étaient peu importantes. Le déport avait disparu sur la rente et était remplacé par du report. Les chemins étaient bien tenus. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 66 80, et à terme de 15 à 66 85. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu au comptant à 93, et il a monté à terme de 05 à 92 95. La Banque a fait 2,670: le Crédit mobilier, 582 50. Les actions du Nord se sont tenues à 746 25; l'Est, de 730 à 727 50; les nouvelles de l'Est, de 565 à 562 50; Lyon, de 823 75 à 820; Lyon à la Méditerranée, de 685 à 687 50; Orléans, de 1,100 à 1,105; Rouen, de 870 à 872 50. Le Havre a fait 450; Bâle, 353 75; Genève, 442 50; l'Ouest, 582 50; Cherbourg, 562 50; Dijon, 540; le Midi, 535; le Grand-Central, 430; Saint-Germain, 617 50.

Mercredi. — Les cours n'ont pas pu se soutenir. Toutes les valeurs ont rétrogradé par suite de nombreuses ventes de petites inscriptions au comptant. Les chemins de fer étaient tous en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 66 70. et de 15 c à 66 70 à terme; le 4 1/2 0/0, de 40 c. à 92 60 au comptant, et de 15 c à 92 50 à terme. La Banque a fait 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 fr. à 577 50; le Nord, de 3 75 à 742 50; Lyon, de 2 50 à 817 50; l'Est, de 2 50 à 725. Les nouvelles de l'Est se sont tenues à 562 50; le Midi a fléchi de 2 50 à 532 50. Le Grand-Central s'est tenu à 430; l'Ouest, à 580; Cherbourg, à 460; Saint-Germain, à 615; Orléans, à 1,100; Rouen, à 871 25; le Havre, à 450; Bâle, à 355.

Jeudi.—La baisse a fait de nouveaux progrès au milieu de la stagnation des affaires. La liquidation des chemins de fer s'est faite pourtant avec facilité. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 20 à 66 40. et à terme de 66 40 à 66 30. Le 4 1/2 0/0 a fait 92 50 au comptant, et 92 20 à terme. La Banque s'est tenue à 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 572 50; le Nord, de 2 50 à 737 50; Lyon, de 2 50 à 815; l'Est, de 2 50 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 560; Orléans, de 2 50 à 1,097 50; Rouen, de 6 25 à 865; le Havre, de 2 50 à 417 50; la Méditerranée, de 5 à 677 50; Genève, de 2 50 à 442 50; Dijon, de 2 50 à 537 50; le Midi, de 2 50 à 530. Le Grand-Central s'est tenu à 430; Saint-Germain, à 615.

Vendredi. — La bourse a été faible, mais les variations ont eu très-peu d'importance sur toutes les valeurs. Les titres étaient plus rares au comptant. Le 3 0/0 a varié de 66 20 à 66 10; le 4 1/2 0/0, de 92 40 à 92 70; la Banque, de 2,680 à 2,690; le Crédit mobilier, de 572 50 à 571 25; le Nord, de 737 50 à 738 75; Lyon, de 815 à 813 75; l'Est, de 725 à 722 50; Lyon à la Méditerranée, de 640 à 673; Saint-Germain, de 612 50 à 610; Dijon, de 537 50 à 536 25; le Grand-Central, de 430 à 432 50; le Midi, de 532 50 à 530; Cherbourg, de 460 à 455; l'Ouest, de 585 à 580. Bâle a monté à 360. Rouen était à 870; le Havre, à 445; Versailles, à 300.

AD. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 11 au 17 Mars 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'ém.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
710	913	99	400.000	400	tout	41 fr 50 p. un an	juillet 1853	Nord	743 »	745 »	746 25	747 50	748 »	747 50	742 50	742 50	740 »	»	738 75	738 75
tout.	137	99	72.000	500	tout	60 fr.	janv. 1854	Paris à Rouen	870 »	872 50	870 »	»	872 50	872 50	871 75	»	870 »	»	867 50	»
tout.	92	97	40 000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	sept. 1853	Rouen au Havre	447 50	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»	447 50	»	445 »	»
tout.	51	94	36.000	500	400	0 fr. 20 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	juillet 1853	Caen et Cherbourg	465 »	»	465 »	»	462 50	»	460 »	»	»	»	455 »	»
tout	25	99	34.000	»	tout	31 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain	615 »	612 50	615 »	615 »	617 50	617 50	615 »	610 »	615 »	610 »	610 »	610 »
tout	17	99	20 000	500	tout	7 fr. 50 p. 0 m	juillet 1852	Versailles (r. g.)	310 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	310 »	»
110	»	99	30 000	500	250	»	avril 1853	Ouest	577 50	»	580 »	»	592 50	592 50	583 »	»	580 »	»	540 »	585 »
tout.	11	50	0.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	160 »	»	160 »	»	160 »	»	»	»	160 »	»	»	»
1116	1502	99	300.000	500	tout	45 fr. 50 p. un an	oct. 1854	Orléans	1092 50	1100 »	1100 »	1100 »	1105 »	1105 »	1100 »	1096 25	1097 50	1097 50	1090 »	1093 75
617	000	99	250 000	500	tou	21 fr. p. un an	janv. 1853	Paris à Strasbourg	725 »	723 75	727 50	727 50	727 50	730 »	725 »	725 »	721 50	722 50	722 50	723 50
»	»	»	250.000	500	400	4 0 0 p. un an	»	Id. nouvelles	563 75	562 50	564 50	562 50	562 25	565 »	562 50	563 75	560 »	561 25	558 75	» 50
14	198	99	84 000	350	tou	14 fr p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	352 50	»	353 75	353 75	353 75	»	345 »	346 »	357 50	»	360 »	362 50
384	515	91	240 000	500	250	5 0 0.	janv 1854	Paris à Lyon	815 »	817 50	821 25	821 25	820 »	821 25	817 50	816 25	817 50	817 50	813 75	816 »
	»	99	3.300	500	100	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.300	500	250	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon	535 »	530 »	535 »	535 »	540 »	542 50	540 »	537 50	537 50	»	536 25	537 50
»	»	»	»	»	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	»	»	440 »	440 »	442 50	445 »	445 »	»	»	»	»	445 »
»	»	99	80 000	500	300	4 fr et 4 0/0 p. un an	juin 1853	Lyon à la Méditerr.	690 »	685 »	690 »	692 50	697 50	697 50	692 50	692 50	690 »	»	675 »	675 »
»	750	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853	Chemins du Midi	524 25	532 50	525 »	526 25	525 »	527 50	532 50	532 50	»	»	530 »	»
tout.	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Grand Central	432 50	432 50	435 »	432 50	430 »	430 »	430 »	430 »	430 »	»	432 50	427 50
tout.	40	80	12.500	1.000	tout	10 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	30	90	9 400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux

	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
Rentes 3 0/0	66 55	66 50	66 70	66 70	66 90	66 85	66 70	66 70	66 40	66 30	66 10	66 20
Rentes 4 1/2 0/0	92 95	92 90	93 »	92 90	93 »	92 95	92 00	92 30	92 50	»	92 70	92 50
Banque de France	»	»	2970 »	»	2970 »	»	2970 »	»	2970 »	»	2990 »	»
Crédit mobilier	580 »	582 50	582 50	585 »	581 50	582 50	577 50	576 25	572 50	572 50	571 25	572 50
Comptoir national	495 »	»	500 »	»	495 »	»	495 »	»	495 »	»	495 »	495 »
Banque foncière	500 »	»	495 »	»	500 »	»	495 »	»	495 »	»	500 »	470 »
Do Obligations (Cert.)	950 »	»	960 »	»	965 »	»	961 50	»	965 »	»	957 50	959 75

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 11 au 17 mars 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts annuels	Époques des tirages	Dates des paiements
1854.	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	60.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	525	375	625	5 0/0	»	Do
1851.	101.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Do.	3.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén	Do
Do.	50 300	96 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.
1848.	11.431	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1852.	4.405	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1853.	17.781	— —	1.000	375	1.250	5 0/0	»	Do
1841.	7.389	31 —	1 105	tout.	1.250	25	»	Do
1850.	9.931	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Do
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do
1849.	3.333	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1852.	150.000	50 —	310	tout.	500	3 0/0	»	Do
1845.	3.867	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	4.999	98 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1846.	13.000	76 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre.
1849.	5.000	87 —	900	tout.	1.250	0 0/0	Do	janvier juillet.
1853.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1853.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	Do	janvier juillet.
1841.	1.800	» »	»	tout.	625	25 »	Do	avril octobre.

Noms des compagnies	11	13	14	15	16	17
Nord-Boulogne	317 50	312 50	315 »	312 50	313 10	312 50
Paris à Lyon	1020 »	1020 »	1020 »	1020 »	1020 »	1020 »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »
Do Nouvelles 3 0/0	300 »	300 »	300 »	300 »	300 »	310 »
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	505 »	505 »	505 »	506 »	510 »	505 »
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	»	»	975 »	»	970 »
Do (nouvelles)	975 »	975 »	»	975 »	»	970 »
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
Do (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	»	1010 »
Do (Nouvelles 1852)	300 »	303 75	307 50	305 »	307 50	305 »
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	»	»	»	»	1000 »	»
Rouen au Havre	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	»	490 »	»	»	420 »	»
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 10 au 16 mars 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	10	11	13	14	15	16
Nord	727 50 à 731 50	735 » à 740 »	741 75 à 750 »	743 75 à 750 »	743 75 à 750 »	737 50 à 743 75
Paris à Strasbourg	710 » à 718 75	718 75 à 725 »	718 75 à 731 25	718 75 à 731 25	718 75 à 731 25	715 » à 722 50
Orléans	1050 » à 1100 »	1050 » à 1100 »	1075 » à 1125 »	1075 » à 1125 »	1075 » à 1125 »	1050 » à 1125 »
Paris à Rouen	850 » à 900 »	850 » à 900 »	850 » à 900 »	850 » à 900 »	850 » à 900 »	850 » à 900 »
Rouen au Havre	450 » à 462 50	450 » à 455 »	450 » à 465 »	450 » à 465 »	450 » à 455 »	450 » à 460 »
Lyon	805 » à 812 50	810 » à 817 50	815 75 à 825 »	816 75 à 825 »	815 75 à 825 »	812 50 à 815 75
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce	500	410
— Leroy, de Castrel et Ce	1000	1170
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1015 »
Do Do (1852)	1000	1107 50
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775
Sambre française canalisée	500	1300
Tenez ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	250	485
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1300
Corphalie ... Zinc.	250	»
Stolberg ... Zinc.	751	»
Carbonifère	750	750
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	100	38 50
Blanzy ... Charbon	500	600
Grand'Combe ... Charbon.	1/3 591	510
Charbonnages belges	500	320
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1400	210
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7231	410
Centre-du-Flénu ... Charbon.	1010	130
Long-Pendu ... Charbon.	500	»
Épinac ... Charbon.	1/2 4.0	»
Rhône et Loire ... Charbon.	501	251
Douchy ... Charbon.	5001	»
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	800

Dénomination	Pair	D. cours
Echarcon ... Papeterie.	1000	1050
Essonne ... Papeterie.	1000	»
Seyssel ... Asphalte.	1000	480
Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1700
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	3000	4130
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Audincourt ... Forges.	2000	4700
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1000
Herserange (n. libér.) ... Forges.	301	187 50
Le Phénix	750	»
De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4550
Valentin-Coq ... Usine.	500	930
Socté d'Cail et Ce ... Usine.	500	600
Christofle ... Usine.	500	915
Toyson de Cambroy ... Usine.	500	800
Télégraphe sous-marin	25	21
Gaz anglais (Paris)	2500	4500
— français (Paris)	500	000
— parisien (Paris)	1000	1275
— du Bel-Air (lib. libéré)	500	»
— du Nord (Batignolles)	500	625
— de l'Ouest (Passy)	501	705
— de l'Est (Vincennes)	500	»

Dénomination	Pair	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	»
— d'Arles, 1re série	100	93
— Do 2e série	100	45
— de Besançon	450	585
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	1000	6000
— Caillard	1000	»
Gondoles parisiennes	500	160
Omnibus (Entreprise générale)	1500	1000
Omnibus (rive gauche)	250	»
Favorites ... Omnibus.	500	1710
Hirondelles ... Omnibus.	1000	»
Orléanaises ... Omnibus.	1000	705
Tricycles ... Omnibus.	500	510
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	600
Dourares ... Pet. voit.	500	525
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	600
Sylphides ... Pet. voit.	100	555
Générale ... Ass. maritime.	1250	45 0/0
Lloyd français ... Maritime.	5000	151/2 0/0
Union des Ports ... Maritime.	5000	13 0/0 b.
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination	Pair	D. cours
Sécurité ... Maritime.	5000	20 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	11 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	4000	145 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	32.500
Union ... Incendie.	5000	37 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	33 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	1000	2300
Providence ... Incendie.	2500	31 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 50	»
— de Cette	10	»
— de Pampous	25	»
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1070	1100
— d'Aix-la-Chapelle	375	305
— de Montluçon	500	410
Docks	250	207 »
Journaux réunis ... P.	500	510
Maberly (Amiens)	500	750
Cohin (Frévent)	500	845
Gamaches	500	410
Palais de Cristal	100	93 75
Richer	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, F. Solar.

N° 707. 13e ANNÉE. — N° 12. SAMEDI, 25 MARS 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

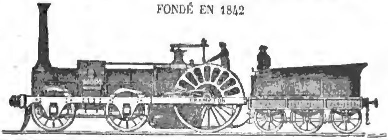
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Étranger........	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

AVIS A NOS ABONNÉS.

MM. les Abonnés dont l'abonnement expire au 31 mars sont priés, dans le but d'éviter des retards ou des difficultés dans le service, de faire connaître le plus tôt possible leur intention de renouveler, cette échéance étant considérable.

Tout abonné pour un an reçoit comme prime, sur la présentation de sa quittance, une magnifique carte coloriée des chemins de fer d'Europe. Cette carte, vu son grand format, ne peut être expédiée à MM. les Abonnés; elle doit donc être prise dans nos bureaux.

On trouve dans nos bureaux la collection de 1853, brochée.

SOMMAIRE.

Chemin de fer de Strasbourg.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Strasbourg vient d'arrêter une mesure qui, dans les circonstances actuelles a une grande importance, mais que, probablement, il n'était pas possible de différer. Il a décidé qu'il suspendrait l'exécution des travaux des lignes transversales nouvellement concédées, et qu'il concentrerait tous ses efforts sur la ligne de Paris à Mulhouse, de manière à l'avoir terminée dans trois ans. Pour atteindre ce but, il y a nécessité d'appeler d'ici au mois de novembre 150 fr. par action. On pouvait faire cet appel d'après deux modes différents : ou bien en fixant trois échéances de 50 fr. chacune, de deux mois en deux mois, ou bien en appelant sur-le-champ les 150 fr.

En s'arrêtant à ce dernier mode, le Conseil d'administration a décidé que 50 fr. seulement seraient exigibles du 1er au 15 mai, et que chaque porteur d'action aurait la faculté d'ajourner le paiement des 100 fr. en tout ou en partie jusqu'au 1er novembre.

Ce système nous paraît le plus convenable dans l'intérêt des actionnaires. Chacun d'eux aura sept mois pour choisir son heure et payer à l'époque qui lui paraîtra la plus convenable. Ceux qui préfèrent payer immédiatement recevront des actions au porteur. On sait que la facilité de négociation des titres au porteur est un motif déterminant pour beaucoup de personnes pour entrer dans ces valeurs.

Le Conseil d'administration aurait pu prendre cette mesure plus tôt, mais il a craint de gêner, en quelque sorte, l'emprunt national. Aujourd'hui que l'emprunt est souscrit et au-delà, ce qui prouve l'abondance des capitaux, le Conseil n'avait plus de motif d'ajourner une mesure dont l'exigence paraît lui avoir été démontrée.

F. Solar.

Fusion du chemin de Dijon avec le chemin de Lyon.

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, la fusion entre les chemins de Paris à Lyon et Dijon, signée entre les parties et approuvée par M. le ministre, est soumise au Conseil d'État, et nous espérons pouvoir, sous peu de jours, publier son approbation.

On se souvient que d'après le premier traité de fusion passé le 15 octobre dernier, la Compagnie de Lyon donnait à celle de Dijon 30,000 actions en échange de son capital en action, et que par suite des modifications et obligations imposées par le gouvernement, ce traité a été modifié, et la Compagnie de Lyon ne fournit plus que 25,000 actions à la Compagnie de Dijon. Toutefois, il a été stipulé que ces 25,000 actions auraient des droits égaux aux actions actuelles de Lyon, et jouiraient par conséquent du dividende résultant de l'exploitation de l'année 1853, dividende que nous avions évalué à environ 28 à 30 fr.

En ajoutant aux actions actuelles 25,000 nouvelles actions avec des droits égaux, il en résultera naturellement une réduction sur le chiffre du dividende, qui probablement ne sera fixé qu'à environ 25 fr. Mais la Compagnie de Lyon sera largement récompensée de ce petit sacrifice par les avantages qu'elle recueillera des concessions nouvelles qui lui sont accordées, concessions qui en assurant sa situation, en lui garantissant tous les avantages qu'elle possède, lui permettent d'en espérer de plus considérables. En attendant que nous

puissions sans inconvénient faire ressortir l'avenir réservé à la Compagnie de Lyon, nous nous bornons à analyser et résumer la convention passée entre les deux Compagnies et M. le ministre des travaux publics.

D'après les termes d'un très-bon rapport de M. le comte Dubois, adressé à S. Ex. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon a soumis à la sanction du gouvernement un traité en date du 15 octobre 1853, qu'elle a passé avec la Compagnie concessionnaire des chemins de fer de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et aux termes duquel cette dernière a déclaré lui céder les concessions qui lui ont été accordées par les décrets des 12 février 1852 et 17 août 1853.

Les conditions principales de ce traité sont, de la part de la Compagnie cédante, l'abandon de tous les droits et priviléges qu'elle tient des décrets ci-dessus mentionnés, ainsi que de son actif, mobilier et immobilier, et de la part de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, l'engagement de remettre en échange 30,000 actions dudit chemin, libérées de 250 fr. chacune ; ce nombre d'actions a été, par un traité postérieur, réduit à 25,000.

Cette affaire soumise à l'examen du comité consultatif des chemins de fer, ce comité a été d'avis qu'il y avait lieu d'admettre le traité dont il s'agit, sous différentes réserves, et notamment à la condition que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon exécuterait à ses frais, risques et périls, un embranchement de chemin de fer qui, partant de Boury, passerait à Lons-le-Saulnier et irait se raccorder à Bâle avec le chemin de fer de Dijon à Belfort ; l'administration se réservant en outre la faculté d'exiger que le tracé fût infléchi vers Poligny et Arbois, si le département du Jura et les localités intéressées s'engageaient à fournir une subvention suffisante pour couvrir *l'excédant de dépenses* résultant de cette modification.

Des négociations ont été ouvertes avec la Compagnie, et après de nombreux pourparlers, elle a accepté en échange de l'approbation donnée par le gouvernement au traité qu'elle a passé, de prendre dès à présent l'engagement d'exécuter à ses frais, risques et périls, trois lignes de chemin de fer, l'une de Chalon-sur-Saône à Dôle ; l'autre de Boury à Lons-le-Saulnier, et la troisième, de Lons-le-Saulnier à Dôle, ou à Besançon ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon.

Ces chemins présentent approximativement les longueurs suivantes :

De Chalon à Dôle, 64 kilomètres ;

De Boury à Lons-le-Saulnier, 62 ;

De Lons-le-Saulnier à Dôle, 52.

L'étendue de ce dernier chemin serait de 82 kilomètres, si, au lieu de se raccorder à la ligne de Dijon à Besançon auprès de Dole, il aboutissait à Besançon.

Telles sont les conditions principales acceptées par la Compagnie ; les conditions accessoires seraient les suivantes :

1° Le délai d'exécution serait de neuf années pour les deux lignes de Chalon à Dôle, et de Lons-le-Saulnier au chemin de Dijon à Besançon, sauf à réduire ce délai à six ans, dès que la rente 3 0/0 se serait maintenue pendant six mois à 80 fr. et au-dessus ;

2° Pour la ligne de Boury à Lons-le-Saulnier, le délai serait de trois années, qui, toutefois, ne commenceront plus à courir qu'à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des deux sections ci-dessus indiquées ;

3° Le délai de trois ans fixé par la convention du 17 août 1853, pour la construction de la ligne de Besançon à Belfort, ne commencerait à courir qu'à partir du 1er janvier ;

4° Enfin, toutes les lignes réunies formeraient une même entreprise; par suite, la durée de concession serait la même, et le partage des bénéfices au delà de 8 0/0 stipulé au profit de l'Etat s'exercerait sur les produits nets de l'ensemble desdites lignes.

En outre, différentes modifications ont été apportées au cahier des charges : l'une a pour but de mettre le tarif plus en harmonie avec les besoins du service des transports ; l'autre améliore, dans l'intérêt du Trésor, les conditions relatives au service des postes.

Les tracés sont déterminés par l'administration supérieure, sur les projets présentés par la Compagnie.

Toutefois, l'exécution de la ligne qui, de Lons-le-Saunier, se dirigerait sur Besançon et Arbois, en suivant le pied du Jura, devant entraîner, en raison des difficultés du terrain, des dépenses exceptionnelles, ne sera obligatoire pour la Compagnie qu'autant que les départements et les localités intéressées se seront engagés à lui donner une subvention égale à la moitié de l'excédant de dépense qu'elle nécessitera.

Les projets des chemins de fer de Chalon à Dôle et de Bourg à Dôle ou Besançon, par Lons-le-Saunier, ont été soumis, en 1846, à l'enquête d'utilité publique ; toutes les formalités voulues par les règlements ont été accomplies en ce qui les concerne.

Comme on le voit, en résumé, ces stipulations sont évidemment avantageuses à l'Etat.

Elles assurent l'exécution du prolongement de Besançon à Belfort, en remettant le soin de cette exécution à une Compagnie puissante

La ligne de Chalon à Dôle procure, dès à présent, aux transports de la Méditerranée sur le Rhin, une abréviation de parcours d'environ 52 kilomètres.

Elle ouvre de Nantes sur la Suisse, par les départements du centre de la France, une nouvelle communication qui, pour être complétée, n'attend que la construction de Nevers à Chalon, dont la concession est en ce moment demandée par plusieurs Compagnies.

Le département du Jura va se trouver rattaché au réseau des chemins, vers le nord et vers le midi, par une ligne qui le traversera dans toute son étendue.

J. Mirès.

Chemin de fer d'Orléans.

L'assemblée du chemin de fer d'Orléans aura lieu le 30 courant. Les projets de modifications aux statuts annoncés par la convocation, concernent uniquement les 15 0/0 attribués aux employés de la Compagnie.

G. Lenoir.

De l'obligation foncière et de ses diverses coupures.

Les diverses modifications qu'a subies l'obligation foncière demandent à être expliquées aux personnes qui n'ont pas suivi de près la marche de l'institution. Pour répondre aux questions qui nous sont quelquefois adressées à cet égard, nous résumerons rapidement les formes qu'a successivement revêtues l'obligation foncière et sous lesquelles elle se présente aujourd'hui sur le marché.

Le titre originaire est la *promesse d'obligation* ou *certificat* de dépôt de 200 fr. Elle a droit aux lots entiers. Si elle est appelée pour le remboursement avant d'avoir été complétée, elle est remboursable à 200 fr., somme égale au capital versé ; elle rapporte 3 0/0.

La *promesse* se transforme en *obligation foncière* par suite du tirage de vingt *séries*, dont chacune comprend 10,000 numéros appelés à fournir le complément de 800 fr. La Compagnie a le droit de tirer une *série* au fur et à mesure qu'elle a placé 10 millions sur hypothèques.

L'obligation libérée de 1,000 fr. est remboursable à 1,200 fr.; elle a droit aux lots entiers et rapporte 3 0/0.

Mais la Compagnie a offert à ceux des porteurs de *promesses* qui ont voulu éviter l'appel de 800 fr. par suite du tirage de séries, de réduire leur engagement à une coupure d'obligation de 500 fr. La plupart ont profité de cette faculté. Cette coupure d'obligation libérée de 500 fr. a droit à la moitié des lots ; elle est de deux espèces :

1° Demi-obligation rapportant 4 1/2 0/0, remboursable à 500 fr.;

2° Demi-obligation, rapportant 3 0/0, remboursable à 600 fr.

Les coupures de 500 fr., sur lesquelles 300 fr. ont déjà été versés, doivent verser les 200 fr. restants d'ici au mois de novembre. Lors du dernier versement, elles viendront se classer soit parmi les demi-obligations 3 0/0 remboursables à 600 fr., soit parmi les demi-obligations 4 0/0 remboursables au pair.

Enfin, un certain nombre d'obligations ont été divisées en coupures de 100 fr. ayant droit au dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr. rapportant 3 0/0 d'intérêts, et remboursables à 120 fr.

Lorsque la *promesse* aura disparu par suite des appels de série, et que toutes les coupures de 500 fr. auront complété leur dernier versement, il ne restera que deux natures

de titres, car l'obligation de 1,000 fr. se divisera par moitié en deux coupures. Ces titres seront :

1° L'obligation de 500 fr. ;
2° La coupure de 100 fr.

Grâce à ces combinaisons, chacun peut trouver des titres à la mesure de sa bourse; l'obligation de 500 fr. et la coupure de 100 fr. correspondent à diverses catégories de fortune; de plus, la division du titre de 500 fr. en 3 0/0 remboursable à 600 fr., et en 4 0/0 remboursable au pair, permet de satisfaire aux convenances de ceux qui préfèrent toucher un intérêt plus élevé sans augmenter leur capital, et aussi à la prévoyance de ceux qui aiment mieux toucher un intérêt moindre et recevoir, à l'époque du remboursement, leur capital augmenté de 20 0/0.

La coupure de 100 fr. est destinée à conquérir promptement une grande popularité. Elle offre l'attrait de chances aléatoires très-importantes et d'une augmentation de capital, en rapportant 3 0/0 d'intérêt, 50 centimes seulement de moins que pareille somme déposée à la Caisse d'épargnes.

L'obligation de 500 fr. équivaut à cinq coupures de 100 fr. réunies, pour tous les avantages qui y sont attachés.

On voit donc facilement que lorsque le temps aura fait disparaître les titres provisoires, il restera en tout deux natures de titres, qui, par une heureuse combinaison de chances aléatoires, d'intérêt ou de prime au remboursement, correspondent à peu près à toutes les situations.

F. Solar.

Chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne.

En annonçant la dissolution et la liquidation de cette Compagnie, nous croyons devoir payer un juste tribut d'éloges aux actionnaires, aux administrateurs et au directeur, M. Michelot, qui ont donné pendant vingt-cinq ans un si louable exemple, les uns de courageuse initiative et d'abnégation, les autres d'une administration habile, économe, scrupuleuse dans l'accomplissement de ses devoirs, de ses engagements, et dont tous les efforts ont eu pour but de payer les dettes de la Compagnie, et d'assurer aux actions, jusqu'alors improductives, le remboursement de leur capital primitif avec 3 0/0 d'intérêt.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Par décision du 16 de ce mois, et conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a approuvé les projets dressés par MM. les ingénieurs de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, pour l'établissement des stations sur la ligne de Lyon à Avignon, dans la traversée du département de la Drôme.

Le nombre en est fixé provisoirement à 16.

Ces stations, à part celle de Valence, considérée comme hors ligne, et celle de Saint-Rambert, dont les dimensions restent à déterminer, sont divisées en quatre classes, et distribuées comme il suit :

1re classe, Montélimart à Tain ;

2e classe, Pierrelatte, Donzère, Châteauneuf-du-Rhône, Loriol, Saint-Vallier et Andancette ;

3e classe, Livron ;

4e classe, la Concourde, Étoile, la Roche-de-Glun et Serves.

Il ne sera statué sur la question de l'établissement d'une station à Savasse qu'après que l'exploitation aura fait reconnaître si la création de cette station présentera ou non, une utilité réelle.

Toute décision est ajournée en ce qui concerne la station de Saint-Rambert. La Compagnie de Lyon à Avignon devra se concerter avec celle de l'embranchement sur Grenoble pour l'emplacement, les dispositions et les conditions de l'usage commun de cette station, et présenter ensuite ses propositions. En cas de dissentiment, l'administration supérieure prononcera.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Première assemblée générale du 14 mars 1854.

Une erreur typographique nous a fait omettre dans le compte-rendu de la séance de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Beziers, la cinquième proposition adoptée.

Quelques actionnaires s'étaient préoccupés du marché à forfait conclu pour la construction de ce chemin, et des interpellations à ce sujet ont été adressées au Conseil, qui se proposait lui-même de les provoquer si elles n'avaient pas eu lieu. Après les exlications fournies par M. le président et l'administrateur délégué, le Conseil a soumis à l'assemblée générale la proposition suivante :

CINQUIÈME PROPOSITION.

« L'assemblée générale approuve et ratifie,
» en tant que de besoin, la mise à exécution
» par le Conseil des conventions et marchés
» relatifs à l'exécution des travaux et fourni-
» tures de matériel du chemin de fer mis à la
» charge de la Compagnie par l'art. 4 des
» statuts. »

Cette proposition, comme toutes les autres, a été votée à l'unanimité.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département des Deux-Sèvres à emprunter une somme de 375,000 francs, applicable au paiement de la subvention votée par le Conseil général, à titre de concours, pour l'exécution du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

Messieurs,

Le décret du 27 mars 1852, qui a autorisé la fusion des Compagnies de chemin de fer de Paris à Orléans, du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes, et qui a réuni ces quatre chemins en une seule concession, au profit de la Compagnie d'Orléans, a mis à la charge de cette Compagnie la construction d'un embranchement de Poitiers sur la Rochelle et Rochefort, et en a rendu l'exécution obligatoire, dès que le montant des subventions à fournir par les localités s'élèverait à 4 millions.

Les Conseils généraux des trois départements traversés, et les Conseils municipaux des villes principales, se sont empressés de voter leur quote-part, et le chiffre de la subvention a été atteint.

Le département des Deux-Sèvres a été autorisé, par la loi du 10 juin 1853, à s'imposer extraordinairement, par addition au principal des quatre contributions directes, de 1854 à 1862, le nombre de centimes nécessaire au paiement de la subvention de 750,000 fr., votée par son Conseil général dans sa session de 1852.

Le département ne devait ainsi se libérer que dans un délai de huit années, tandis que, d'après le décret du 27 mars 1852, c'est en quatre ans que les travaux de ce chemin de fer doivent être exécutés.

Le ministre des travaux publics a craint qu'un aussi long retard dans le paiement de la subvention ne fût un obstacle à ce que les travaux fussent poussés avec toute l'activité désirable; et, pour remédier à cet inconvénient, il a invité le préfet des Deux-Sèvres à saisir le Conseil général d'une combinaison financière qui, sans augmenter le montant de la subvention promise, permettrait au département de la solder en quatre années au lieu de huit.

Le Conseil général, comprenant tout l'intérêt qui s'attache au prompt achèvement du chemin de fer, s'est associé à la pensée du ministre; il a demandé, en conséquence, par sa délibération du 27 août 1853, l'autorisation de contracter un emprunt de 375,000 fr., réalisable en quatre annuités, de 1854 à 1857, et dont le produit, ajouté à celui des quatre premières annuités de l'imposition extraordinaire créé par la loi du 10 juin 1853, serait destiné à payer par anticipation sa subvention de 750,000 fr.

Les intérêts de cet emprunt seraient prélevés sur les centimes facultatifs de 1854 à 1857, inclusivement ; et, à partir de 1858, les annuités de l'imposition extraordinaire seraient affectées à l'amortissement de l'emprunt et au paiement des intérêts.

Le projet de loi soumis à vos délibérations a donc simplement pour objet de mettre le département des Deux-Sèvres en mesure de réaliser plus promptement des engagements précédemment contractés et sanctionnés par une loi. Il n'en résultera aucune charge nouvelle pour les contribuables.

En conséquence, votre Commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
Orléans	767,121 »	134,070	21.1
Nord	716,571 »	124,585	20.9
Rouen	201,599 »	15,445	8.2
Havre	95,092 »	18,440	24.0
Lyon	418,564 »	59,176	16.4
Strasbourg	564,156 »	139,898	32.9
Ouest	117,970 »	22,673	23.7
Bale	64,443 »	17,033	35.9
Méditerranée	191,281 »	54,304	39.6

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Orléans. — Le jeudi 30 mars aura lieu une assemblée générale des actionnaires, à 2 heures et demie, hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin.

Pour y assister, déposer vingt actions au moins trois jours à l'avance. Les cartes d'admission sont nominatives et personnelles.

Le Conseil d'administration doit soumettre à l'assemblée générale des modifications à un article des statuts de la Compagnie. Ces propositions ne peuvent être adoptées que dans une assemblée représentant au moins le cinquième du fonds social. Les cartes d'admission seront délivrées, comme d'ordinaire, sur le dépôt préalable des actions au porteur ou des certificats nominatifs.

Les cartes d'admission à l'assemblée seront délivrées sur remise de toutes pièces constatant des dépôts d'actions à la banque, au Crédit mobilier, ou au Sous-Comptoir des chemins de fer, à quelque titre que ce soit.

Paris a Lyon. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

I. Sur les comptes annuels de la Société.

II. Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de La Roche à Auxerre.

III. Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon.

IV. Sur les modifications à introduire dans les statuts, comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées et sur les moyens d'exécution.

V. Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture,

Déposer quarante actions ou plus, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise. Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Strasbourg. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853; nomination de deux membres du Conseil d'administration; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

Ouest. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 11, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars, leurs titres sont reçus en dépôt à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis un récépissé de dépôt nominatif, sur la présentation duquel les dividendes souscrits seront payés.

Saint-Germain. — Assemblée générale annuelle, le 30 mars courant, à 10 heures du matin, au siége social, à Paris, rue Saint-Lazare, 124.

Déposer 25 actions, dix jours à l'avance contre récépissé, rue Saint Lazare, 124.

Rouen au Havre. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

Caen et Cherbourg. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

Dieppe et Fécamp. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

Lyon a Genève. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

Chemin du Midi. — Assemblée générale le 27 avril, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Déposer 40 actions de dix à deux heures, 15, place Vendôme, au Crédit mobilier.

Central Suisse. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Cie.

APPELS DE FONDS.

Central Suisse. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

Crédit foncier de France. — Tout porteur de promesse appartenant à la catégorie M est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

Coupures de 100 fr. — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

Dix lots de. . . . . 10,000 fr.
Vingt lots de. . . . 5,000
Dix lots de. 2,000
et Cinquante lots de. . 500

En outre, chaque *coupure de cent francs* sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Paris a Rouen. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Lyon. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de dix heures à deux heures.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie des Terreaux.

A Marseille, à la Gare.

A partir du 27 mars, on peut déposer les bordereaux avec les coupons.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — A partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14 ;

2° A Londres, chez MM. P. Monteaux et Cie, Gracechurch-street, 17.

Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures ; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, chez MM. Leroy de Chabrol et Cie, banquiers, rue Lepèletier, 16, à partir du 27 mars, de dix à quatre heures.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6.201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230—6,231 — 6,232—6,234—6,236 — 6,240 — 6,242—6,243— 6,251—6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291—6,293 — 6,295 — 6,297— 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,037—1,038—1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

C. DEVINA.

Crédit foncier de France.

Le mercredi 22 mars, à midi moins un quart, dans la salle Saint-Jean de l'Hôtel-de-Ville, a eu lieu, par la main d'un enfant, le cinquième tirage de coupons primés et remboursables du Crédit foncier de France.

Avant cette opération, on a procédé au tirage du numéro de coupures de coupon qui gagnerait la prime si le sort favorisait les coupons. On sait que des coupons ont été divisés en dix coupures. Or, c'est le n° 2 qui est sorti, donc ce sera le n° 2 de chaque coupure qui gagnera la prime, s'il y a lieu.

Voici maintenant l'ordre de sortie des neuf numéros, primés comme ci-après :

1er n° extrait de la roue			69,972	a gagné	100,000
2°	—	—	5,411	—	50,000
3°	—	—	110,236	—	50,000
4°	—	—	57,603	—	20,000
5°	—	—	71,886	—	10,000
6°	—	—	54,574	—	10,000
7°	—	—	154,272	—	10,000
8°	—	—	159,739	—	10,000
9°	—	—	158,606	—	10,000
			Total.......		270,000

Le tirage s'est ensuite continué pour 44 autres numéros avec primes, mais remboursables. Si bien qu'il a été extrait de la roue, au total, 53 numéros.

Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.

Liquidation de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne.

Suivant un acte reçu par Me Philibert-Louis-Réné Turquet et son collègue, notaires à Paris, les 15 et 21 février 1854, enregistré, MM. François - Henri - Alphonse de Bandreuil, Louis-Pierre-Augustin, vicomte de Romanet ; Jean-Joseph-François Pellassy de l'Ousle, Gustave Bécourt, propriétaire, et Auguste Godard,

« Tous cinq propriétaires, demeurant à » Paris, composant le conseil d'administra- » tion de la Compagnie reconstituée du che- » min de fer de la Loire, d'Andrezieux à » Roanne, fondée aux termes d'un acte reçu » par Me Hailig, prédécesseur immédiat de » Me Turquet, notaire à Paris, et Me Thi- » phaine Desauneaux, le 12 mai 1841, auto- » risée par ordonnance royale, dont le siége » était alors à Paris, rue Neuve-de-l'Univer- » sité, n° 18. Ayant agi en leur qualité de » membres du conseil d'administration de » ladite Compagnie, composant seuls ledit » conseil, en vertu des pouvoirs qui leur ont » été conférés par une délibération de l'As- » semblée générale des actionnaires de ladite » Compagnie, prise conformément aux sta- » tuts du 25 juin 1853, dont un extrait sur » timbre, à 70 centimes, est demeuré annexé » à l'acte dont est extrait, après avoir été des » comparants certifié véritable, et après que » dessus mention de cette annexe a été faite » par les notaires.

» Ont arrêté les dispositions suivantes, rap- » portées ici littéralement : »

Article 1er. La Compagnie reconstituée du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne, créée par acte passé devant Me Hailig et Me Thiphaine Desauneaux, notaires à Paris, le 12 mai 1841, autorisée par ordonnance royale du 19 mai de la même année, est et demeure dissoute, et est mise en liquidation, le tout à compter de ce jour.

Art. 2. M. Jean-Charles-Auguste Michelot, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la Chaise, 24, directeur de la Compagnie, est nommé, à compter de ce jour, liquidateur de la Compagnie reconstituée du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne.

Art. 3. Il est institué, auprès du liquidateur, un conseil de surveillance composé de huit membres.

Le comité de surveillance et de la liquidation est chargé de surveiller la gestion du liquidateur.

Pour extrait :

Signé : RÉNÉ TURQUET.

Des tarifs différentiels.

La Chambre de commerce de Strasbourg vient d'adresser la lettre suivante à M. le ministre des travaux publics et du commerce. Dans cette lettre, la question des tarifs différentiels est soulevée au point de vue unique des intérêts de la ville de Strasbourg. Nous avons bien souvent discuté toutes les questions qui se rattachent aux tarifs différentiels dont le maintien est indispensable à la bonne exploitation des chemins de fer, aussi ne relèverons-nous pas actuellement tout ce qu'il y a d'erroné, d'exagéré, dans l'exposé des prétentions de la Chambre de commerce de Strasbourg. — Nous avons seulement voulu rappeler aux actionnaires combien les administrateurs des chemins de fer étaient exposés à la malveillance, quand ils défendent et saugardent les intérêts qui leur sont confiés.

Voici la lettre de la Chambre de commerce de Strasbourg :

G. LENOIR.

Strasbourg, le 13 février 1854.

Monsieur le ministre,

Nous avons eu l'honneur de mettre sous vos yeux, le 9 mars de l'année dernière, les plaintes formées par le commerce de notre place au sujet du tarif différentiel international que la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg se proposait d'établir. Le rapport de la chambre de commerce qui accompagnait ces réclamations a eu pour objet de vous prier de refuser votre sanction au projet qui vous serait soumis.

Ce projet de tarif que nous croyions indéfiniment ajourné, vient de reparaître plus menaçant que jamais, non-seulement pour les maisons d'expédition, mais encore pour le commerce de marchandises et les autres branches de la production agricole et industrielle.

En effet, Strasbourg, placée à l'extrême frontière, a toujours servi de lieu d'entrepôt, d'intermédiaire entre la France et l'Allemagne pour l'échange des produits des deux pays, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Or, cet avantage nous serait enlevé si, par des combinaisons particulières, la Compagnie de Paris-Strasbourg comblait artificiellement les distances entre les marchés de l'intérieur

de la France et de l'Allemagne; si elle appliquait à ces marchés son tarif différentiel *à prix réduit*, tout en continuant à nous appliquer *en plein* son tarif général.

Quelques exemples feront mieux ressortir la vérité de ce que nous avançons.

Prenons les houblons. C'est un important article de production de la Bohême, de la Bavière, de Bade, dont l'importation en France se fait par Strasbourg. Or, d'après le tarif projeté, le houblon expédié directement des divers points de l'Allemagne sur Paris, paierait 5 fr. par 100 kilogr. de transport sur le chemin de Strasbourg à Paris. Que si, au contraire, il est acquitté et mis en magasin par une maison de notre ville (et il en existe plusieurs qui exploitent cette branche spéciale) le houblon se trouverait déchu du bénéfice de la taxe différentielle, et il acquitterait le tarif entier, soit 9 fr. 15 c.

Bien mieux encore. Le département du Bas-Rhin a donné un tel développement à cette riche culture, que l'on peut évaluer approximativement à un million et demi de francs la valeur des houblons qu'il exporte annuellement.

Comment la Compagnie de Paris Strasbourg traitera-t-elle ce produit du sol français appelé à concourir avec l'étranger? Par un procédé inverse de celui que la sagesse de toutes les nations avait jusqu'ici consacré, elle accordera à nos concurrents une prime de 4 francs *sur le marché de Paris*. Les houblons expédiés directement de Schwetzingen paieront 5 fr. de transport, ceux d'Alsace 9 fr. 15 c. Telle est, exprimée par deux chiffres, la position qu'on veut nous faire.

Ce qui est vrai pour le houblon l'est de même pour les autres articles d'importation. Ainsi les laines d'Allemagne, qui sont à Strasbourg et à Bischwiller l'objet d'un important négoce, qui, après avoir reçu la première main-d'œuvre dans notre département, sont réexpédiées vers l'intérieur de la France, comment ne déserteraient-elles pas notre province si, par le seul fait d'y avoir touché barres, d'avoir momentanément alimenté notre commerce et notre industrie, elles étaient assujetties à payer sur Paris un prix de transport double de celui qui serait gracieusement octroyé aux importations *directes* de Vienne ou de Stuttgart?

Les avantages que la Compagnie veut concéder aux marchandises venant de Paris et du Havre, pour être *exportées* en Suisse et en Allemagne, tourneraient également à notre détriment. Pour notre commerce plus d'entrepôt possible avec le système des tarifs différentiels; pour notre grande industrie plus de luttes à armes égales sur tous les grands marchés transatlantiques ni avec les industries rivales des pays frontières. Comprendrait-on que les matières premières, cotons, teintures, coûtassent à nos fabriques françaises quelques francs de plus à transporter du Havre à Mulhouse que du Havre à Kehl ou à Bâle? Ainsi, là encore les immenses sacrifices que le pays s'est imposés pour la construction de ses voies ferrées aboutiraient à cette conséquence déplorable de contrarier les utiles encouragements que le gouvernement ne cesse de donner à nos exportations lointaines.

L'agriculture de notre département ne serait pas moins atteinte, monsieur le Ministre, par suite du système projeté. Nous avons parlé des houblons, mais ils ne sont pas seuls en cause. En appliquant son tarif différentiel à prix réduit aux marchandises en transit, transportées de Wissembourg à Bâle, aux blés, aux graines de toute espèce, aux huiles, aux garances, toutes denrées formant la base de notre richesse agricole, la Compagnie de l'Est ferait encore aux produits étrangers des faveurs qu'elle refusait à leurs similaires français, et elle leur accorderait, au détriment de ces derniers, une véritable prime à la préférence des consommateurs suisses.

Mais, objectera-t-on, la Compagnie de Strasbourg ne veut entrer dans cette voie que contrainte et forcée, pour ainsi dire, par la concurrence du chemin de fer du Nord, qui, depuis plusieurs années, a mis en vigueur un tarif différentiel combiné de telle façon, que certaines marchandises sont transportées à une taxe moins élevée de Paris à Cologne que de Paris à Lille.

Il est évident qu'une pareille réduction dans les prix de voiture est faite uniquement en vue d'étendre le cercle d'activité du chemin du Nord jusqu'à la hauteur de Mannheim, Stuttgart, et vers le midi de l'Allemagne, et d'accaparer à son profit une clientèle qui, en raison des distances kilométriques, et à la simple inspection de la carte, devrait revenir tout naturellement à la Compagnie de l'Est.

Nous comprendrions donc que celle-ci fût admise à se défendre par les mêmes armes mises en usage par sa redoutable rivale, s'il ne se trouvait au-dessus de toutes deux un arbitre souverain, le gouvernement, que nous supplions de vouloir bien intervenir pour faire cesser tous les empiétements, et mettre un terme à des luttes anormales qui ne peuvent que compromettre la fortune publique.

En vertu de leurs cahiers des charges, les Compagnies de chemins de fer ne peuvent faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Elles ne peuvent apporter aucun changement à leurs tarifs, même pour leur faire subir une réduction, sans le contrôle et l'homologation de la puissance publique, qui veille sur tous les intérêts si multiples, disséminés sur la surface du territoire.

C'est cette tutelle protectrice que nous invoquons, monsieur le Ministre, pour qu'elle rappelle toutes les Compagnies à la stricte observation de leurs cahiers des charges, afin qu'elles ne puissent pas déplacer toutes les situations naturelles, détourner à leur gré tout le mouvement des transports d'un point à un autre; favoriser telle contrée, telle ville, telle industrie, aux dépens d'une autre; écraser la batellerie sur les canaux et rivières; anéantir les derniers restes du roulage, comme industrie libre, sur les points où les lignes de fer viennent aboutir; enfin, menacer jusqu'au grand cabotage, celui qui s'exerce entre Marseille et le Havre, ou entre Bordeaux et Dunkerque.

Pour conjurer tous ces périls, qui ne font encore que poindre à l'horizon, vu l'état d'inachèvement de plusieurs des grandes artères qui doivent sillonner le pays, nous ne voyons qu'un remède efficace, c'est que toutes les Compagnies indistinctement soient tenues de renoncer à leurs tarifs différentiels, à telles fins *« que les taxes soient perçues par kilomètre » sans distinction entre les diverses fractions de la ligne ou entre marchandises de » provenance soit française, soit étrangère; » qu'étant donnée une taxe de 10 centimes » par tonne et par kilomètre, la même marchandise, circulant sur quelque partie de » la ligne que ce soit, ne puisse être assujettie à une taxe différente. »*

Nous vous prions, monsieur le Ministre, d'accorder à cette grande question, si intéressante pour l'agriculture, pour l'industrie et pour le commerce, la faveur d'un examen attentif, étant sincèrement convaincus que de sa solution favorable dépend en partie la prospérité de la plupart des provinces de l'empire.

Agréez, monsieur le Ministre, l'hommage de notre respect.

Les membres de la Chambre de commerce de Strasbourg,

J. SENGENWALD, président, L. FR. EHRMANN, FÆS, DEBENESSE, PICARD, BERGMANN, EMMERICH et STÆHLING;

Le secrétaire, X. SPINDLER.

INDUSTRIE.

Appareil destiné à transporter les dépêches à la vitesse moyenne de cent lieues à l'heure, et à prévenir les collisions sur les chemins de fer.

Depuis l'établissement des lignes de fer, beaucoup d'inventeurs ont eu l'idée vague du transport des lettres à grande vitesse dans un canal de conduite. Les uns ont proposé de faire un vide partiel dans la conduite, afin d'aspirer les dépêches contenues dans des cylindres à roulettes; les autres avaient indiqué, longtemps auparavant, l'air et les gaz comprimés pour chasser les cylindres dans un canal indéfini, comme les balles sont lancées dans un fusil à vent ou à générateur constant de gaz hydrogène comprimé (1).

Tous ces systèmes ont été repoussés à cause des frais considérables qu'aurait occasionné un très-grand nombre de pompes aspirantes et foulantes, mises en mouvement par des machines à vapeur.

L'inventeur théorique de la poste aérienne, sans machines, remonte à l'ingénieux physicien qui eut l'idée féconde de lancer un jet de vapeur dans la cheminée des locomotives, afin d'activer la combustion proportionnellement à leur vitesse et à leur dépense de vapeur. Toutefois, il y avait encore loin du principe à son application : la grandeur voulue des chaudières, la masse d'eau bouillante entraînée par le jet de vapeur, et plusieurs autres inconvénients graves que nous avons évités, ont retardé pendant un quart de siècle l'usage de l'aéro-poste.

DESCRIPTION.

L'appareil désigné par le nom d'aéro-poste (porte-voix), se compose d'une ligne de canaux successifs fixés parallèlement aux rails sur l'un des côtés de la voie, et séparée par une corbeille dans chaque station principale.

---

(1) L'*Emancipation belge*, du 7 mars, est venue nous apprendre que le fusil à gaz hydrogène, de M. Gaily-Casalat, est en fabrication à Manchester, après avoir été délaissé en France. Ce fusil porte constamment aussi loin que les armes à poudre, et il se charge spontanément à mesure que chaque soldat tire, de dix à vingt coups par minute, pendant le temps que dure sa provision de balles.

Ces canaux sont formés de tuyaux en fonte ou en tôle de fer, assemblés bout à bout hermétiquement ; chacun d'eux est ouvert au départ et fermé à l'arrivée au moyen d'une soupape à charnière, contenant un tampon de caoutchouc. A 20 mètres environ de cette soupape balistique, le canal communique avec un tuyau d'embranchement qui sort de la voie pour aller se fixer par son extrémité coudée dans l'axe de la cheminée d'une chaudière *intermittente*.

Quand on ouvre plus ou moins la soupape d'émission, la vapeur de la chaudière, conduite par un tube recourbé, s'élance de bas en haut dans le coude de l'embranchement. De là elle s'écoule dans l'atmosphère par la cheminée d'appel, en entraînant l'air de l'aéro-poste dans lequel il se forme un courant qui transporte les dépêches avec une vitesse qu'on règle à volonté.

Transports des dépêches.

Les lettres ou paquets sont enfermés, sous clef, dans des boîtes sphériques s'ouvrant à charnière, et sur lesquelles on a gravé le chiffre correspondant à leur destination, avant de les placer dans l'aéro-poste. Un employé donne l'ordre du départ en parlant à haute voix dans une trompe dont il applique le pavillon sur l'orifice de la conduite. Ses paroles sont entendues à la station suivante par l'employé qui ferme la soupape, puis lance le jet de vapeur dans la cheminée d'appel. Aussitôt, il se forme dans l'aéro-poste un courant d'air qui transporte simultanément toutes les sphères en les forçant évidemment de rouler.

Dès qu'elles ont dépassé l'ouverture qui fait communiquer le canal avec la cheminée d'appel, les boîtes emprisonnent une colonne d'air retenue par la soupape balistique. Cette colonne, longue de 20 mètres, diminue leur vitesse de telle sorte qu'à leur arrivée, il ne leur reste que la quantité de mouvement nécessaire pour ouvrir la soupape et tomber dans la corbeille ; aussitôt l'employé de la poste introduit successivement ces boîtes dans le canal suivant, après avoir retenu celles qui sont à sa destination.

Travail produit et combustible dépensé.

Pour calculer le travail produit et la dépense correspondante en vapeur ou en combustible, supposons que la conduite, le tuyau d'embranchement et la cheminée d'appel aient 3 décimètres carrés, chacun, de section transversale ; supposons, de plus, que le jet de vapeur forme, en se dilatant dans la cheminée, un courant cylindrique repoussant l'air supérieur avec une force égale à un cinquième d'atmosphère ou à 20 kilogrammes par décimètre carré. Il faut pour cela que l'orifice de la tuyère ait environ 4 centimètres de diamètre et que la vapeur s'en échappe sous la pression de cinq atmosphères.

La diminution de la pression atmosphérique dans la cheminée étant d'un cinquième d'atmosphère, l'air contenu dans le canal doit s'écouler avec la vapeur sortante, suivi de l'air extérieur qui entre par l'orifice sous la pression d'une atmosphère.

La vitesse d'écoulement est donnée par la formule de Toricelli, qui se réduit à $V = 3,6\sqrt{H}$ en tenant compte de l'action oblique de l'air qui entre et de son frottement, dont cette formule : H représente la hauteur d'une colonne d'air qui aurait partout la même densité qu'à l'orifice du canal et qui produirait une pression égale à un cinquième d'atmosphère ou à 2 mètres de hauteur d'eau. Comme l'air est environ 770 fois plus léger que l'eau, on aurait $H = 2\ (770) = 1540$ mètres. Cette valeur substituée dans la formule donne $V = 3,6\sqrt{1540} = 14$ mètres par seconde, vitesse trois fois plus grande que celle d'une trombe.

Travail produit par le courant d'air.

Si l'on suppose que les boîtes à lettres aient $0^m,19$ de diamètre, ce qui donne 2,83 centimètres carrés pour leurs grands cercles, le courant d'air les poussera simultanément avec une force égale à $20\ (2,83) = 56,6$ kilogrammes. Sous l'impulsion de cette force continue, la vitesse du transport augmente rapidement jusqu'à ce qu'elle soit constante et de 140 mètres par seconde ; alors, la force du courant qui fait rouler les boules est justement égale à la résistance totale qu'elles éprouvent.

Or, la résistance opposée au roulement des boules dans le canal horizontal est environ les trois millièmes de leur poids. Admettons quatre millièmes comme pour le frottement maximum des wagons dont les jantes roulent sur les rails, tandis que les essieux roulent et glissent à la fois dans leurs boîtes : comme on n'a point à tenir compte de la résistance de l'air, puisque l'air pousse au lieu de résister, le courant, dont la pression est de 56,6 kilogrammes, transportera $\frac{56,6}{4} = 14,000$ kilogrammes, à la vitesse de 140 mètres ou de 126 lieues par heure.

Dépenses en combustibles.

La vapeur s'écoulant à la vitesse de 140 mètres par la partie cylindrique de la cheminée qui a 3 décimètres carrés de section, la chaudière doit fournir par seconde $0,03\ (140) = 4,2$ mètres cubes de vapeur, dont le poids est égal à $4,2\ (0,069) = 0,29$ kilogrammes. Pour évaluer la dépense de combustible, on peut admettre que notre chaudière produira 8 kilogrammes de vapeur, au moins, par kilogramme de houille, car elle est disposée comme celles de Cornouailles qui en produisent dix.

Par conséquent, pour transporter 14,000 kilogrammes de boîtes à 140 mètres en une seconde, il faudra dépenser 0,29 kilogrammes de vapeur et brûler $\frac{0,29}{8} = 0,036$ kilogrammes de houille, ce qui revient à 0,18 kilogrammes de houille par tonneau transporté à 1 kilomètre.

Chaudière intermittente.

Si l'on admet que la distance moyenne des stations soit d'une lieue, il faudra, pour faire rouler 14,000 kilogrammes de boîtes à la distance de 4,000 mètres, dépenser une quantité de vapeur égale à $0,29\left(\frac{4000}{140}\right) = 8,28$ kilogrammes.

S'il fallait engendrer la vapeur à mesure que le jet d'aspiration la dépense, comme dans la machine à feu, la chaudière devrait avoir la puissance de 25 chevaux ; mais l'aéro-poste ne fonctionnant qu'à de longs intervalles et pendant quelques secondes, on peut emmagasiner d'avance dans une chaudière intermittente ayant la force d'un cheval le calorique suffisant pour engendrer la vapeur nécessaire.

En effet, si la chaudière contient 1,000 kilogrammes d'eau chauffée d'avance à 154 degrés, par exemple, 8 kilogrammes de cette eau passant spontanément à l'état de vapeur en 28 secondes, ferait perdre à la chaudière 8 (640) calories. Cette perte abaissera la température de l'eau restante de 154 à 150 degrés, et la vapeur correspondante s'affaiblira de 5 à 4 atmosphères 1/2, affaiblissement qui pourrait être plus grand puisqu'il faut détruire la vitesse acquise pour arrêter les boules.

Toutefois, pour empêcher que le volume de vapeur provenant de la gazéification de 8 kilogrammes d'eau en 28 secondes n'entraîne une quantité notable de liquide hors de la chaudière, cette dernière, qui a la forme d'un cylindre vertical, contient une cloche ; la vapeur est enfermée dans la cloche, tandis que l'eau environnante remplit presque entièrement la chaudière, dont la surface de chauffe est ainsi presque doublée.

N. B. Les liquides, les graines, et en général toutes les substances qu'on peut renfermer dans des boules métalliques, de gutta-percha ou d'autres matières convenables, peuvent être transportés économiquement et à d'immenses vitesses par l'aéro-poste.

Collisions.

Cet appareil peut encore servir à prévenir les collisions sur les chemins de fer.

Pour cela, il faut empêcher que deux locomotives courant sur les mêmes rails puissent se rencontrer. Or, on empêchera cette rencontre quand on saura dans chaque station que le dernier train descendant a dépassé la station suivante d'aval, et que le dernier train montant a dépassé celle d'amont.

Ces renseignements seraient donnés par les télégraphes électriques, si la dépense qu'ils occasionnent permettaient aux Compagnies d'avoir un télégraphe et un employé spécial dans chaque station.

Pour savoir à chaque instant ce qui se passe sur toute la ligne de fer sans augmenter le nombre des employés, on peut se servir des canaux de conduite dont les soupapes sont ouvertes quand ils ne contiennent point de boîtes à lettres.

L'aéro-porte devient alors un porte-voix ou un télégraphe acoustique servant à transmettre la parole de station en station.

CALY CAZALAT.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 17 février 1854.

Présidence de M. STÉPHANE MONY, vice-président.

On demande à M. Regnault, membre de la Société, de vouloir bien exposer les divers systèmes de télégraphie adoptés dans l'exploitation des chemins de fer.

M. REGNAULT a la parole ; il donne les développements suivants sur les divers points de la télégraphie.

Aimantation du fer par un courant électrique

Lorsque l'on enroule un fil métallique recouvert de soie autour d'un barreau de fer, et que l'on fait passer un courant électrique dans le fil, ce barreau devient un aimant, c'est-à-dire qu'il a la propriété d'attirer le fer et qu'il a deux pôles, l'un boréal, l'autre austral.

Si les spires du fil enroulé forment un pas à droite, le pôle N. (boréal) sera du côté par lequel entre le courant ; mais si les spires sont en sens contraire, c'est alors le pôle S. (austral) qui sera du côté de l'entrée du courant.



Les électro-aimants employés dans la télégraphie sont composés de deux barreaux, réunis par une traverse, pour que les deux pôles opposés soient sur un même plan.

Les spires des fils enroulés sur chaque barreau sont dans le même sens, ce qui donne alors les pôles contraires à chacun d'eux.

Déviation de l'aiguille aimantée par un courant électrique.

Lorsque l'on place au-dessus d'une aiguille aimantée, posée horizontalement sur un pivot vertical, le conducteur qui réunit les deux pôles d'une pile, de manière que le courant entre du côté du pôle boréal de l'aiguille, celle-ci se trouve déviée sur la gauche, et si l'on vient à renverser la direction du courant, la déviation de l'aiguille est opposée.

Si le fil conducteur est placé au-dessous de l'aiguille aimantée, les déviations sont contraires à celles indiquées ci-dessus.

Télégraphe de Schweiger.

Cet appareil est fondé sur la propriété que possède un courant électrique, de dévier de sa position une aiguille aimantée, mobile sur son centre. Dans cet appareil on compte les mouvements de l'aiguille à droite et à gauche: pour cela l'aiguille ne peut faire que de petites oscillations entre deux goupilles qui limitent ses mouvements.

Le manipulateur est fait de manière que l'on peut changer le sens du courant, ce qui permet de faire aller l'aiguille à droite ou à gauche, à volonté. Tel est le télégraphe généralement employé en Angleterre.

Télégraphe de Bréguet.

On s'est servi, pour le télégraphe alphabétique, de la propriété qu'a le fer de s'aimanter instantanément par un courant, et de perdre cette aimantation avec la cessation du courant.

Le récepteur se compose d'un mouvement d'horlogerie qui commande l'aiguille du cadran. L'échappement du rouage porte une palette en fer doux, qui est placée à une petite distance des pôles d'un électro-aimant.

Lorsque l'on fait passer un courant électrique dans le fil qui enveloppe l'électro-aimant, la palette est attirée, et, aussitôt que le courant cesse, le ressort ramène la palette dans sa position primitive. Ce mouvement de va-et-vient de la palette déclanche successivement les dents de l'échappement, et permet d'amener l'aiguille sur les lettres que l'on veut désigner.

Le manipulateur se compose d'un cadran portant les mêmes signes que celui du récepteur. La manivelle est articulée au centre du cadran, avec un axe qui porte une roue, sur le plan de laquelle est creusée une gorge excentrique dont les sinuosités sont régulières et en nombre égal à celui des signes gravés sur le cadran. Cette roue produit, par sa rotation, le mouvement de va-et-vient d'un levier qui oscille sur l'un des piliers du cadran, et va toucher alternativement aux contacts de la pile et du récepteur, c'est-à-dire qu'il est quatorze fois en communication avec la pile pour un tour de cadran, ce qui produit quatorze aimantations de l'électro-aimant du récepteur, et fait faire un tour complet à l'aiguille.

Il suffit donc d'amener la manivelle sur les lettres que l'on veut désigner pour que l'aiguille du récepteur les reproduise, puisque les courants s'établissent par le contact du levier avec la pile.

La sonnerie se compose d'un rouage semblable à celui d'un réveil-matin ; la détente porte une palette en fer doux qui est placée, comme dans le récepteur, en regard des pôles d'un électro aimant. Lorsque l'on fait passer un courant électrique dans le fil de l'électro aimant, la palette est attirée, et son déplacement déclanche la détente du rouage qui soulève le marteau. Quand le courant cesse, la palette reprend sa position primitive et enclanche la détente qui arrête la sonnerie.

Ces appareils sont employés sur tous les chemins de fer français.

Télégraphe de l'Etat.

Le récepteur se compose de deux rouages d'horlogerie placés à une distance suffisante pour que les deux aiguilles puissent tourner sans se rencontrer. La roue d'échappement est divisée en quatre dents et n'avance à chaque mouvement que d'une demi-dent, de sorte que l'aiguille prend huit positions différentes par tour de roue, on avançant de 45° chaque fois.

Comme il y a deux aiguilles, et que chacune d'elles prend huit positions indépendantes l'une de l'autre, on obtient soixante-quatre signaux par la combinaison des huit mouvements, et l'on en double le nombre par un signal de convention, ce qui donne alors cent vingt-huit signaux.

Le manipulateur est, comme le récepteur, composé de deux parties indépendantes et semblables; chacune d'elles est en rapport avec un des côtés du récepteur par un fil spécial, ce qui nécessite deux fils sur la ligne. Les courants s'établissent par les moyens employés dans l'appareil alphabétique.

Ce télégraphe a l'avantage de faire des signaux très nets, d'être d'une grande sûreté, et de pouvoir se manœuvrer avec une grande rapidité.

Télégraphe de Wheatstone.

Ce télégraphe est basé sur la propriété que possède un aimant, de produire un courant électrique dans le fil d une bobine que l'on approche de l'un de ses pôles.

Le manipulateur se compose d'un aimant au-dessus duquel est un électro-aimant qui est en communication, par un engrenage, avec l'axe du cadran. Le mouvement de rotation du cadran fait passer successivement les pôles de l'électro-aimant sur ceux de l'aimant, dont ils s'approchent d'abord, puis s'éloignent ensuite, et produirait ainsi deux courants en sens contraire, si la disposition du commutateur ne supprimait pas celui qui devrait s'établir lorsque l'électro-aimant s'approche de l'aimant.

La manœuvre du cadran produit alors des courants intermittents qui aimantent l'électro-aimant du récepteur, et sa palette, en se déplaçant, arrête l'aiguille sur les lettres que l'on veut représenter.

Cet appareil donne de très bons résultats et fonctionne depuis neuf ans sur le chemin de fer de Saint-Germain.

Télégraphe de Siémens.

Ce télégraphe est un des plus simples, en ce sens que le même appareil sert de manipulateur et de récepteur, et qu'il n'y a pas de rouage pour faire tourner l'aiguille.

L'électro-aimant fait agir une palette qui porte un levier à l'extrémité duquel sont fixés les mentonnets qui font marcher la roue d'échappement, et qui transforme directement le mouvement alternatif de la palette en un mouvement circulaire. Le levier de la palette établit, en se déplaçant, les contacts qui donnent passage au courant de la pile, de sorte que le circuit est fermé lorsque la palette est éloignée des pôles de l'électro-aimant, et qu'au contraire le circuit est ouvert lorsque la palette en est rapprochée.

Il suffit donc de mettre une pile en communication avec l'électro-aimant pour déterminer la marche de l'aiguille, puisque les contacts s'établissent d'eux-mêmes par le déplacement de l'armature.

Les touches qui sont à la circonférence du cadran portent des chevilles qui, lorsqu'elles sont abaissées, arrêtent l'aiguille qui est fixée sur l'axe de la roue, et déterminent aussi l'arrêt de l'aiguille opposée, puisque, dans cette position de la palette, le courant est interrompu.

Appareil à imprimer, de Siémens.

Cet appareil est à peu près semblable, quant au mouvement, à celui qui sert à la conversation. Le clavier est supprimé et l'aiguille est remplacée par un cadran en acier qui porte les mêmes lettres, en relief, que les touches ; ce cadran est découpé entre les lettres pour que chacune d'elles puisse être soulevée isolément.

Au-dessous des lettres de ce cadran est un marteau qui est fixé à l'extrémité du levier d'une forte palette qui est placée en regard des pôles d'un électro-aimant. Le contact du courant électrique qui passe dans le fil de cet électro-aimant, est établi par le battement alternatif de la palette qui fait marcher le cadran, de sorte que la palette de l'imprimeur n'a pas le temps d'agir, lorsque le cadran tourne sans arrêt, puisque sa masse est plus considérable que celle de la palette qui fait marcher le cadran, et qu'elle a plus de chemin à parcourir.

Au-dessus du cadran est un rouleau qui porte l'encre et qui reçoit son mouvement de rotation du marteau imprimeur. La bande de papier est portée sur deux poulies et passe entre le rouleau et le cadran ; cette bande est entraînée par le mouvement du rouleau, de sorte qu'à chaque impression le papier avance toujours de l'intervalle de deux lettres.

La manœuvre de l'appareil expéditeur ne change pas lorsque l'on imprime au poste de réception, parce que le temps d'arrêt que l'on fait pour abaisser la touche est plus que suffisant pour l'impression

Ces appareils sont d'une manœuvre facile, mais ils ont l'inconvénient de marcher lentement, d'exiger un courant très énergique, et d'être très difficiles à régler.

Appareils de secours.

Ce système se compose d'un récepteur, d'une sonnerie et d'appareils interrupteurs.

Les noms des stations où sont placés les appareils interrupteurs sont gravés sur le cadran du récepteur. Le courant électrique passe constamment dans la sonnerie, dans le récepteur et sur la ligne, de sorte que l'aimantation de leurs électro-aimants est permanente.

Le fil de la ligne traverse les appareils interrupteurs qui sont disposés pour couper le courant autant de fois, en un tour de manivelle, qu'il y a d'unités dans le numéro de la station où ils sont placés.

Il suffit donc pour signaler qu'un train est en détresse et indiquer l'endroit où il est resté, de faire faire un tour à la manivelle de l'appareil interrupteur pour que le courant soit coupé, que la sonnerie soit déclanchée, et que l'aiguille du récepteur se place sur le nom de la station qui demande le secours, puisqu'à chaque interruption du courant l'aiguille avance d'une division.

Ces appareils ont l'avantage de pouvoir être manœuvrés par tous les employés, d'être d'une grande sûreté, et de donner en une seconde le signal d'un train en détresse et l'endroit où il est resté.

Ces appareils fonctionnent depuis huit ans sur le chemin de fer de Saint-Germain.

M. LE PRÉSIDENT appelle l'attention sur un fait qui se passe aujourd'hui dans l'industrie importante des bronzes.

Depuis quelque temps, dans beaucoup de fonderies, par des raisons hygiéniques, et aussi par des considérations de beauté et de qualité supérieure des produits, on a remplacé par de la fécule la poussière de charbon dont on saupoudrait les moules.

Mais un retour vers les anciens procédés vient de se manifester chez quelques fabricants qui ont reconnu au charbon des résultats industriels plus parfaits, sans reconnaître à la fécule aucun des avantages hygiéniques si vantés.

Cependant les ouvriers de ces établissements n'ont pas voulu se soumettre à cette décision de leurs patrons. Une réunion a eu lieu parmi eux, et ils ont adressé au Chef de l'Etat une pétition pour faire trancher la question en faveur de la fécule. — Une commission composée d'ingénieurs, de médecins, a été nommée pour examiner la question et donner son avis. Des fabricants ont été appelés. Les uns n'ont attribué à la fécule que des avantages sérieux; d'autres ont été forcés d'y renoncer à cause de l'infériorité des produits qu'elle donnait. — M le président appelle sur cette matière l'attention des membres de la Société, et prie ceux d'entre eux qui auraient quelques documents importants de vouloir bien les communiquer et les adresser au siége de la Société.

La Société a reçu de M. Bevan de Massy, membre de la Société, une Note sur les divers tracés proposés pour le chemin de fer de Bayonne à Madrid.

Séance du 3 mars 1854.

Présidence de M. POLONCEAU, vice président.

M. JULES GAUDRY donne lecture d'un mémoire sur les bateaux à vapeur.

L'ordre du jour appelle ensuite la lecture du mémoire de M. Debonnefoy, sur l'emploi du caoutchouc vulcanisé dans les chemins de fer.

On fait connaître une nouvelle forme de rondelles en caoutchouc dont M. Spencer est l'inventeur. Ces rondelles sont de forme à peu près sphérique; dans le milieu est pratiquée une gorge destinée à recevoir un anneau. M. Spencer, pour expérimenter ces rondelles, en a superposé dix, qu'il a soumises à un effort de compression de 50,000 kilogr.; après 317,000 compressions successives, ces rondelles n'offraient pas la moindre altération; l'appareil donnait d'ailleurs une très grande course. Ce fait tendrait à prouver qu'il existe des qualités de caoutchouc et aussi des formes de rondelles capables d'une grande compression et de compressions réitérées sans altération.

On fait observer que le caoutchouc français est loin de produire de pareils effets, et que, généralement, après quelques compressions un peu fortes, il est altéré.

On ajoute qu'on a essayé une des rondelles dont il vient d'être question, à la presse hydraulique, et qu'après l'épreuve elle n'avait subi aucune altération. Cette rondelle avait environ 12 centimètres de diamètre; elle a supporté 40.000 kilogr. en se comprimant de 5 centimètres. L'emploi du caoutchouc est appelé à de grands progrès, que l'on pourra réaliser en améliorant la forme des rondelles, et pour cela il serait bon, avant de rien conclure, qu'on fît l'essai de toutes les sortes de rondelles.

M. LE PRÉSIDENT fait observer qu'il ne doit être question que des rondelles telles qu'on les emploie, et non pas de celles de toutes formes que l'on pourra imaginer.

On dit avoir vu des rondelles qui, étant restées un fort long temps comprimées sans pouvoir se détendre, avaient perdu toute espèce d'élasticité. D'où il résulterait qu'une charge permanente détruirait l'élasticité.

UN MEMBRE dit avoir adressé à la Société un mémoire sur les rondelles en caoutchouc, et dont les conclusions sont contraires à celles du mémoire de M. Debonnefoy. Cela vient de ce qu'il raisonnait sur des rondelles infiniment meilleures que celles que l'on fait aujourd'hui. Il pense qu'elles ont perdu beaucoup de leur qualité, et il augure bien de la concurrence que tend à leur faire l'acier, pour les ramener à leur bonté d'autrefois. Il insiste sur le grand avantage de l'emploi du caoutchouc, pour ressort de choc, sur l'emploi de l'acier, au point de vue de l'entretien. L'entretien des tampons de choc en caoutchouc ne coûte presque rien et se fait au moyen d'un simple remplacement de rondelle, tandis que les ressorts en acier, après une ou deux réparations, exigent une réforme complète. Il ajoute que le caoutchouc se comporte très bien quand on a soin de limiter sa compression, comme on le fait pour les ressorts sur acier.

M. DEBONNEFOY répond qu'avant de tirer les conclusions de son mémoire il s'est entouré de tous les renseignements possibles. Suivant lui, la réparation des ressorts en acier est tout-à-fait accidentelle lorsque les ressorts sont de bonne qualité, c'est-à-dire tels que les chemins de fer se les procurent aujourd'hui, tandis qu'il a vu tout le contraire pour des ressorts en caoutchouc. Il fait, en outre, remarquer qu'un grand désavantage du caoutchouc par rapport à l'acier, est le peu de course dont il est susceptible.

On signale dans le mémoire une lacune importante, à savoir la loi de décroissance de la compressibilité du caoutchouc pour des augmentations égales de pression. C'est un élément indispensable à connaître quand il s'agit d'amortir des chocs.

UN AUTRE MEMBRE, à l'appui de l'opinion de M. Debonnefoy relativement aux ressorts en acier, cite le chemin de fer de Lyon où, sur 4,000 ressorts de suspension, l'on n'a eu que quelques ressorts à réparer.

Il ajoute encore que l'on a été très peu satisfait du caoutchouc au chemin de fer de Lyon et que l'on est décidé à l'abandonner.

Il dit avoir fait des ressorts en hélice en acier donnant 75 millimètres de course et ne pesant que 8 kilogr. Quant à l'emploi du caoutchouc, il le croit possible, à la condition de limiter convenablement la déformation. Il croit les rondelles ordinaires préférables aux rondelles en boule; il voudrait même voir diminuer l'épaisseur des rondelles ordinaires, au lieu de l'augmenter. Il cite comme exemple de la destruction rapide des rondelles en caoutchouc, les martinets Schmerber, où ces rondelles sont détruites au bout de six semaines quand elles sont de bonne qualité, et ne résistent que quelques jours quand elles sont mauvaises.

HESQUIN DE RHÉVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER, 9 MARS.

Le fait capital de la semaine concerne les fers laminés; leur prix est aujourd'hui relevé à 330 fr. la 1re classe à Saint-Dizier, et 340 fr. à Paris. Un correspondant nous le signale dans la note suivante :

« On avait pu craindre qu'en présence de la situation politique, les fers n'éprouvassent, comme on le remarque dans certaines branches d'industrie, quelque tendance à la baisse; mais, d'un côté, les résultats connus de la foire de Chalon, où le prix des fontes de Comté et de Champagne ont été maintenus; d'un autre côté les usines du Nord et du Centre ayant fait acheter tout récemment des parties de fonte très importantes dans les hauts fourneaux de la Haute-Marne, ce dernier article a repris une faveur marquée; on a traité au prix de 160 fr. à Saint-Dizier.

» Ce mouvement de reprise sur les fontes d'affinage et la rareté des fers laminés marchands, par suite de la fabrication exclusive de rails à laquelle se livrent des usines, ont engagé les maîtres de forges à laminoirs de la Haute-Marne, à tenir ferme le prix de leurs fers à fr. 330 à Saint-Dizier, et fr. 340 à Paris; quatre mois de terme ou 2 0/0 d'escompte. »

Comme l'annonce notre correspondant, de forts marchés de fonte affinage ont été traités à 160 fr., samedi et dimanche. On nous a appris plusieurs affaires dont le total se monte à un million de kilogrammes. Il est à remarquer qu'on a accordé ce prix, mais à la condition de livrer de suite ou dans un court délai. Indépendamment de ces marchés, un autre, dont l'importance est grande, vient d'être accepté à 165 fr., mais à fournir seulement en mai et dans les mois suivants.

Les fers battus, obtenus soit à la houille ou au charbon de bois, sont encore cotés 335 et 340 fr.

CHALON-SUR-SAONE.

A la foire de Chalon, les prix des fontes et des fers fins ont été maintenus comme à la foire de Besançon; les acheteurs paraissaient peu empressés; ils se sont enfin décidés à prendre à ces conditions.

Les fontes blanches à fer étaient d'abord peu demandées, et leur prix semblait ne devoir pas se soutenir; cependant on a traité pour des fontes de Champagne à 175 fr. rendu à Gray. Le transport pour les vendeurs sera en moyenne de 15 à 16 fr.

PARIS.

Le ralentissement qui s'était opéré sur les affaires s'y prolonge encore. Un grand calme a régné dans les transactions pendant la semaine que nous venons de traverser. Les détenteurs font tous leurs efforts pour soutenir les prix.

Les cours des métaux fixés par les courtiers de commerce ne servent déjà plus de base aux propositions des vendeurs; on obtient le cuivre à 2 fr. 50 et 3 fr. au-dessous. Les offres viennent en masse de la part des détenteurs.

Dans les Docks-Napoléon, le stock des métaux est de 2,214,338 kil., augmentation du 21 au 28 février 170,367 kil. Le stock des meubles en fer est de 82.686 kil., augmentation pendant ces huit jours de 7,234 kil.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 10 mars :

Les fontes en gueuses d'Ecosse ont fait passablement d'affaires; on a traité de 97 fr. 50 à 98 fr. 10; le marché a clos à ce dernier prix. Les rails sont toujours demandés, mais les prix n'ont éprouvé aucun changement; ils sont encore de 206 fr. 25 dans le pays de Galles, et de 212 fr. 50 dans le Staffordshire. On tient fermement le cours des fers; des commandes faites par la consommation arrivent sans interruption aux producteurs; le prix du jour est de 230 fr.

—

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 11 mars :

Fontes et fer. — Nous avons à signaler pour cette semaine plusieurs marchés de fonte affinage aux cours du jour, fr. 12 les 100 kilogr., pris à l'usine. On cite également de nouvelles et importantes commandes en fers en barres aux prix anciens. Nos ateliers de construction sont toujours fort occupés.

Le cours du fret n'a pas varié depuis huit jours; il y a cependant tendance à la baisse.

Liége, 11 mars :

Il n'y a pas de variation à signaler cette semaine dans la situation de notre marché de fontes, fers et charbons, ni dans les divers prix cités dans notre dernière cote.

Les commandes ordinaires pour les besoins courants du commerce et de l'industrie continuent à nous arriver du pays et de l'étranger, et contribuent à maintenir la grande activité qui n'a cessé de régner dans nos usines depuis l'année dernière.

En résumé, la position de notre industrie est toujours très bonne, et cet état de choses durera tant que nos grands établissements n'auront pas épuisé les importantes commandes qui assurent de l'ouvrage pour longtemps encore à leurs nombreux ouvriers.

O. Saupique.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Compagnie des cotons de l'Algérie.

Le coton est acquis à l'Algérie.

Le prix de revient du coton algérien n'excède pas le prix de revient du coton d'Amérique ou d'Egypte.

Ces faits ont la sanction de l'expérience.

C'est donc rendre un service important à notre industrie manufacturière et assurer la prospérité de notre colonie que de développer sur une grande échelle la culture du coton dans notre France d'outre-mer.

Tel est le but de la Compagnie qui vient de se constituer,

Avec les encouragements de l'administration;

Et sous les auspices d'un conseil de surveillance qui réunit quelques unes des notabilités les plus éclatantes de l'industrie et du commerce.

Correspondance.

M. C. D., à N. — N°s 1 et 2, mauvaises valeurs. — N° 3, elle se relèvera.

M. M. N. Z, à L. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N°s 4 et 5, tout cela dépend uniquement de la politique.

M. T. D., à Saumur. — N° 1, 31 à 32 fr. — N° 2, 30 fr. — N° 3, pas bientôt. — N° 3 bis, on en parle, mais c'est peu avancé. — N° 4, il n'y en a pas figuré encore. — N° 5, non.

M. Q. F., à Nancy. — N°s 1 et 2, le numéro de ce jour vous fixera. — N° 3, oui, mais pour les actions déposées. — N° 4, nouvelle. — N° 5, cela dépend de la politique.

M. B., à Saint-Quentin. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3. la valeur désignée est meilleure.

M. X. X. X. — N° 1, c'est de la politique. — N°s 2 et 3, attendez. — N° 4, non.

M. L. J., à Morez (Jura). — N° 2, Est nouveau, la semaine prochaine.

M. P., à Luynes. — N°s 1 et 2, environ 50 fr., sur lesquels on réduira le dividende, qui sera de 55 fr. — N° 3, par suite des nouvelles concessions, nous ne le pensons pas. — N° 4, l'une produira 80 fr. et l'autre atteindra 100 fr.

M. A. C., à Sainte-Fosse. — N°s 1, 2, 3 et 4, vos appréciations sont généralement exactes. — N° 5, conservez ce que vous avez.

M. C. F., à Montreuil-sur-Mer. — N° 1, Paris à Strasbourg. — N° 2, pas de quelque temps encore. — N° 3, mauvaise valeur. — N° 4, oui.

M. J. D., à Tours. — N° 1, 75 fr., 65 fr., 55 fr., 50 fr., 40 fr. — N° 2, le mouvement sera proportionnel au capital. — N° 3, valeur de spéculation et non de placement. — N° 4, non. — N° 5, nous n'en connaissons pas de meilleur que celle que vous indiquez dans le n° 1.

M. R. N., à Roanne. — N° 1, valeur excellente mais sans avenir. — N° 2, médiocre. — N° 3, oui. — N° 4, 15 à 18 0/0. — N° 5, sécurité entière.

M. N., à Moirans. — N° 1, non. — N° 2, nous ne le pensons pas.

M. R., à Lyon. — N° 1, à peu près. — N° 2, non, vous confondez avec le raccordement définitif à Lyon. — N° 3, non.

M. J. B. J., à Marseille. — N° 1, oui.

M. J. L. — Il n'a pas été décidé.

M. F. S. ***. — N° 1, vendez. — N° 2, jamais. — N° 3, c'est exact. — N° 4, mauvais. — N° 5, oui. — N° 6, 75 fr.

M. B. R., à Bordeaux. — N° 1, aux événements politiques. — N° 2, c'est qu'elles sont moins bien classées. — N° 3, 10 fr. par action.

M. A. et C°, à Noyon. — N° 1, oui. — N° 2, Non. — N° 3, en juillet. — N° 4, non.

M. P. A., à Remigny. — N° 1, mauvaise. — N° 2, elles sont offertes à tout prix et, dit-on, non placées. — N° 3, sincère et véritable, nous ne saurions l'apprécier. — N° 4, non. — N° 5, il n'est pas définitivement fixé.

M. X., à Nîmes. — Votre observation est juste; on s'y conformera.

M. G., à Laferté-Milon. — N° 1, mauvaise opinion. — N° 2, absence de sécurité. — N° 3, Non. — N° 4, a une déplorable administration. — N° 5, rien de bon. — N° 6, non. — N° 7, non. — N° 8, rien ne le fait présumer.

M. J. C., en J. — N° 1, les nôtres. — N° 2, au pair. — N° 3, la Banque de France 40 à 50 0/0; le Comptoir d'escompte 50 à 60 0/0; la première à 5 0/0, le second à 6 0/0. — N° 4, oui. — N° 5, au cours de ce jour, bonnes. — N° 6, c'est encore éloigné. — N° 7, non. — N° 8, avec une petite différence.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 12 au 18 mars 1854.

75,613 voyageurs	245,589 25
Bagages, marchandises, etc.	471,082 30
TOTAL	716,571 55

Semaine correspondante de 1853.

66,071 voyageurs	231,874 90
Bagages, marchandises, etc.	360,111 41
PRODUIT total	591,986 31

Recette totale du 1er janvier au 18 mars.

1854	7,254,723 91
1853	6,127,127 63
DIFFÉRENCE	1,127,596 28

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1854.

19,042 voyageurs	95,784 55
Bagages, marchandises, etc.	105,814 55
TOTAL de la semaine	201,599 10
TOTAL de l'exercice courant	2,193,692 10
Semaine correspondante de 1853	186 153 15
Exercice correspondant de 1853	1,842,009 65

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1854.

12,731 voyageurs	39,569 30
Bagages, marchandises, etc.	55,522 80
TOTAL de la semaine	95,092 10
TOTAL de l'exercice courant	230,818 95
Semaine correspondante de 1853	76,651 50
TOTAL de l'exercice correspondant	181,561 45

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1854.

Grande vitesse) 34,783 voyageurs	209,620 50
Petite vitesse) Bagages, marchand.	208,943 65
TOTAL de la semaine	418,564 15
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	3,322,583 20
TOTAL	3,741,147 35
Semaine correspondante de 1853	359,387 65
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	3,185,405 20
TOTAL de l'exercice correspondant	3,544,792 85

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 6 au 12 mars 1854.

12,699 voyageurs	25,947 25
Messageries, bagages, marchandises	38,496 04
TOTAL	64,443 29
Semaine correspondante de 1853	47,409 38
Recette totale du 1er janv. au 12 mars	562,101 38
— 1853	468,464 81
Différence en faveur de 1854	93,636 57

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1854.

Voyageurs	323,047 93
Bagages, marchandises, etc.	444,073 12
TOTAL	767,121 05
Semaine correspondante de 1853	833,050 64
Différence en faveur de 1854	134,070 41
Recettes du 1er janvier au 18 mars	7,980,116 21
Recette correspondante de 1853	5,945,348 12
Différence en faveur de 1854	2,034,768 09

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

3e année. — 11e semaine.

Du 12 au 18 mars 1854.

Voyageurs	243,441 20
Marchandises	320,715 42
TOTAL de la semaine	564,156 62
Recettes antérieures	4,715,258 29
TOTAL GÉNÉRAL	5,279,414 91
11e semaine de 1854	564,156 62
Semaine correspondante de 1853	424,258 08
Différence en faveur de 1854	139,898 54
Exercice 1854	5,279,414 91
Id. 1853	3,938,152 37
Différence en faveur de 1854	1,341,262 54

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 12 au 18 mars 1854

Voyageurs	11,476 25
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	27,538 55
TOTAL	39,014 80
Recettes antérieures	270,711 68
TOTAL	309,726 48

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 13 au 19 mars 1854.

Ouest. — 10,179 voyageurs (gr. vitesse	43,749 30
(Petite vitesse)	38,066 81
TOTAL	81,816 11
Rive droite. — 32,923 voyageurs	22,687 30
Rive gauche — 16,774 voyageurs	13,467 00
TOTAL	117,970 41
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	61,042 40
Rive droite	22,762 95
Rive gauche	11,492 00
TOTAL	95,297 35

Recette totale du 1er janvier au 19 mars 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	1,181,964 06
Idem. — 1853	989,523 80

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 mars 1854.

Voyageurs	76,322 45
Bagages et marchandises	114,959 25
TOTAL de la semaine	191,281 70
Semaine correspondante de 1853	136,977 55
Augmentation	54,304 15
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	1,735,087 07
Recette correspondante de 1853	1,394,636 35
Augmentation	360,459 72

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854	27,293	12,651 35	367 55	13,018 90
1853	23,157	10,799 70	240 00	11,039 70
En faveur de 1854	4,136	1,851 65	127 55	1,979 20

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

Voyageurs	111,858. Recettes.	75,463 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest		68,130 05
Total		143,593 35

Février 1853.

Voyageurs	106,393 Recettes.	119,447 99
Différence en faveur de 1854		24,145 36

COMPARAISON :

Les deux mois de 1854 ont donné	297,764 65
La même période de 1853 a donné	261,468 65
Différence en faveur de 1854	36,296 00

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de février.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	24,097 50	20,765 50	21,729 91
Bagages	451 38	387 04	402 74
Bétail	908 70	1,132 60	759 70
Marchandises	17,757 19	15,412 49	15,321 85
	43,214 77	37,697 63	38,213 20

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de février 1854 de fr. 5,517 14 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,060 57 sur 1852.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

Le public est appelé à souscrire au siége de la Compagnie du chemin de ferde Paris à Rouen, rue d'Amsterdam, n° 11, à l'emprunt de 18 millions émis par cette Compagnie.

Les obligations émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent un intérêt de 50 fr. par an.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire le mercredi 20 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) et qui désireraient assister à cette assemblée devront conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer comme assemblée ordinaire et annuelle sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853, et sur la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire, et comme assemblée extraordinaire sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CHEMINS DE FER DE

DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars courant, à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Extrait des statuts.

« Art. 41. — Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées. Les certificats donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la réunion d'une carte d'admission à l'assemblée générale. Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration. Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

» Art. 44. Vingt actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

» Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. »

Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux actionnaires qui en feront la demande au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

L'assemblée générale devant être appelée à délibérer sur une modification des statuts, et les statuts exigeant dans ce cas la réunion du cinquième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à l'assemblée du 30 mars.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Les modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le 28 mars, à trois heures et demie de l'après-midi, il sera procédé en séance publique du Conseil d'administration, place Vendôme, 16, au tirage au sort de 89 obligations de premier ordre et de 50 de deuxième ordre, de la Compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne en liquidation.

Le semestre dû sur ces deux séries d'obligations sera payé, à partir du 1er avril, et sur la présentation des titres, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Le Secrétaire général,
A. COCHARD.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société ;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre ;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle ;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon ;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées, et sur les moyens d'exécution ;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

Le directeur gérant a l'honneur d'informer MM. les actionnaires en retard d'opérer leur troisième versement, qu'en considération des circonstances actuelles, il a pris la résolution d'accorder un nouveau délai de trois mois à tous ceux qui, d'ici au 25 mars courant, auront versé au minimum un à-compte de 8 fr. par action, et déposé leurs titres au siége de la Société.

Ces titres seront rendus contre le paiement intégral du troisième versement, et la restitution du récépissé provisoire et nominatif qui aura été délivré par la Compagnie, en échange du dépôt des actions.

L'intérêt moratoire de 5 0/0 continuera d'être dû sur les sommes non acquittées.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 14 de ce mois.

L'exercice de quatre mois, du 1er septembre au 31 décembre, a donné un bénéfice de 155,584 fr. 89 c., pour lesquels l'Assemblée a déterminé la répartition suivante :

Un intérêt de 5 0/0, calculé sur les quatre mois de l'exercice 1853, sera payé aux porteurs d'actions libérées du troisième versement, à dater du 31 mars courant.

Une somme de 16,310 fr. 75 c., représentant la part afférente aux 19,973 actions non émises, est portée à la réserve.

Le solde des bénéfices soit 97,250 f. 06 c., est laissé au compte de profits et pertes pour être distribué, ainsi qu'il en sera décidé à la prochaine assemblée générale.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus qu'aux termes de l'art. 32 des statuts, une assemblée générale est convoquée, pour le jeudi 27 avril prochain, à quatre heures très-précises, rue Laffitte, 23.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France, possesseurs de vingt actions et plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. les actionnaires domiciliés à l'étranger pourront faire le dépôt de leurs titres entre les mains de M. Pons, 2, Capel Court, à Londres, et de MM. Kohler et Ce, à Genève. Les certificats de dépôt, ainsi que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai indiqué ci-dessus.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Directeur,
A. JORDAN.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril prochain, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 26 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, qu'ils seront admis à échanger les récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, au bureau des titres de la Compagnie, chez M. Leroy de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, n° 16, à partir du 27 mars courant, de 10 heures à 4 heures.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des statuts, il sera payé, à partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, n° 14 ;

2° A Londres, chez MM. P. Menteaux et Ce, Gracechurch-street, n° 17,

Le deuxième semestre d'intérêts, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr. versée par action.

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Le Président du Conseil d'administration,
Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

COUPURES D'OBLIGATIONS DE CENT FRANCS. — Par une décision du Conseil d'administration, le principe de la division des lots proportionnellement à la valeur des coupures d'obligations foncières s'appliquera désormais aux coupures de cent francs qui auront droit chacune au dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme il a déjà été appliqué aux coupures de 500 fr., qui ont droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière.

Les porteurs des coupures de cent francs précédemment émises avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.), ont la faculté de les échanger sans aucuns frais en représentant les dix coupures du même numéro contre des coupures de cent francs, à l'égard desquelles s'appliquera le principe de la division des lots par dixième.

Rien ne sera modifié dans la position de ceux qui préféreront conserver à leurs titres la forme et les droits actuels.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de cent francs, à l'égard desquelles s'exerce la division des lots par dixième, elles auront droit au tirage du mercredi 22 mars, des obligations du Crédit foncier de France à :

Dix lots de	10,000 fr.
Vingt lots de	5,000
Dix lots de	2,000
Et cinquante lots de	1,000

En outre, chaque coupure de cent francs sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des lots attribués aux obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois : les 22 mars, 22 juin, 22 septembre et 22 décembre de chaque année.

FILATURE DE GAMACHES.

AVIS. — MM. les actionnaires de la filature de Gamaches qui n'ont pas fait leur troisième versement exigible depuis le 5 juillet dernier, sont prévenus qu'il leur est accordé, pour tout délai, jusqu'au 20 avril prochain.

Ce délai expiré, les actions seront annulées ou vendues, aux termes de l'art. 14 des statuts.

Par délibération de l'assemblée générale du 20 mars courant, les actions seront provisoirement libérées par ce troisième versement.

MM. V. SAINT-PAUL ET Ce,

CHANGEURS, 21, boulevard Montmartre, achètent avec prime de 6 fr. par 1,000 fr., les pièces de 5 f. antérieures à 1825.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des mines de la Loire informe MM. les actionnaires que les formalités à remplir, par suite des notifications du gouvernement, ayant éprouvé des retards inévitables, l'ajournement de l'assemblée générale, convoquée pour le 30 mars courant, est devenu nécessaire. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué par un avis inséré dans les journaux, et, en outre, adressé à domicile.

Dans ces conjonctures, le Conseil a décidé, par exception, que la somme de 22 fr. par action, pour solde du dividende acquis à l'exercice 1853, serait distribué à MM. les actionnaires.

Le dividende sera payé, dès le 16 avril prochain, sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscription, soit à Paris, au siége social, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, n° 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

Ceux de MM. les actionnaires qui en ont fait la demande avant le 15 mars, pourront toucher ce dividende à la caisse de MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers à Genève.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois; Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours : les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1er et 21 avril, 11 mai, 1er et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ;

A Marseille, place Royale, 1.

Cie DES COTONS DE L'ALGÉRIE.

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. — *Première émission : 40,000 actions de 200 francs chacune*, payables par moitié, le premier versement en souscrivant. — EXPLOITATION DE LA PLAINE DU TLELAT.

Conseil de surveillance : MM. Ferdinand de Lesseps, ministre plénipotentiaire; Emile Dollfus, président de la Société industrielle de Mulhouse; Ernest Seillières, filateur à Senones (Vosges); Ernest Feray, filateur à Essonne (Seine-et-Oise); F. Bernoville, négociant à Paris; Alfred Kœchlin, de la maison Steinbach, Kœchlin et Ce, à Mulhouse; Edmond Adam, propriétaire à Paris.

Banquiers : MM. Leroy, de Chabrol et Ce, 16, rue Lepelletier.

Gérant : M. Emile Barrault, ancien représentant de l'Algérie.

LE SIÉGE SOCIAL EST A PARIS.

La base des premières opérations de la Compagnie est une propriété de deux mille hectares dans la plaine du Tlelat, province d'Oran, sise à 24 kilomètres d'Oran et à 26 kilomètres d'Arzew, c'est-à-dire des deux ports principaux de la province ; en outre, reliée à deux villes importantes du centre, Mascara et Sidi-bel-Abbès.

Les voies de communication avec le littoral et l'intérieur sont carrossables; il y a donc une très-grande facilité de transports.

La plaine du Tlelat est entièrement défrichée et cultivée dans sa presque totalité ; deux cent cinquante hectares ensemencés en céréales font partie des acquisitions de la Compagnie.

L'exploitation n'est pas à créer ; elle existe, grâce à trois corps de ferme avec dépendances, grâce à un outillage complet et à un troupeau de 1,500 têtes, comprenant les animaux de labour et le bétail : le tout évalué à 100,000 fr.

L'irrigation est assurée par les déversements du lac Dayat-oum-el-raz, la rivière du Tlelat, et par l'installation de norias qui atteignent, à 4 ou 5 mètres de profondeur, une nappe souterraine d'eaux salines propres à la culture du *Georgie longue soie*.

Le travail est à bon marché, les bras sont nombreux.

Entre Oran, Arzew et la plaine du Tlelat sont distribués douze villages européens : la Senia, Valmy, Saint-Cloud, Kléber ; la commune de Saint-Louis, qui comprend trois villages ; la commune de Fleurus, qui en comprend également trois ; Sidi-Mabrouk, et Sainte-Barbe, situé au *Tlelat* même. Joignez à cette population, qui coûte de 2 à 3 fr. la journée, la population espagnole abondant dans la province (elle compte pour 20,000 âmes à Oran), qui se loue à 1 fr. 50 cent., et la population indigène, assez nombreuse dans les environs pour que du jour au lendemain il soit facile de réunir 500 travailleurs, dont le salaire est de 1 fr. à 1 fr. 25 cent.

Le directeur de l'exploitation est M. Jules Sohn, colon dans la province d'Oran depuis six années, membre de l'Académie nationale de Paris, auteur de l'*Atlas agricole de l'Algérie*, ouvrage imprimé aux frais de l'Etat, médaillé par l'administration pour la culture du coton.

Enfin, la plaine du *Tlelat* se trouve mentionnée dans le *Moniteur* du 29 octobre 1853, comme l'une des localités algériennes *susceptibles de produire le coton dans d'excellentes conditions*.

Des essais faits l'an dernier ont fourni de précieux échantillons.

Opération.

Sur les deux mille hectares, mille seront réservés pour la production des denrées alimentaires nécessaires au personnel de l'exploitation, et pour la nourriture des animaux : on se borne à admettre sur cette moitié de la propriété une compensation entre les bénéfices et les frais ; mille seront consacrés au coton, et pourront être plantés au bout de peu d'années en *Georgie longue soie*.

Rendement annuel d'un hectare.

Un hectare, terme moyen, rend 250 kilogrammes. Une note de M. Trapman de Charlestown, provenant de la Société Industrielle de Mulhouse, et un ouvrage publié en 1851 à Londres, sous le titre suivant : *On the culture of cotton in India and Elsewhere, by Forbes Royle*, établissent ce chiffre.

Prix de revient d'un kilogramme.

L'hectare étant acquis, avec ses constructions et le matériel, au prix de 450 fr., si l'on compte l'intérêt à 5 0/0, soit 22 fr. 50 ; l'amortissement à 5 0/0, soit 22 fr.; plus 10 0/0 pour le fonds de réserve, soit 45 fr.; total : 90 fr., soit

pour un kilogramme	36	
Trois labours à 5 journées par labour, soit 15 journées à 2 f. —30 fr. : soit par kil.	12	
Fumage de l'hectare, 2 journées à 1 fr. 25. — 2 fr. 50 : soit par kil.	1	
Ensemencement, 35 journées à 1 fr. — 35 fr. : par kil.	14	
Sarclage et binage, 15 journées à 1 f. 25. — 18 fr. 75 : par kil.	7 1/2	
Arrosage, 10 journées à 1 fr.—10 fr. : par kil.	4	
Récolte, 30 journées à 60 c.—18 fr. : par kil.	7 1/2	
Egrenage et emballage : par kil.	1 25	
Impôt éventuel à 5 fr. par hectare : par kil.	2	
Fret maritime : par kil.	5	
	2 14	2 14
Les frais d'administration étant évalués à 60,000 fr., et la moitié incombant aux mille hectares affectés à d'autres cultures, 30,000 fr. sont imputables aux mille hectares en coton, soit 30 fr. par hectare : soit pour un kil.		12
Prix de revient d'un kilogramme		2 26
Selon le Dr *Ure* (voir son ouvrage publié en 1836, à Londres, *The Cotton manufacture*, t. 1er, p. 108), le prix de revient du pound (453 gram.) est en Amérique de 20 c. : soit environ 2 fr. le kil.		
Prix marchand du kilogr. 4 fr. 50		4 50
Bénéfice		2 24

Résultats.

Soit pour un hectare, bénéfice net 560 fr.

Soit pour mille hectares, 560,000 fr. (intérêt payé).

Soit pour la Compagnie un bénéfice net de 28 0/0.

Ces avantages doivent être considérés comme affranchis de toute fluctuation grave. En effet, le développement de l'industrie cotonnière en Europe et en Amérique n'est pas encore au niveau des besoins de la consommation; et l'offre de la production, malgré de rapides progrès, demeure au-dessous de la demande de l'industrie.

La prospérité de la Compagnie ne peut que s'accroître, grâce à d'autres opérations que pour le moment il suffit d'indiquer :

1° L'acquisition des terres propres au coton, à bas prix au comptant, pour être affermées à de bonnes conditions ;

2° Les avances faites aux planteurs moyennant la vente ou la consignation de leurs cotons ;

3° Le commerce des cotons de l'Algérie.

Note additionnelle.

L'opération, basée sur le *prix marchand* du coton, est certaine : il y a surcroît de certitude en vertu du tarif auquel l'administration s'engage à acheter AU COMPTANT les cotons de 1854 :

Ce tarif est ainsi réglé par arrêté ministériel du 15 février 1854 :

	Brut, le kil.		Egrené, le kil.	
LONGUE SOIE.				
1re qualité	2 fr.	c.	11 fr.	c.
2e —	2	75	9	75
3e —	1	35	7	75
4e —	»	75	4	75
5e —	»	65	4	25
COURTE SOIE.				
1re qualité	» fr.	90 c.	2 fr.	90 c.
2e —	»	70	2	30
3e —	»	50	1	70

Paris, le 12 mars 1854.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC

DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

Le Conseil d'administration de la Société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 25 avril prochain, à midi, à Angleur, près Liége (Belgique).

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, il faut être propriétaire de cinquante dixièmes d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19 ; soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

Pour le Conseil d'administration :

Les Directeurs de la Société,
ST-PAUL DE SINÇAY, A. GEYNEMER fils.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des eaux sont prévenus que, conformément aux art. 37, 39, 40 et 55 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 29 avril prochain, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration, et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et suivants des statuts.

Ils devront, en conséquence, se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jour avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires (art. 9 des statuts), sont invités à le faire, sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1er janvier dernier, et de profiter du droit, qui leur est conféré par l'art. 37, d'assister à l'assemblée générale.

Paris, le 25 mars 1854.

Le Secrétaire de l'Administration,
Ernest BASSET.

PAQUEBOTS NAPOLITAINS

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR

DANS LE ROYAUME

DES DEUX-SICILES

en correspondance avec les

MESSAGERIES GÉNÉRALES

DE FRANCE

CAILLARD ET Ce

Vesuvio...... *Capri*........ *Ercolano*.....	de 300 chevaux.
Mongibello.........	de 250 tonn.
Sorento (à hélice)...	de 000 tonn.
Amalfi (dito)...	de 650 dito.

VOYAGEURS et MARCHANDISES

Service direct

DE MARSEILLE A NAPLES

En 48 heures

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 3, 13 et 23 de chaque mois, *à sept heures du matin.*

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Rome* et à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

De *Marseille* à *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples* et *Palerme*.

DÉPARTS LES 6, 16 ET 26 DE CHAQUE MOIS, à 4 heures du soir.

SERVICES :

De *Naples* à *Palerme*, les 6, 16 et 26.

De *Naples* à *Messine*, les 9, 19 et 29.

POUR FRET ET PASSAGE S'ADRESSER :

A Paris, à l'agence maritime des Messageries générales de France, Caillard et Ce, 4, boulevard des Italiens, où l'on délivre des billets directs.

A Marseille, à MM. Claude Clerc et Ce, directeur, 48, rue de Breteuil, ou au bureau d'Inscription, 7, rue Beauveau, près du port.

Les Paquebots, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de leur emménagement.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La baisse a fait depuis huit jours de nouveaux progrès importants, et la rente se trouve réduite aux plus bas prix que l'on ait cotés depuis plusieurs années. Ce mouvement paraît devoir être attribué à plusieurs causes. On a vu affluer pendant quelques jours une multitude de petites inscriptions : c'étaient des porteurs qui vendaient leurs rentes, et qui souscrivaient en même temps au nouvel emprunt. L'effet de ces ventes simultanées a été d'arrêter les cours du comptant qui étaient cotés avec des reports, tandis que depuis longtemps la rareté du titre avait établi un déport permanent; mais cet état de chose n'a duré que deux ou trois jours. Les inscriptions sont devenues de nouveau très-rares sur le marché; on a coté de nouveau le comptant à des prix plus élevés que les cours à terme, et il a fallu recommencer les escomptes. Cependant ces demandes continuelles de titres n'ont pas relevé les cours, qui ont été affectés par les bourses étrangères, où la baisse a été importante. Ainsi, à Londres, les consolidés, qui étaient encore il y a huit jours à 91, sont tombés à 89 1/8 1/4, et l'on sait que depuis longtemps les variations de la bourse de Londres exercent une grande influence sur les cours des fonds français; à Vienne, les métalliques ont baissé de 85 à 82; à Amsterdam, le 2 1/2 0/0, qui s'était un peu relevé et qui se tenait depuis quelque temps aux environs de 54 1/2 3/4, est tombé tout à coup à 51 3/4: or, la rente 2 1/2 0/0, cotée à 51 3/4, correspond à du 3 0/0 à 62.

Les actions de chemins de fer ont été un peu affectées par la détérioration continuelle des cours de la rente. Cependant elles ont éprouvé un mouvement peu important, et chaque fois que la baisse paraissait s'arrêter sur le 3 0/0, les demandes reparaissaient de tous côtés sur les actions.

Les actions de l'Est se sont rapprochées du cours de 700 fr. depuis qu'on a su que le dividende était fixé à 30 fr. On avait espéré qu'il pourrait s'élever au moins à 35 fr., et il aurait atteint probablement ce chiffre, si la Compagnie n'avait pas eu à payer au gouvernement les frais de surveillance qui n'avaient pas encore été réclamés depuis le commencement de l'exploitation.

Les nouvelles actions de l'Est ont été affectées depuis quelques jours. Quelques porteurs ont craint de ne pas se trouver en mesure pour le moment où un second versement serait appelé, et leurs ventes ont fait rétrograder les cours.

Les actions de Lyon sont tombées de nouveau à 800 f. Ce cours a même été décroché à terme. Mais cette ligne est toujours recherchée au comptant.

Les actions de Saint-Germain ont assez bien résisté à la baisse, mais les autres lignes ont été faibles. Les chemins qui ne sont pas encore libérés se négocient avec difficulté. Les actions du Grand-Central sont tombées à 415.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 16 jusqu'à celle du 23 mars :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 66 40 à 64 60; elle est restée à 64 70; elle a varié à terme de 66 30 à 64 40; elle est restée à 64 50.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 92 50 à 90 80; elle a fermé à 91; elle a varié à terme de 92 20 à 90 90; elle est restée à 90 80.

La Banque de France a varié de 2,690 à 2,670.

Les actions du Nord ont fléchi de 740 à 722 50; elles ont fermé à 725 au comptant et à 701 25 à terme.

Les actions de l'Est ont fléchi de 722 50 à 702 50; elles ont fermé à 702 50 au comptant et à 701 25 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 560 à 735; elles ont fermé à 536 25.

Lyon a fléchi de 817 50 à 797 50; il a fermé à 800 au comptant et à 800 à terme.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 680 à 675; il est resté à 657 50 au comptant et à 655 à terme.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,097 50 à 1,070; elles ont fermé à 1,076 25 au comptant, et à 1,072 50 à terme.

Rouen a fléchi de 870 à 850; il a fermé à 855 au comptant et à 855 à terme.

Le Havre a fléchi de 447 50 à 440; il est resté à 422 50.

Saint-Germain a fléchi de 615 à 590; il est resté à 590.

Le Midi a fléchi de 530 à 517 50; il a fermé à 520 au comptant et à 521 25 à terme.

Le Grand-Central a fléchi de 430 à 415; il est resté à 416 25 au comptant et à 415 à terme.

L'Ouest a fléchi de 580 à 575; il est resté à 575.

Bâle a fléchi de 357 50 à 350; il est resté à 351.

Genève a fléchi de 443 75 à 430; il a fermé à 435.

Cherbourg a baissé de 455 à 445.

Dijon a fléchi de 537 50 à 525; il a fermé à 530.

Paris à Sceaux s'est tenu à 460; Versailles, à 300.

Samedi. — Les cours était faibles. Il y avait très-peu d'affaires. Toutes les valeurs ont légèrement baissé sur les cours de la veille. La rente 3 0/0 a baissé de 10 c. à 66 au comptant, et de 25 c. à 65 95 à terme; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 92 60 au comptant, et à 92 40 à terme. La Banque de France a rétrogradé de 20 à 2,670; le Crédit mobilier, de 2 50 à 568 75. Les actions du Nord ont varié de 735 à 740; l'Est, de 722 50 à 720; les nouvelles de l'Est, de 560 à 557 50; Lyon de 810 à 812 50; Orléans, de 1,095 à 1,087 50. Rouen a fait 870; le Havre, 465; Bâle, 360; Lyon à la Méditerranée, 675 à 672 50; Genève, 440; l'Ouest, 580; Cherbourg, 455; Dijon, 532 50; le Midi, 530; le Grand-Central, 427 50; Saint-Germain, 607 50.

Lundi. — La baisse a fait des progrès plus rapides sur la rente. Les chemins de fer ont été entraînés. Mais les affaires n'ont pas été plus animées. La rente 3 0/0 a fléchi de 50 c. au comptant à 65 50, et à terme, de 55 à 65 40; le 4 1/2 0/0, de 10 c. au comptant à 92 50, et à terme de 20 c. à 92 20. La Banque de France s'est tenue à 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi de 375 à 557 50; le Nord, de 10 à 730; l'Est, de 5 à 715; les nouvelles de l'Est, de 5 à 552 50, Lyon, de 6 25 à 806 25; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 662 50; Orléans, de 2 50 à 1,085; Rouen, de 10 à 860; Bâle, de 5 à 355; l'Ouest de 5 à 575; le Midi, de 5 à 525; le Grand-Central, de 2 50 à 425; Saint-Germain, de 5 à 602 50. Le Havre s'est tenu à 445; Genève, à 440.

Mardi. — La baisse continue et trouve peu de résistance. Elle est accélérée par les cours des consolidés anglais. Les chemins de fer ont éprouvé comme la rente une nouvelle détérioration. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 65, et à terme de 85 à 64 55; le 4 1/2 0/0, de 160 au comptant à 90 90, et à terme de 10 c. à 91 10. La Banque a fait 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi au comptant de 45 à 512 50, et à terme de 22 50 à 532 50; le Nord, de 7 50 à 722 50; l'Est, de 10 à 705; les nouvelles de l'Est, de 11 25 à 541 25; Lyon, de 6 25 à 800; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 655; Orléans, de 12 50 à 172 50; Rouen, de 10 à 850; le Havre, de 5 à 440; Dijon, de 2 50 à 532 50; le Midi, de 5 à 520; le Grand-Central, de 7 50 à 417 50; Cherbourg, de 5 à 450; Saint-Germain, de 12 50 à 590. Genève s'est tenu à 440; l'Ouest, à 575.

Mercredi. — Le début de la bourse faisait craindre une nouvelle baisse. Les consolidés avaient encore fléchi de 3/8 à 89 3/8. Cependant nos fonds ont commencé à se relever, et la bourse a été favorable à toutes les valeurs. Le 3 0/0 a repris de 64 75 à 65 au comptant, et de 64 40 à 64 95 à terme; le 4 1/2 0/0, de 90 80 à 91 au comptant, et de 90 90 à 91 à terme. La Banque s'est tenue à 2,670. Le Crédit mobilier a varié de 537 50 à 545; le Nord, de 722 50 à 730; l'Est, de 702 50 à 712 50; les nouvelles de l'Est, de 540 à 543 75; Lyon, de 802 50 à 806 25; Orléans, de 1,075 à 1,080; Rouen, de 850 à 855; le Havre, de 440 à 442 50; le Midi, de 517 50 à 520; le Grand-Central, de 415 à 416 25; Saint-Germain, de 595 à 600. Bâle a fait 355; Lyon à la Méditerranée, 660; Genève, 440; l'Ouest, 577 50; Cherbourg, 450; Dijon, 530; Versailles, 300.

Jeudi. — La bourse a été faible; les consolidés étaient arrivés à 89. Le 3 0/0 a fermé à 641 50; le 4 1/2 0/0, à 90. La Banque de France a fait 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi à 535; le Nord, à 725 fr.; l'Est ancien, à 701 25. L'Est nouveau a fait 535 fr.; Lyon, 800 fr.; la Méditerranée, 655; Orléans, 1,072 50; Rouen, 850; Havre, 442 50; Genève, 435; Midi, 521 25; Grand-Central, 410; Cherbourg, 445; Saint-Germain, 590; Ouest, 577 50.

Vendredi. — La cote télégraphique de Londres ayant apporté les consolidés avec une nouvelle baisse de 3/4 à 88 1/4 3/8, nos fonds ont encore été très-offerts à la clôture. Les cours se sont ensuite légèrement raffermis lorsqu'on a appris que les consolidés s'étaient relevés de 1/8 à 1/4. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 64 à 64 15, et à terme de 63 70 à 63 95; le 4 1/2 0/0, de 90 25 à 90 80 au comptant, et de 90 10 à 90 50 à terme. La Banque a fléchi de 10 à 2,650. Le Nord a varié de 720 à 717 50; l'Est, de 692 50 à 696 25; les nouvelles de l'Est, de 525 à 527 50; Lyon, de 790 à 791 25; Orléans, de 1,065 à 1,067 50. Rouen a fait 845; l'Ouest, 575; la Méditerranée, 655; le Midi, 517 50; le Grand-Central, 403 75; Genève, 430; Saint-Germain, 590; Cherbourg, 440; Bâle, 352 50.

AD. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 18 au 24 mars 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	943	99	400.000	400	tout	41 fr 50 p. un an	juillet 1853.	Nord
tout.	137	99	72.000	500	tout	60 fr.	janv. 1854	Paris à Rouen
tout.	93	97	40 000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	sept. 1853	Rouen au Havre
tout.	51	94	24 000	500	400	9 fr. 30 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	juillet 1853	Caen et Cherbourg
tout.	25	99	34.000	»	tout	31 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain
tout.	17	99	20 000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m	juillet 1853	Versailles (r. g.)
149	»	99	70 000	500	250	»	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux
1166	1242	99	300.000	500	tout	48 fr 50 p. un an	oct. 1854	Orléans
647	600	99	250 000	500	tout	33 fr p. un an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg
»	»	»	250.000	500	400	4 0/0 p. un an.	»	Id. nouvelles
14	108	99	84.000	250	tout	11 fr p. un an.	janv. 1853.	Strasbourg à Bâle
383	515	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv 1854	Paris à Lyon
	»	99	3.200	500	150	5 0/0 (1)		Provins aux Ormes
»	187	99	33.200	500	250	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon
»	»	»	»	»	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève
»	»	99	80 000	500	300	8 fr et 4 0/0 p. un an	juin 1853.	Lyon à la Méditerr.
»	750	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853	Chemins du Midi
tout.	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Grand Central
tout.	40	99	12.500	1 000	tout	40 fr par an	février 1852	Naples à Castellam.
tout.	30	99	9 400	500	tout	27 fr 50 p. un an	janv. 1853.	Anvers à Gand.

(1) Pendant la durée des travaux

Noms des lignes	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
Nord	740 --	738 25	730 --	730 --	722 50	722 50	730 --	730 --	725 --	725 --	717 50	717 50
Paris à Rouen	870 --	869 75	860 --	860 --	850 --	850 --	855 --	855 --	850 --	» --	845 --	» --
Rouen au Havre	445 --	» --	445 --	» --	440 --	» --	442 50	» --	442 50	» --	» --	» --
Dieppe et Fécamp	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --
Caen et Cherbourg	435 --	» --	» --	» --	420 --	» --	450 --	» --	445 --	» --	440 --	435 --
Saint-Germain	607 50	605 --	602 50	600 --	590 --	590 --	600 --	600 --	590 --	590 --	590 --	585 --
Versailles (r. g.)	» --	» --	» --	» --	» --	» --	390 --	» --	» --	» --	» --	» --
Ouest	580 --	» --	575 --	580 --	575 --	» --	577 50	577 50	577 50	» --	577 --	» --
Paris à Sceaux	100 --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --
Orléans	1067 50	1066 25	1065 --	1065 --	1072 50	1070 --	1080 --	1080 --	1076 25	1072 50	1067 50	1068 25
Paris à Strasbourg	720 --	718 75	715 --	715 --	705 --	702 50	712 50	710 --	705 --	701 25	695 25	697 50
Id. nouvelles	557 50	556 75	552 50	550 --	544 25	540 --	543 75	542 50	537 50	530 25	527 50	525 --
Strasbourg à Bâle	360 --	» --	355 --	» --	352 50	» --	355 --	» --	355 --	» --	350 50	» --
Paris à Lyon	812 50	811 25	806 25	806 25	800 --	797 50	806 25	806 25	800 --	800 --	791 25	793 50
Provins aux Ormes	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --
Dijon à Besançon	532 50	532 50	532 50	530 --	» --	526 25	530 --	532 50	530 --	» --	530 --	525 --
Lyon à Genève	440 --	» --	440 --	440 --	440 --	430 --	440 --	437 50	435 --	» --	430 --	» --
Lyon à la Méditerr.	672 50	667 50	662 50	660 --	655 --	652 50	660 --	662 50	658 75	655 --	655 --	650 --
Chemins du Midi	530 --	527 50	525 --	522 25	530 --	515 --	520 --	520 --	520 --	518 25	517 50	517 50
Bordeaux à la Teste	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --
Grand Central	427 50	» --	425 --	420 --	417 50	417 50	416 25	417 50	415 --	410 --	408 75	408 75
Naples à Castellam.	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --
Anvers à Gand.	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --
Rentes 3 0/0	66 --	65 70	65 50	65 60	65 --	65 57	65 --	64 [illegible]	64 70	64 50	64 15	63 95
Rentes 4 1/2 0/0	92 60	92 40	92 50	92 30	90 90	91 10	91 --	91 --	91 --	90 90	91 40	90 45
Banque de France	2670 --	»	2670 --	»	2670 --	»	2620 --	»	2670 --	»	2650 --	» --
Crédit mobilier	568 75	567 50	557 50	555 --	541 50	532 50	545 --	543 75	535 --	535 --	525 --	522 50
Comptoir national	495 --	» --	495 --	» --	495 --	»	495 --	» --	492 50	» --	492 --	» --
Banque foncière	» --	» --	495 --	» --	» --	» --	390 --	» --	395 --	» --	490 --	» --
D° Obligations (Cert.)	970 --	» --	965 --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --
D° Obligations de 500 fr.	470 --	» --	450 --	» --	450 --	» --	» --	» --	» --	» --	» --	» --
D° 10es d'Obligations	105 --	» --	105 --	» --	105 --	» --	» --	» --	102 50	» --	102 50	» --

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1854.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	84.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1853.	66 000	99 —	505	375	625	5 0/0	»	D°
1852.	184.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
D°.	3.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén	D°
D°.	30 300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1846.	11.431	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	8.201	43 —	1 250	tout.	1.400	5 0/0	»	D°
1852.	4.416	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1853.	17.700	-- --	1.050	375	1.250	5 0/0	»	D°
1844.	7.249	30 —	1 105	tout.	1.250	25	»	D°
1850.	8.096	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	D°
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1846.	2.331	99 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150.000	50 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°
1845.	3 007	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.100	69 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1848.	5.000	87 —	800	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1 250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	300	375	625	5 0/0	D°	janvier juillet
1841.	1.000	-- --	»	tout.	625	25 --	D°	avril octobre.

Cours du 18 au 24 mars 1854.

Noms des compagnies	18	20	21	22	23	24
Nord-Boulogne	310 --	310 --	310 --	310 --	305 --	305 --
Paris à Lyon	1015 --	1015 --	1010 --	1010 --	1010 --	1010 --
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	740 --	500 --	500 --	500 --	495 --	495 --
D° Nouvelles 3 0/0	298 75	300 --	297 50	300 --	297 50	296 --
Montereau à Troyes	» --	»	» --	»	»	»
Paris à Strasbourg	» --	500 --	500 --	501 --	502 50	500 --
Saint-Germain (nouvelles)	» --	»	»	»	» --	» --
Versailles r. d.	» --	» --	»	» --	»	»
Ouest	970 --	970 --	» --	» --	965 --	965 --
D° (nouvelles)	970 --	970 --	» --	965 --	965 --	» --
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
D° (2e emission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	» --	» --	» --	» --	» --	» --
D° (Nouvelles 1848)	» --	» --	» --	» --	» --	» --
D° (Nouvelles 1850)	307 50	310 --	305 --	305 --	302 50	300 --
Paris à Rouen	» --	» --	980 --	» --	» --	» --
D° (nouvelles)	995 --	» --	» --	995 --	» --	» --
Rouen au Havre	» --	1175 --	» --	» --	» --	» --
D° (nouvelles)	» --	1200 --	1180 --	» --	» --	» --
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	» --	» --	» --	485 --	485 --	485 --
Dijon à Besançon	» --	» --	» --	» --	» --	» --

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 17 au 23 mars 1854 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	17	18	20	21	22	23
Nord	735 -- à 740 --	727 50 à 743 50	722 50 à 727 50	720 -- à 725 --	715 -- à 722 50	719 75 à 725 --
Paris à Strasbourg	712 50 à 718 75	710 -- à 715 --	702 50 à 708 25	702 50 à 705 25	697 50 à 708 25	697 50 à 712 50
Orléans	1075 -- à 1100 --	1075 -- à 1100 --	1075 -- à 1100 --	1075 -- à 1100 --	1050 -- à 1075 --	1025 -- à 1075 --
Paris à Rouen	825 -- à 875 --	825 -- à 875 --	825 -- à 875 --	825 -- à 875 --	825 -- à 850 --	835 -- à 875 --
Rouen au Havre	425 -- à 450 --	425 -- à 450 --	425 -- à 450 --	425 -- à 450 --	425 -- à 450 --	425 -- à 450 --
Lyon	812 50 à 818 75	812 50 à 818 75	802 50 à 805 --	795 -- à 810 --	797 50 à 802 50	788 75 à 800 --
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce	500	410
— Leroy, de Chabrol et Ce	1000	1174
Oblig. de la ville de Paris 1849	1000	1045 --
D° D° 1852	1000	1097 50
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	715
Soufre française canalisée	500	1500
[illegible] ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	250	450
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1050	1300
Mosse ... Zinc.	250	»
Stolberg ... Zinc.	250	»
Eschweiler	750	750
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	100	77 --
Blanzy ... Charbon	500	685
Carmaux ... Charbon.	175 20	510
Charbonnages belges	500	330
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	240
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7245	440
Centre-du-Flenu ... Charbon.	1000	170
Long-Prada ... Charbon.	500	»
Épinac ... Charbon.	1/2 1 0	»
Haute-Loire ... Charbon.	500	259
Montchanin ... Charbon.	5000	»
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	800

Dénomination	Pair	D. cours
Echarcon ... Papeterie.	1000	1070
Essonne ... Papeterie.	1000	»
Bastennes ... Asphalte.	1400	430
Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1700
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	5000	4150
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Alais ... Forges.	5000	1750
Chatillon et Commentry. Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1040
Herserange (n. libér.) ... Forges.	310	130 --
Le Phénix	750	»
De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4550
Valentin-Coq ... Usine.	500	930
Société Cail (Ce) ... Usine.	500	640
Christofle ... Usine.	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	»
Télégraphe sous-marin	25	25
Gaz anglais (Paris)	2500	4900
— français (Paris)	500	930
— parisien (Paris)	1000	1275
— de Belleville	500	»
— du Nord (Batignolles)	500	645
— de l'Ouest (Passy)	500	785
— de l'Est (Vincennes)	500	»

Dénomination	Pair	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	»
— d'Arles, 1re série	100	91
— D° 2e série	100	45
— de Besançon	470	585
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	570	70
Messageries Impériales	1000	1000
— Caillard	1000	»
Gondoles parisiennes	80	100
Omnibus (Entreprise générale)	1000	1000
Omnibus (rive gauche)	250	»
Favorites ... Omnibus.	500	1710
Hirondelles ... Omnibus.	1000	»
Orléanaises ... Omnibus.	1000	700
Tricycles ... Omnibus.	500	510
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	600
Dessurés ... Pet. voit.	500	525
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	600
Sylphides ... Pet. voit.	500	330
Générale ... Ass. maritime.	2500	45 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime.	5000	454 20 0/0
Union des Ports ... Maritime.	5000	18 0/0 b.
Neptune ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination	Pair	D. cours
Sécurité ... Maritime.	5000	29 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	13 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	5000	145 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	12.500
Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	92 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	5000	3900
Providence ... Incendie.	2500	31 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	12 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	2500	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 50	»
— de Cette	18	»
— de Fampoux	25	»
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1105
— d'Aix-la-Chapelle	375	395
— de Montluçon	500	410
Docks	250	291 --
Journaux réunis	500	514
Maberly (Amiens)	500	395
Gouin (Prévost)	500	512
Gamache	500	450
Palais de Cristal	100	92 50
Richer	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, F. SOLAR.

N° 706. 13e ANNÉE. — N° 13. SAMEDI, 1er AVRIL 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an
Paris..	12 f. —	22 f.
Départements	13 » —	24 »
Étranger	16 » —	30 »

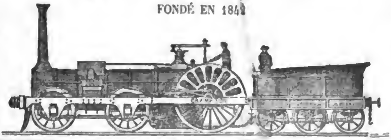
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DU 25 MARS 1854.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a eu lieu le samedi 25 mars, à trois heures, au siége social, rue Laffitte, sous la présidence de M. Dumon, président du Conseil d'administration.

La lecture de l'intéressant rapport présenté par le directeur général, M. P. Talabot, n'a donné lieu à aucune observation, et ses conclusions ont été adoptées à l'unanimité. C'est-à-dire que le dividende en sus de l'intérêt à 4 0/0 des sommes versées a été fixé à 10 fr. par action.

Ce résultat est obtenu, on le sait, par la seule exploitation des lignes rachetées, tant sur la rive droite que sur la rive gauche du Rhône.

Le chemin de fer de Marseille a produit brut, en 1853, 5,116,574 50
et a coûté à exploiter, 2,319,094 35

Ce qui a laissé un produit net de . 2,797,480 15
L'annuité à servir pour prix du rachat a été de 2,100,000 00

Le bénéfice fait par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée est ainsi de 697,480 15

Quant aux chemins de la rive droite, bien qu'imparfaitement réparés encore, et manquant d'une partie du matériel nécessaire pour répondre à tous les besoins, ils ont été l'occasion d'un bénéfice net, tous frais et charges déduits, de 636,581 10
Soit ensemble, plus de 1,300,000 00

L'opportunité avec laquelle ont été faits en 1853 les appels de fonds et le placement des obligations de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, lui ont permis de disposer de capitaux considérables dont le placement temporaire a produit au delà de 600,000 fr. de plus que la somme payée aux actionnaires, pour intérêts, sur leurs versements.

Tous ces produits et bénéfices réunis ont laissé net, en fin d'exercice, et toutes charges déduites, une somme de 1,250,399 80
Sur laquelle il a été décidé que l'on distribuerait à chacune des 90,000 actions dont se compose le fonds social, un dividende de 10 fr. par action, soit ensemble 900,000 fr. L'excédant non réparti, représentant environ 4 fr. par action, a été mis en réserve pour l'année prochaine.

Cette situation est excellente, exceptionnelle même, puisqu'au lieu de prendre sur le capital, comme toutes les autres Compagnies, pour servir les intérêts pendant la construction du chemin, on a assez de bénéfices pour donner un dividende supérieur aux intérêts (1) et soulager les dépenses de premier établissement de la moitié des frai généraux.

En résumé, il ressort du rapport,

1° Que les actions ont touché en 1853 les intérêts à 4 0/0, ci 4 0/0
plus, un dividende égal à 4.16 0/0

2° Que le dividende de 10 fr. et un coupon d'intérêt de 6 fr., ensemble 16 fr. par action, pourront être touchés à la caisse de la Compagnie à partir du 1er juillet prochain ;

3° Que la Compagnie possédait au 1er janvier, en ressources disponibles, une somme de 39 millions, supérieure de près de 10 millions aux besoins de l'exercice 1854, ce qui permettra de ne pas appeler de versement cette année, et de répartir en quatre semestres, sur une période de deux ans au moins, les 200 fr. non encore payés sur les actions ;

4° Que les produits des lignes exploitées annoncent devoir dépasser de beaucoup en 1854 les recettes de 1853 ;

5° Que les travaux du chemin de Lyon à Avignon ont été poussés avec une telle vigueur, que la section d'Avignon à Valence pourra être ouverte à la circulation dans le courant de mai, en même temps que le chemin de Paris à Lyon;

6° Enfin, que le surplus de la ligne de Valence à Lyon sera prêt pour la fin de l'année 1854, et en mesure de suppléer, dans l'intérêt public, aux chômages de la navigation et aux ennuis de toute sorte que procurent aux voyageurs les *Crocodiles* du Rhône.

Ayant eu l'occasion de visiter en détail la ligne d'Avignon dans le cours d'une tournée que nous venons de faire dans le Midi, nous reviendrons prochainement avec détails sur l'influence que l'ouverture totale de ce chemin doit exercer sur la prospérité de la Compagnie.

(Voir pour le texte du rapport page 201.)

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) Les intérêts à 4 0/0 des versements faits ont absorbé une somme de 865,000 fr. ou 9 61 par action.

Le dividende de 10 fr. par action excède ainsi 4 0/0, de sorte que les souscripteurs primitifs reçoivent plus de 8 0/0 de leur argent.

Chemin de fer de Saint-Germain.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer de Saint-Germain a eu lieu le 30 courant, au siége social, sous la présidence de M. Ad. d'Eichtal. La lecture du rapport, dont nous donnons le texte plus loin, a été faite par le directeur-fondateur de la Compagnie, M. E. Pereire ; elle a constamment captivé l'attention et obtenu l'approbation de l'assemblée.

Pour la première fois, la Compagnie de Saint-Germain entretenait ses actionnaires des négociations relatives à la fusion des lignes de l'Ouest et de la Normandie. Elle l'a fait en termes on ne peut plus convenables, attribuant la non-solution de cette grande affaire à l'inconnu qui pèse sur l'étendue des sacrifices à supporter par la fusion pour le complément du réseau Breton. La moindre différence dans les stipulations du gouvernement à l'égard des nouveaux chemins à exécuter en Bretagne avait, on le comprend, dit M. Pereire dans son rapport, « une importance infiniment plus grande que » la différence qui pouvait se produire sur la » valeur à attribuer à notre concession. Si le » gouvernement avait été prêt pour ses étu» des, les Compagnies auraient bientôt trouvé » le moyen de se mettre d'accord entre elles. » L'intérêt était incontestable pour toutes, et » les prétentions déraisonnables, de quelque » côté qu'elles pussent venir, auraient bien» tôt paru évidentes et il n'aurait pas été pos» sible de les maintenir. »

La gravité des circonstances actuelles ne décourage pas la Compagnie de St-Germain et ne la fait pas désespérer de la fusion ; elle pense, au contraire, que le moment est très-opportun pour une mesure qui consoliderait toutes les entreprises à réunir, au moment même où presque toutes sont obligées de faire appel au crédit.

Dans l'intérêt de cette solution, et pour ne pas exciter des sentiments de rivalité qui pourraient y faire obstacle, la Compagnie de St-Germain, dit M. Pereire, a provisoirement suspendu ses démarches pour la continuation du chemin d'Auteuil sur Sèvres et s'est abstenue également jusqu'ici, et dans les mêmes vues, de récriminer contre l'inexécution, par la Compagnie de l'Ouest, des obligations qui lui sont imposées par son cahier des charges, pour l'établissement d'un service égal sur la rive droite et sur la rive gauche.

En attendant que les prévisions de la Compagnie de St-Germain relatives à la fusion se réalisent, son exploitation propre s'améliore rapidement, malgré les efforts, dit M. Pereire, de la Compagnie de l'Ouest, pour paralyser le développement de la grande circulation sur la rive droite, et pour diminuer ainsi les péages stipulés au profit de St-Germain.

Les recettes de toutes natures se sont élevées, en 1853, y compris les bénéfices faits sur les terrassements exécutés pour la Compagnie des Docks, et déduction faite de l'impôt du dixième et des subventions aux omnibus, à 2,995,526 62

Les dépenses ont été de 906,415 46

Ce qui a laissé un bénéfice net de 2,089,111 16

Sur cette somme a été prélevé : 1° le solde du compte des intérêts des emprunts et comptes courants, déduction faite du revenu des propriétés ; 2° la dotation du fonds de réserve ; 3° les intérêts à 5 0/0 sur les actions, et il est resté disponible 1,082,068 fr. 66 c. pour servir un dividende de 20 fr. à chacune des 54,000 actions dont se compose aujourd'hui le capital social. En ajoutant à ce dividende les intérêts à 5 0/0 payés en octobre dernier, le revenu de chaque action ancienne pour 1853 se trouve être de 65 fr et de 32 fr. 50 par action actuelle.

Après la lecture du rapport, qui n'a été suivie que de quelques observations de MM. Lecaron et de Torcy au sujet des tarifs, l'assemblée a approuvé toutes les résolutions qui lui ont été soumises, donné des pouvoirs sans limites pour traiter de la fusion, puis la séance a été levée.

M. E. Pereire a annoncé alors aux membres de la réunion qu'un train spécial les attendait dans la gare pour leur faire parcourir le chemin d'Auteuil et leur en offrir ainsi les prémices. Cette offre a été accueillie avec satisfaction, et une partie des actionnaires, composant l'assemblée générale, ont visité le nouveau rameau enté sur le tronc de Saint-Germain.

Le chemin d'Auteuil a une longueur de 6,200 mètres. Il s'embranche sur le tronc principal, à un kilomètre de la gare de Paris.

Six stations sont réparties sur la ligne : ce sont celles de Batignolles, de Courcelles, de la porte Maillot, de la porte Dauphine, de Passy et d'Auteuil. Toutes ces stations, à l'exception de celle d'Auteuil, sont à cheval sur le chemin, établi en tranchées sur toute sa longueur, depuis Paris jusqu'à Passy, et passant sous toutes les routes, rues et chemins qu'il croise.

Tout a été prévu dans la construction des stations et dans leur disposition pour que l'usage en soit à la fois facile, confortable et sûr. Elles sont entièrement couvertes, ainsi que les voies qui en dépendent, de manière à ce que les promeneurs puissent toujours y trouver un abri lorsque le mauvais temps survient. Leur accès est ménagé de telle sorte, que les voyageurs n'aient jamais à traverser les voies pour entrer dans les voitures, dont le plancher est au niveau des quais, de manière à ce que chacun puisse se placer facilement.

De Batignolles à la porte Maillot, le chemin de fer est bordé de deux boulevards macadamisés et bordés de trottoirs, formant une charmante promenade ; grâce au chemin de fer, les terrains avoisinant ces deux boulevards ne tarderont pas à être utilisés en constructions d'agrément et en élégantes maisons d'habitation.

Quatre des stations du chemin d'Auteuil touchent les points du bois de Boulogne les plus fréquentés par les promeneurs : la porte Maillot, la porte Dauphine, Passy et Auteuil : elles augmenteront encore la foule qui se porte chaque jour dans ces parages en supprimant la fatigue du trajet pour ne plus laisser que le plaisir de la promenade.

Si l'on tient compte du rapide développement de la circulation dans la banlieue des grandes villes depuis l'adoption des abonnements, des billets de retour et des trains fréquents, développement qui a été du simple au double sur le chemin de Saint-Germain depuis 1847, on ne peut douter que la petite ligne d'Auteuil ne devienne promptement aussi productive que sa mère, et ne contribue beaucoup pour sa part à étendre et à généraliser les habitudes d'existences permanentes hors la ville, si répandues en Angleterre, et que le chemin de fer de St-Germain a commencé à introduire en France.

Sur le chemin de Blackwall, qui est à Londres ce que le chemin de Saint-Germain est à Paris, la circulation, pendant le second semestre de 1853, n'a pas été moindre de 3,697,827 voyageurs, soit 7,400,000 par an. Même en tenant compte de la différence de population des deux capitales, on voit quelle marge est offerte au chemin de Saint-Germain, doublé de celui d'Auteuil, et quel brillant avenir lui est réservé.

Voir pour le texte du rapport page 206.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de l'Ouest.

Assemblée générale du 30 mars 1854.

Les actionnaires de la Compagnie de l'Ouest étaient réunis en assemblée générale le 30 mars dernier.

A trois heures et quart, M. le président constate la présence de 128 actionnaires, représentant environ 12,000 actions.

Le président, avant la lecture du rapport, donne connaissance à l'assemblée des convocations faites dans les journaux, tant en France qu'en Angleterre, les 24, 25, 26 et 27 février dernier, ainsi que l'exigent les statuts de la Compagnie.

Le secrétaire de la Compagnie donne ensuite lecture du rapport, qui a été écoutée avec une bienveillante attention.

Après cette lecture, un actionnaire a demandé la parole pour présenter des observations au sujet des divers projets de fusion avec les lignes normandes.

M. le président a répondu que rien n'était tenté en ce moment pour une fusion, mais qu'il serait tout à fait intempestif de faire connaître, quant à présent, l'intention d'accepter ou de rejeter purement et simplement les propositions qui seraient faites à ce sujet ; qu'en tout cas si des projets de fusion étaient remis sur le tapis, l'assemblée serait de nouveau consultée, qu'il y ait modification ou non aux premières propositions.

Un actionnaire fait observer à M. le président qu'il est très-fâcheux que plusieurs assemblées aient lieu le même jour, et qu'il est

impossible aux actionnaires d'être ainsi convenablement représentés. A cela, M. le président a répondu que le Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest avait le premier choisi le 30 mars, et qu'une fois ce choix fait, il n'avait pu changer le jour sans retarder de beaucoup la réunion de l'assemblée, et par conséquent empêcher le paiement du dividende au 1er avril; qu'à l'avenir, les Conseils d'administration s'entendraient entre eux pour éviter que plusieurs assemblées aient lieu le même jour.

Un autre actionnaire demande pourquoi le Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest ne paie pas, comme cela se pratique dans plusieurs autres Compagnies, les intérêts de l'année au premier trimestre, et le dividende au deuxième.

M. le président dit que s'ils agissaient ainsi, les actionnaires perdraient la garantie de 4 0/0 accordée par l'Etat; que si ces 4 0/0 étaient payés au premier trimestre et que le second n'ait pas produit de quoi les payer, l'Etat se regarderait comme libéré, puisque les actionnaires auraient touché ces 4 0/0.

L'assemblée passe ensuite à l'examen des comptes de l'exercice 1853 qui se soldent par fr. 1,487,309 20 c.

Sur lesquels on a déjà payé les intérêts du premier semestre 1853, soit.	350,000
Reste net fr.	1,137,310 20 c.

qui permettent de donner comme dividende la somme de 16 fr., qui, ajoutés aux 5 fr. déjà distribués, portent à 21 fr. le dividende de l'année, soit environ 8.40 0/0 des versements effectués.

L'assemblée approuve les comptes et la fixation du dividende.

Et elle autorise la conversion des obligations anciennes de la Compagnie de Versailles (rive droite).

(Voir pour le texte du rapport page 209.)

G. Lenoir.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

L'assemblée générale semestrielle des actionnaires de la Compagnie du Havre s'est réunie, le 30 mars dernier, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, sous la présidence de M. Ch. Laffitte, président du Conseil d'administration. Les actionnaires présents étaient au nombre de 213, représentant 14,950 actions.

Le rapport lu à l'assemblée par M. Thibaudeau, conseil de la Compagnie, se divise en deux parties: la première expose la situation financière de la Compagnie et les résultats de l'exploitation du dernier exercice; la seconde présente et développe la proposition de modification des art. 19, 20 et 21 des statuts qui règlent l'amortissement du capital social.

Il résulte des comptes du semestre, que les recettes de l'exploitation se

sont élevées à	2,533,210 52
et les charges et dépenses à	1,871,041 14
ce qui laisse un bénéfice de	682,169 38

Ce bénéfice, joint à celui du premier semestre, représente, déduction faite du prélèvement pour l'amortissement, et de celui réservé aux administrateurs de la Compagnie et à ses fondateurs, un solde disponible qui permet d'attribuer à chaque action un revenu total de 30 fr. pour l'année.

Sur cette somme, il a déjà été distribué pour le premier semestre 18 fr. par action; il reste donc à répartir, pour le second semestre, 12 fr. — qui seront payés à la caisse de la Compagnie à dater du 3 avril courant.

Quant au prélèvement de 200,000 fr. fait pour l'amortissement, la partie qui doit en revenir aux actionnaires leur sera distribuée lorsque le mode d'amortissement en vertu duquel ce prélèvement a eu lieu sera remplacé par les propositions qui ont été soumises à l'assemblée, et dont l'approbation va être immédiatement demandée au gouvernement.

Ces modifications, ainsi que nous l'avons déjà expliqué dans un de nos derniers numéros, consistent à substituer à la charge annuelle de 200,000 fr., qui peserait 40 ans au moins sur les produits nets de l'entreprise, un prélèvement fixe de 15,500 fr., augmenté chaque année de l'intérêt à 5 0/0 des actions amorties. Ce prélèvement, appliqué pendant toute la durée de la concession, suffit à l'entier remboursement du capital. Un tirage annuel désigne les actions qui doivent être remboursées, et le titulaire de ces actions, en recevant 500 fr. en numéraire, reçoit en même temps un titre nouveau, dit de jouissance, qui confère pour les bénéfices excédant l'intérêt à 5 0/0, les mêmes droits que les actions non amorties.

Ce système, d'ailleurs, est adopté par toutes les Compagnies de chemins de fer de formation récente, et consacré par le Conseil d'Etat; les Compagnies anciennes, dont le mode d'amortissement se rapprochait de celui qui régit actuellement la Compagnie du Havre, et dont elle demande la modification, se sont empressées de l'abandonner pour adopter le système des Compagnies nouvelles. Ainsi, ce que la Compagnie du Havre réclame pour l'amortissement de son capital, c'est tout simplement de rentrer dans le droit commun.

L'assemblée a, du reste, approuvé à l'unanimité cette proposition, ainsi que le rapport et les comptes du semestre.

(Voir pour le texte du rapport page 212.)

G. Lenoir.

Chemin de fer d'Orléans.

Assemblée générale annuelle du 30 mars 1854.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans s'est réunie le 30 courant, au siége central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Cette assemblée était appelée à délibérer sur la reddition des comptes, la fixation du solde du dividende de l'exercice 1853, et sur la modification de l'article des statuts relatif à la participation des employés dans le bénéfice de la Compagnie.

Aux termes de l'art. 47 de ces mêmes statuts, cette dernière proposition ne pouvait être adoptée que dans une réunion représentant le cinquième au moins du fonds social, soit 60,000 actions.

Plus de 1,200 actionnaires, porteurs de 83,000 actions environ, étaient présents à cette réunion.

L'assemblée a d'abord entendu le rapport de MM. les commissaires sur les comptes tant de premier établissement que d'exploitation, jusques et y compris l'exercice 1852, et en a approuvé unanimement les conclusions.

Il a été ensuite donné lecture du rapport du Conseil d'administration, qui, selon la méthode habituelle de la Compagnie, se divise en trois chapitres:

Le premier chapitre traite de la situation financière et du compte de premier établissement et de l'état actuel des travaux;

Le second fait connaître les principaux faits qui se rattachent à l'exploitation de la Compagnie;

Pour le troisième chapitre sont réservées les questions relatives à l'administration générale de la Compagnie.

Ce document, qui renferme les développements les plus étendus et qui se ressent de l'importance qu'ont prise toutes les affaires de la Compagnie, a été écouté avec l'attention la plus soutenue et accueilli avec des marques unanimes de satisfaction.

Un actionnaire ayant demandé des explications sur la cause des retards qu'éprouve la pose de la seconde voie sur quelques parties de la section d'Orléans à Bordeaux, M. le directeur a rappelé les efforts persévérants de la Compagnie pour accélérer la pose de cette seconde voie sur les 312 kilomètres qui séparent Tours de Libourne. Le Conseil espérait que cette lacune serait comblée au mois de juillet prochain. Ces espérances ont été déçues sur ce point par les mêmes causes qui avaient entravé la pose des voies des chemins du Centre, c'est-à-dire le défaut de rails et de coussinets. La seconde voie a été établie sur 79 kilomètres entre Angoulême et Couhé-Vérac; mais depuis deux mois les travaux de pose ont dû être suspendus faute de matériaux. Des bateaux contenant des rails pour une longueur de 48 kilomètres sont restés arrêtés sur différents points des voies navigables par suite de l'insuffisance de hauteur des eaux. M. le directeur ajoute que malgré ce retard, qu'il n'a pas été au pouvoir de la Compagnie de prévenir, la section de Poitiers à Angoulême aura, sur un parcours de 113 kilomètres, ses deux voies posées dans la première quinzaine d'avril, et il exprime l'espoir de voir, à la fin d'octobre, la seconde voie complétée sur tout le parcours, si les usines exécutent les engagements qu'elles ont pris envers M. Mackensie, et terminent leurs livraisons en juillet.

Du reste, dit en terminant M. le directeur, la Compagnie a pris toutes ses mesures pour établir de larges garages tant au delà d'An

goulême qu'en deçà de Poitiers, ce qui lui permettra d'éviter, dès le mois de juin, la plupart des difficultés contre lesquelles elle a eu à lutter l'an dernier.

Après ces explications, qui ont reçu l'assentiment de l'assemblée, il a été procédé au vote successif sur les diverses propositions du Conseil d'administration.

L'assemblée, à l'unanimité, a ratifié les acquisitions de l'hôtel de Padoue et de la nu-propriété des terrains en dépendant, et donné au Conseil tous pouvoirs à l'effet de disposer des dépendances de l'hôtel et de les utiliser ainsi qu'il avisera.

Elle a fixé le produit net de l'exercice 1853 à 62 fr. 10 c. par action.

Une somme de 30 fr. par action ayant déjà été payée à titre d'intérêt et d'à-compte sur le dividende, le solde restant à payer se trouve fixé à 32 fr. 10 c.

L'assemblée, avec la même unanimité, a, conformément aux propositions du Conseil, décidé que la répartition des 15 0/0 en faveur des employés de la Compagnie ne commencerait qu'après qu'il aurait été attribué à chaque action, outre les autres pré èvements prévus par l'art. 52 des statuts, une somme totale de 40 fr., au lieu de 25 fr., fixés par cet article;

Que lorsque, par application de cette disposition nouvelle, il aurait été attribué une somme totale de 70 fr. à chaque action, le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédants, en faveur des employés, serait réduit à 10 0/0;

Enfin que, lorsqu'il aurait été attribué à chaque action une somme totale de 80 fr., le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédants, serait réduit à 5 0/0.

L'assemblée a ensuite réélu, à l'unanimité, les cinq administrateurs dont le mandat expirait cette année, ce sont :

MM. de Gascq, président à la Cour des comptes ;
Général comte de Ségur ;
Bourlon ;
Dufeu ;
Gladstone.

(Voir pour le texte du rapport, page 215.)

C. Devina.

Chemin de fer de Lyon à Genève.

Nous avons publié dernièrement, d'après un journal suisse, les détails de la cérémonie d'ouverture du commencement des travaux du chemin de fer de Lyon à Genève sur le territoire helvétique ; nous sommes en mesure aujourd'hui de donner des renseignements authentiques sur les divers marchés passés par la Compagnie pour l'exécution de ses travaux sur le territoire français.

PREMIER TRAITÉ.—*Section de Lyon à Bourg.* — La Compagnie s'est réservé, pour cette section, la fourniture des terrains et celle des rails. Tous les travaux d'art et de terrassement, ainsi que la pose de la voie, seront exécutés à forfait par la maison Fox et Henderson, les constructeurs du Palais de Cristal, de Londres.

La section a 75 kilomètres de longueur totale. Les terrassements et les travaux d'art doivent être faits pour deux voies sur toute l'étendue; mais la double voie ne sera posée, quant à présent, aux termes du cahier des charges, qu'entre Lyon et Ambérieu, soit sur 60 kilomètres.

Le prix du forfait est de 77,000 fr. par kilomètre pour toute la section, soit ensemble 5,775,000 fr. Les entrepreneurs se sont engagés à livrer le chemin en état d'être exploité pour le 1er juillet 1855.

DEUXIÈME TRAITÉ.—*Souterrain de Bellegarde.*—Une seconde convention a été passée avec MM. Parent et Brassey, pour le percement d'un souterrain de 3,900 mètres, à la sortie de Bellegarde.

Le prix est de 1,850 fr. par mètre; soit ensemble : 7.215,000 fr.—La durée de l'exécution a été fixée à trois ans.

SITUATION FINANCIÈRE. — En attendant l'assemblée générale, nous pouvons dire que la Compagnie générale a en caisse 16,000,000 f.; soit 200 fr. par action. Elle ne compte point faire d'appel de fonds cette année, et peut même, si les circonstances ne redeviennent pas favorables, se dispenser d'en faire jusqu'au début de son exploitation, au milieu de l'année prochaine, époque à laquelle elle aura reçu de l'Etat un tiers de la subvention, soit 5,000,000 fr.

Ainsi, la Compagnie de Lyon à Genève peut construire et exploiter 75 kilomètres sans rien demander à ses actionnaires au delà de ce qu'ils ont déjà versé, et sans interrompre la construction de son principal ouvrage d'art.

Elle a pour le reste de ses travaux des soumissions très-avantageuses, dont une sage prudence lui fait différer l'acceptation.

A. Blaise (des Vosges).

Les chemins de fer et les maîtres de forges.

Dans notre numéro du 18 février dernier nous avons appelé l'attention sur les dommages causés à l'intérêt public par l'impuissance des forges françaises à livrer, dans les délais convenus, les rails commandés depuis longtemps pour les chemins de fer en construction.

Le 9 mars suivant, *le Journal des Débats*, poursuivant avec courage et autorité la campagne qu'il a entreprise pour la réforme de nos tarifs de douane, a pris texte des faits publiés par nous pour présenter de nouvelles observations à l'appui de cette réforme.

Il paraît que les conclusions du *Journal des Débats*, pas plus que notre simple exposé, n'ont été du goût de MM. les maîtres de forges. Se faisant représenter pour les besoins de leur cause par le président de leur Comité, ils ont essayé de répondre par une série de négations aux faits précis articulés par nous. *Le Journal des Débats* a répondu comme il sait le faire au plaidoyer des maîtres de forges, et a prouvé jusqu'à la dernière évidence que, loin que les forges françaises *aient suffi jusqu'à ce jour à tous* les besoins de la consommation, elles étaient en ce moment en retard de 45,000 tonnes sur les livraisons à faire suivant contrat à nos diverses Compagnies de chemins de fer.

Si nous sommes bien informés, et nous avons tout lieu de le croire, le chiffre de 45,000 tonnes serait officiel et résulterait d'une enquête administrative faite auprès des Compagnies. Nous n'aurions donc rien à ajouter à la réponse péremptoire du *Journal des Débats*, si quelques faits particuliers, dont nous tenons à maintenir l'exactitude, n'avaient été spécialement contestés par l'organe des maîtres de forges.

Dans sa lettre du 13 mars, l'honorable président du Comité affirme que la condamnation d'une forge à de forts dommages-intérêts au profit d'une Compagnie de chemin de fer, condamnation annoncée par nous, n'a aucune réalité.

Nous en demandons bien pardon au Comité des forges et à son président, mais leur religion a été surprise. Une sentence arbitrale, rendue au profit d'une grande Compagnie, a condamné l'un de nos plus importants établissements métallurgiques de l'est à des dommages-intérêts, calculés à tant par chaque jour de retard apporté à des livraisons exigibles depuis plusieurs mois. Le montant de l'indemnité à calculer sur cette base ne se serait sans doute pas élevé à la somme de 500,000 fr.; mais ce chiffre pouvait être atteint par suite d'une action nouvelle introduite par la Compagnie contre son fournisseur, afin d'être autorisée à commander ailleurs, aux risques et périls du retardataire, les quantités de rails restant à livrer.

L'issue de cette seconde instance n'étant pas douteuse, le fournisseur dont il s'agit entra en arrangement avec la Compagnie, se soumit pour le passé aux conclusions de la sentence arbitrale, convint de nouveaux termes de livraisons très-rapprochés, et reconnut à la Compagnie, par cette transaction, le droit de se fournir ailleurs en cas de nouveaux retards, se soumettant à en supporter toutes les conséquences.

Après avoir éclairé ainsi la religion du Comité sur la réalité du fait articulé par nous contre un de ses clients, il ne nous reste plus qu'à laisser la parole au *Journal des Débats* et au président du Comité.

Nous nous permettrons seulement d'inviter cet honorable industriel à rechercher dans sa mémoire, ou, à défaut, dans ses livres, s'il n'est pas lui-même coupable d'un retard de livraison pour quelques milliers de tonnes qu'il s'est engagé à fournir à une Compagnie, qui les attend avec la plus vive impatience.

Toute cette comédie des maîtres de forges,

cette prétention, non fondée, de suffire à tous les besoins, couvre tout simplement le calcul que voici : les demandes de la consommation s'étant fortement accrues et les prix ayant subi une hausse de près de 40 0/0, 31 fr. au lieu de 22 fr., les producteurs ont essayé de suspendre l'exécution des marchés contractés à de bas cours, pour profiter de la hausse en ne s'occupant que des nouvelles commandes. C'est ce calcul que les tribunaux ont mission de déjouer, que le gouvernement a le moyen de prévenir et qu'il était de notre devoir de signaler.

Voici la lettre du Comité et la réponse du *Journal des Débats*.

P. S. — La surabondance des matières urgentes, qui nous obligent à faire deux suppléments, nous force en même temps à renvoyer à la semaine prochaine le remarquable article du *Journal des Débats*

AD. BLAISE (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD.—Assemblée générale convoquée, pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

Sur les comptes annuels de la Société, et sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Pour assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild et fils, avant le 15 avril 1854.

PARIS A LYON. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

I. Sur les comptes annuels de la Société.

II. Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre.

III. Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Châlon-sur-Saône à Dôle ;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Châlon et Besançon.

IV. Sur les modifications à introduire dans les statuts, comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées et sur les moyens d'exécution.

V. Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Déposer quarante actions ou plus, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

STRASBOURG. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue et place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853 ; nomination de deux membres du Conseil d'administration ; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CAEN ET CHERBOURG. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

LYON A GENÈVE. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel-Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à trois heures précises, rue Saint-Georges, 50 (salle Sax).

Déposer vingt actions pour être membre de l'assemblée générale.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie, seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

CHEMINS DU MIDI. — Assemblée générale le 27 avril, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Déposer 40 actions de dix à deux heures, 15, place Vendôme, au Crédit mobilier.

CENTRAL SUISSE. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Ce.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

COMPAGNIE DES EAUX. — Assemblée générale annuelle, le samedi 29 avril prochain, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et aux suivants des statuts.

Se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jours avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires, sont invités à le faire sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1er janvier dernier et de profiter du droit qui leur est conféré par l'art. 37 d'assister à l'assemblée.

VIEILLE-MONTAGNE. — Assemblée générale annuelle, le samedi 25 avril prochain, à midi, à Angleur près de Liége (Belgique).

Déposer 50/10e d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19, soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles créées par suite du décret de concession du 17 août 1853, et en exécution des statuts de la compagnie de l'Est, promulgués le 21 janvier 1854. Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie, à la gare, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Il sera fait à chaque action imputation de deux francs pour intérêts de six mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale du Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

OUEST. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — Tout porteur de promesse appartenant à la catégorie M est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

Coupures de 100 fr. — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

Dix lots de.	10,000 fr.
Vingt lots de. . . .	5,000
Dix lots de.	2,000
et Cinquante lots de. .	500

En outre, chaque *coupure de cent francs*, sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France, sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — Paiement à partir du 1er avril, 11, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 10 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

LYON. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de dix heures à deux heures.

OUEST. — A partir du 1er avril, paiement du coupon d'intérêt du 2e semestre 1853 et du dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

Le dividende, 10 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.
A Marseille, à la gare.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — A partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14 ;

2° A Londres, chez MM. Devaux et Ce.

Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures ; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

ANVERS A GAND. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, chez MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, 16, à partir du 27 mars, de dix à quatre heures.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230—6,231 — 6,232—6,234—6,236 — 6,240 — 6,242—6,243— 6,251—6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291—6,293 — 6,295 — 6,297— 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,037 — 1,038 — 1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

C. DEVINA.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
	1re Catégorie (1).		
ORLÉANS	745,923 »	123,099	19.9
	2e Catégorie (2).		
NORD	714,217 »	107,660	18.0
HAVRE	83,470 »	8,540	11.3
LYON	406,973 »	48,496	13.5
STRASBOURG	543,035 »	120,188	28.4
BALE	67,372 »	17,504	35.1
OUEST	116,586 »	27,463	30.8
MÉDITERRANÉE	204,999 »	57,210	38.7
		Diminutions. 1853. Totale	0/0.
ROUEN	187,042 »	15,331	7.2

Hausse dans le cours du fret maritime.

Des renseignements datés de Londres (3 mars 1854) font connaître qu'il s'est déclaré une nouvelle tendance à la hausse dans le cours du fret maritime. On en connaît assez la cause générale (transports extraordinaires de grains), et il est probable, en outre, que le transport des approvisionnements et surtout des charbons destinés aux flottes de la Baltique et de la Méditerranée contribuera beaucoup aussi à maintenir les prix élevés du fret. On doit s'attendre enfin à ce que les matelots anglais, dont les services n'ont été à aucune époque aussi largement rémunérés, se montreront d'autant moins disposés à réduire leurs prétentions que la marine militaire réclame un accroissement considérable de personnel et se voit obligée, pour remplir ses cadres, de disputer à la marine marchande tous les sujets disponibles. Cette concurrence rend difficile et dispendieuse la formation des équipages de commerce, et réagit naturellement sur la condition des affrètements par suite des sacrifices qu'elle impose aux armateurs. Le tableau suivant donne le cours moyen du fret maritime et des assurances entre le port de Londres et les ports français au 1er janvier 1853 :

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.

(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

Prix des frets par navires étrangers.

Ports français.	Marchandises lourdes. Fret par tonneau de 1,016 kil.	Prime d'assurance.
	fr. fr. c.	
Dunkerque........	De 10 à 12 25	2/5 0/0
Le Havre..........	10 — 12 25	2/5 —
Rouen............	15 — 18 75	3/5 —
Bordeaux et Bayon	» — 18 75	3/4 —
Marseille	25 — 31 25	1 —

Ports français.	Marchandises d'encombrement. Fret par tonneau de 40 p. cub. anglais.	Prime d'assurance.
	fr. c. fr.	
Dunkerque........	De 18 75 à 25	»
Le Havre..........	18 75 — 25	»
Rouen............	18 75 — 25	»
Bordeaux et Bayon	» » — 25	»
Marseille	31 25	»

Emprunt des 250 millions.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, 28 mars 1854.

Sire,

Votre Majesté m'a autorisé à procéder par souscription publique à l'emprunt de 250 millions; et, du 14 au 25 mars, les registres ont été ouverts aux chefs-lieux des départements et des arrondissements de l'Empire.

Je viens rendre compte à Votre Majesté des résultats de la souscription.

La France a noblement répondu à la confiance de l'Empereur; et, dès le premier jour, au nombre, à l'empressement, à l'enthousiasme des souscripteurs, il a été manifeste que, pour eux, il ne s'agissait pas seulement du placement de leurs capitaux ou de leurs épargnes, et que, dans ce mouvement général qui embrassait tout le territoire de l'Empire, le sentiment patriotique avait une grande part. Dès le premier jour la souscription publique était devenue une souscription nationale.

98,000 souscripteurs se sont fait inscrire, et la souscription s'élève à 467 millions.

Dans ces chiffres ne sont pas encore compris l'Algérie et les derniers jours de quelques arrondissements éloignés. Ces derniers relevés figureront, avec les chiffres exacts de la souscription, dans un rapport ultérieur plus complet et plus détaillé, mais ils ne modifieront que très-légèrement les chiffres et surtout les proportions que je vais avoir l'honneur de mettre sous les yeux de Votre Majesté.

La somme de 467 millions se partage comme il suit entre Paris et les départements, entre la rente 4 1/2 et la rente 3 0/0 :

Départements	253 millions.
Paris	214 —
	467 millions.

Rente 3 0/0	308 millions.
Rente 4 1/2 0/0	159 —
	467 millions.

Les 98,000 suscripteurs se divisent de la manière suivante, entre les départements et Paris :

Départements	72,000 souscripteurs.
Paris	26,000 —
	98,000 souscripteurs.

Les souscriptions qui ne dépassent pas 50 fr. de rente sont au nombre de 60,000, et s'élèvent à 49 millions.

Ces chiffres n'ont pas besoin de commentaires; ils parlent d'eux-mêmes.

Les souscriptions ayant dépassé la somme de 250 millions, les demandes devront être réduites.

Au premier abord, cette réduction paraît regrettable, et l'on peut craindre qu'elle ne soit une contrariété et une gêne pour une partie des souscripteurs : mais il est facile de reconnaitre que cet inconvénient n'est qu'apparent, et que, pour la plupart d'entre eux, il sera presque insensible.

Et d'abord, tous ceux dont la demande n'excède pas 50 fr. de rente ne subiront aucune réduction, conformément à l'art 6 de l'arrêté d'exécution, et ceux-là sont 60,000, c'est-à-dire qu'ils forment plus de la moitié du nombre total.

Puis, parmi ceux qui seront réduits et auxquels la portion de leur versement correspondante à la réduction devra être rendue, tous ceux dont le contingent n'excédera pas 1,000 fr. de rente pourront, aux termes des art. 4 et 6 du même arrêté, éviter tout remboursement et en affecter le montant au paiement, par anticipation et avec escompte, d'un ou plusieurs des termes ultérieurs.

La réduction que subiront les souscriptions plus élevées ne doit faire naitre ni préoccupation ni regret, car elle s'appliquera à des souscripteurs dont les capitaux sont mobiles et qui en trouveront aisément l'emploi. Les sommes qu'elle laissera disponibles contribueront, d'ailleurs, par leur placement ultérieur, à affermir et relever le cours des effets publics.

Les souscriptions qui ne dépassent pas 50 fr. de rente s'élevant à 49 millions, il reste, après ce prélèvement, 201 millions à répartir entre les autres

Parmi ces dernières, il y a lieu de distinguer celles qui, peu supérieures à 50 fr., descendraient au-dessous de cette somme si elles subissaient la même réduction proportionnelle que les autres. A celles-là il convient, et il est tout à fait conforme à l'esprit de la souscription, d'accorder le minimum de 50 fr. de rente. Elles prendront ainsi un capital de 15 millions.

De cette sorte, il restera 186 millions à répartir entre les autres souscriptions, et comme elles sont ensemble de 392 millions, la réduction à opérer sera de 52 0/0 environ, c'est-à-dire que chacune d'elles sera réduite à un peu moins de moitié.

Les derniers relevés qui ne sont pas encore arrivés au ministère des finances n'apporteront aucune modification sensible à cette proportion.

Les réductions à faire s'opéreront par nombres ronds de 10 fr. jusqu'à 1,000 fr. de rente; au delà elles s'opéreront par nombres ronds de 50 fr.

Les travaux relatifs à cette réduction et à la confection des certificats individuels se font avec la plus grande rapidité et sans perdre un instant, de sorte que, dans très-peu de jours, tout souscripteur pourra, à la caisse où il a versé, échanger son récépissé provisoire contre un certificat d'emprunt et recevoir le remboursement partiel qui lui est dû.

Ainsi composé de rente 3 0/0 et de rente 4 1/2; ainsi réparti entre les départements et Paris, les départements en ayant la plus grande part; ainsi divisé entre 100,000 rentiers, l'emprunt sera dès le premier jour en grande partie classé; il sera, sauf quelques exceptions, dans les mains où il doit rester comme placement sérieux et permanent; et se trouvera, par suite, dans les conditions les meilleures pour les souscripteurs eux-mêmes comme pour le crédit public.

Votre Majesté s'applaudira, je l'espère, d'avoir accordé son assentiment aux propositions que j'ai eu l'honneur de lui soumettre pour l'adoption et l'exécution de cette importante mesure. Cette heureuse innovation a déjà produit deux grands résultats : par l'appel direct aux petits capitaux, elle a élargi et consolidé la base de notre crédit public; et, ce qui est bien plus précieux encore, elle a donné à la France l'occasion et le moyen de manifester, de la manière la plus éclatante et la plus irrécusable, sa volonté, sa force, sa confiance dans le souverain qu'elle s'est donné, et son énergique adhésion à la politique qu'il suit dans les grandes circonstances où l'Europe vient d'entrer.

Je suis avec le plus profond respect,

Sire,

de Votre Majesté,

le très-humble et très-obéissant serviteur,

Le ministre des finances,

BINEAU.

Chemin de fer d'Orléans.

MM. les Actionnaires sont informés que l'assemblée générale du 30 mars 1854 a fixé le produit net de l'exercice 1853 (y compris l'intérêt), à la somme de 62 fr. 40 c. par action, dont le solde restant à payer est de 32 fr. 40 c.

Cette somme de 32 fr. 40 c. par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er avril.

AVIS A NOS ABONNÉS.

MM. les Abonnés dont l'abonnement expire au 31 mars sont priés, dans le but d'éviter des retards ou des difficultés dans le service, de faire connaître le plus tôt possible leur intention de renouveler, cette échéance considérable.

Tout abonné pour un an reçoit comme prime, sur la présentation de sa quittance, une magnifique carte coloriée des chemins de fer d'Europe. Cette carte, vu son grand format, ne peut être expédiée à MM. les Abonnés; elle doit donc être prise dans nos bureaux.

On trouve dans nos bureaux la collection de 1853, brochée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION

pendant les années 1852 et 1853.

RECETTES.

	1852	1853	Augmentation sur l'année 1852.	Diminution sur l'année 1852.
	Voyageurs	Voyageurs.	Voyageurs.	
SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.	977,294 »	1,042,988 »	65,694 »	» »
Voyageurs	4,763,159 35	5,094,392 50	331,233 15	» »
Recettes supplémentaires	33,841 80	38,293 90	4,452 10	» »
Bagages (excédant)	184,274 40	195,404 25	11,129 85	» »
Marchandises	710,500 80	834,170 20	123,669 40	» »
Voitures et bestiaux	48 210 75	46,941 30	» »	1,269 45
Trains spéciaux	30,645 35	27,052 30	» »	3,593 05
Service de la poste	204,367 80	204,367 80	» »	» »
Factage et magasinage	2,020 45	15,903 05	13,882 60	» »
Total de la grande vitesse	5,977,020 70	6,456,525 30	484,367 10	4,862 50
A déduire	....	....	4,862 50	» »
Reste	....	....	479,504 60	» »
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.	346,975 »	451,683 »	104,708 »	» »
Marchandises	3,669,270 40	4,512.656 50	843,386 10	» »
Voitures et bestiaux	88,664 90	104,974 60	16,309 70	» »
Magasinage	15,985 55	26,923 45	10,937 90	» »
Total de la petite vitesse	3,773,920 85	4,644,551 55	870,633 70	» »
RECETTES DIVERSES.				
Intérêts des fonds disponibles, et intérêts divers	248.792 55	240,297 04	» »	8,495 61
Loyers. — Recettes diverses	149,726 25	332,572 43	182,846 18	» »
Total des recettes diverses	398,518 90	572 869 47	182,846 18	8,495 61
A déduire	....	....	8,495 61	» »
Reste	....	....	174,350 57	» »
Total général des recettes	10,149,460 45	11,673,940 32	1,537,846 98	13,358 11
A déduire	....	....	13,358 11	» »
Reste	....	....	1,524,488 87	» »

DÉPENSES.

	1852	1853	Augmentation sur l'année 1852.	Diminution sur l'année 1852.
CHARGES DE L'EXPLOITATION.				
Intérêts et remboursement des prêts de l'État	1,026,188 13	1,026,188 22	» 09	» »
Intérêts et remboursement des emprunts	727,347 50	726,071	» »	1,276 50
Péage à la Compagnie de Saint Germain	691,142 60	785,006 60	93,864 »	» »
Loyers	39,446 25	39,504 57	58 32	» »
Total des charges de l'exploitation	2,484,124 48	2,576,770 39	93,922 41	1,276 50
A deduire	....	....	1,276 50	
Reste	....	....	92,645 91	» »
IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.				
Impôt du dixième	170,086 58	180,543 28	10,456 70	» »
Droit de licence et permis	912 61	2,324 75	1,412 14	» »
Contributions et patentes	23 539 36	25,791 27	2,251 91	» »
Frais de police et de surveillance	12,000 »	15,000 »	3,000 »	» »
Total des impôts et frais de surveillance de l'État.	206,538 55	223,659 30	17,120 75	» »
DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.				
Personnel	841,556 55	933,524 77	91,968 22	» »
Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art.	263.394 55	275.883 47	12,488 92	» »
Entretien des bâtiments	40 142 87	52,822 68	12,679 81	» »
Traction	1,497,839 83	1,701,036 61	203,196 78	» »
Entretien du matériel roulant	399,877 09	473,698 21	73,821 12	» »
Entretien du petit matériel et du mobilier	35,039 64	46,125 35	11,085 71	» »
Eclairage	63,936 96	64,793 21	856 25	» »
Chauffage	13,167 33	15,254 52	2,087 19	» »
Imprimerie	36 838 74	44.892 06	8,053 32	» »
Papeterie	10,594 18	13 014 85	2,420 67	» »
Habillement et équipement	24,842 87	26,403 71	1,560 84	» »
Frais et articles divers	3,835 09	7.575 90	3,740 81	» »
Subventions	122,223 35	155,782 35	33,559 »	» »
Détaxes	16,867 35	17,238 20	370 85	» »
Indemnités pour perte d'effets et avaries	15,124 48	18,081 55	2,957 07	» »
Assurances	30 670 17	31 052 07	381 90	» »
Frais judiciaires	17,698 66	14,808 02	» »	2,890 64
Frais généraux	33,577 04	63,457 39	29 880 35	» »
Caisse de prévoyance	22,025 63	22,999 95	974 32	» »
Total des dépenses propren. dites de l'exploitat.	3,489,250 38	3,978,442 87	492,083 13	2,890 64
A deduire	....	....	2,890 64	» »
Reste	....	....	489,192 49	» »
Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl.	6,179,913 41	6,778,872 56	603,126 29	4,167 14
A déduire	....	....	4,167 14	» »
Reste	....	....	598,959 15	» »

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

RAPPORT A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 25 mars 1854.

Messieurs,

Le compte que nous avons à vous rendre pour l'exercice 1854 peut se réduire pour cette fois à un exposé sommaire des travaux accomplis et des résultats obtenus pendant cet exercice; au point où nous sommes parvenus, les faits parlent assez haut, ils justifient assez nos prévisions antérieures pour que nous puissions nous abstenir de développements et de commentaires.

Nous suivrons dans cet exposé le même ordre que dans notre précédent rapport. — La première partie comprendra tout ce qui se rapporte aux travaux en cours d'exécution, et la seconde tout ce qui concerne l'exploitation du réseau actuellement en activité; nous terminerons en vous présentant le compte général de l'exercice 1853, d'après lequel vous aurez à régler le chiffre du dividende applicable à cet exercice.

§ 1er.

Chemin de fer de Lyon à Avignon.

Les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon ont été conduits avec toute l'activité que présageaient les mesures énergiques annoncées dans notre précédent rapport, et les résultats obtenus confirment et dépassent même nos prévisions.

Vous pouvez, dès à présent, considérer la section d'Avignon à Valence comme achevée; une voie en fer continue est déjà posée entre Avignon et Montélimart sur 81 kilomètres de longueur; les travaux s'achèvent entre Montélimart et Valence. Tout présage donc que, ainsi que nous vous l'avions fait espérer, cette section sera, dès le 1er mai prochain, en état d'être livrée à l'exploitation; et comme l'ouverture du chemin de fer de Chalon à Lyon doit avoir lieu dans le courant de mai, nous nous concerterons avec la Compagnie de Paris à Lyon pour fixer, s'il est possible, au même jour l'ouverture de ces deux sections de la ligne de Paris à la Méditerranée.

A cette époque, il ne restera, pour compléter l'établissement de la ligne et de toutes ses dépendances, entre Avignon et Valence, qu'à achever les clôtures et quelques accessoires des stations.

Les travaux de la section de Valence à Lyon, bien que commencés plus tard, ont été conduits avec la même énergie. Sauf l'embranchement de Givors, dont le projet est en ce moment soumis à l'examen de l'administration supérieure, le tracé et la plupart des projets de détail sont approuvés; la presque totalité des terrains est acquise; les travaux d'art et de terrassements sont entrepris sur toute la ligne et, sur beaucoup de points, déjà très-avancés, ainsi que vous pouvez en juger par l'aperçu suivant, qui présente la situation des ouvrages principaux :

Viaduc de l'Isère. — Quatre arches en fonte de 36 mètres. — Maçonnerie terminée, à l'exception de quelques assises de la culée de gauche et des couronnements des piles. — La pose des arches commencera avant le 1er juin.

Viaduc de Saint-Vallier. — Une arche de 30 mètres et douze arches de 6 mètres. — On construit les voûtes. Ce viaduc serait achevé si les travaux n'avaient été ralentis par les froids.

Souterrain de Serves. — Longueur totale, 374 mètres. — Ouvert sur 180 mètres.

Souterrain des Roches. — Longueur totale, 177 mètres. — Ouvert sur toute son étendue.

Souterrain de Vienne. — Longueur totale, 805 mètres. — Ouvert sur 650 mètres.

Souterrain de la bâtie. — Longueur totale, 200 mètres. — Ouvert sur 131 mètres.

Viaduc de Vienne. — Cinq arches de 8 mètres et vingt de 6 mètres. — Fondé entièrement; piles en construction.

Viaduc du Rhône, à Lyon. — Cinq arches en fonte de 40 mètres. — Entièrement fondé et élevé de plusieurs assises au-dessus de l'étiage.

L'exécution marche donc de la manière la plus satisfaisante; et si la fourniture du matériel de la voie avait suivi l'impulsion imprimée aux travaux, il eût été possible de devancer de beaucoup le terme assigné par le cahier des charges pour l'achèvement de la ligne entière. Mais les engagements pris par les maîtres de forges chargés de cette fourniture ne leur ont pas permis, bien qu'ils n'aient rien négligé pour cela, d'avancer, autant que nous l'aurions désiré, les époques de livraison fixées par leurs marchés respectifs, et il en est résulté, dans la conduite des travaux, un ralentissement que nous regrettons.

Cependant nous ne doutons en aucune façon que, conformément à nos prévisions de l'année dernière, l'époque fixée par le cahier des charges pour l'ouverture de la ligne ne soit devancée de quelques mois, et, à moins d'obstacles imprévus, vous pouvez compter que la mise en exploitation de la section de Valence à Lyon pourra avoir lieu avant la fin de l'exercice 1854. Nous attachons d'autant plus de prix à hâter, autant qu'il dépendra de nous, l'ouverture de la ligne entière, que c'est seulement à dater de cette ouverture que l'activité commerciale de notre réseau pourra se développer d'une manière complète; — l'ouverture partielle d'Avignon à Valence devant surtout exercer son influence sur le mouvement des voyageurs et de la grande vitesse.

Les dépenses faites pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à Avignon, au 31 décembre 1853, s'élèvent au chiffre total de 38,262,621 fr. 58 c., et se répartissent comme il suit :

	DÉPENSES.		
	en 1852.	en 1853.	Totales au 31 décembre 1853.
Frais d'études antérieures à la constitution de la Société,	340,017 62	•	340,017 62
Ingénieurs et employés des travaux et du matériel,	187,433 84	492,038 26	679,472 10
Frais de bureaux et frais divers des travaux,	76,104 05	71,016 92	147,120 97
Terrassements, ouvrages d'art, ballastage,	1,623,079 71	15,953,366 90	17,576,446 61
Indemnités et dommages divers,	763,263 76	[11,464,324 72	12,227,588 48
Stations, ateliers, maisons de garde,	•	945,818 07	945,818 07
Voie en fer et dépendances, et matériel de la voie en approvisionnement,	530,657 83	5,784,273 05	6,314,930 88
Frais préparatoires de l'exploitation,	•	31,226 85	31,226 85
Totaux,	,520,556 81	34,742,064 77	38,262,621 58

II.

Embranchement d'Aix.

Le projet de l'embranchement d'Aix, adressé le 23 août dernier à M. le ministre des travaux publics, a été approuvé tout récemment. On s'occupe d'organiser les acquisitions de terrain, et l'exécution des travaux pourra être commencée incessamment.

Les dépenses faites jusqu'à ce jour pour cet embranchement s'élèvent en totalité à la somme de 61,099 59
dont, pour l'exercice 1853, 54,398 24

III.

Embranchement de Toulon.

Par dépêche en date du 22 juillet 1853, M. le ministre des travaux publics a porté à la connaissance du Conseil d'administration le chiffre de l'estimation arrêtée par le Conseil des ponts et chaussées pour les travaux de cet embranchement, que la loi du 8 juillet 1852 met à la charge de l'État. L'examen attentif et détaillé que les ingénieurs de la Compagnie ont fait du projet, les a amenés à présenter plusieurs modifications importantes au tracé proposé. Ces modifications sont en ce moment l'objet d'une nouvelle étude de la part des ingénieurs de l'Etat, et nous comptons que, soit que la Compagnie se charge de l'exécution, soit que l'Etat exécute par lui-même, les travaux pourront être commencés prochainement.

Les dépenses faites pour l'étude de cet embranchement ne s'élèvent qu'à 5,021 fr. 40 c. Mais, conformément à l'art. 8 de la convention annexée à la loi du 8 juillet 1852, il a été versé au Trésor public, en 1853, une somme totale de 3,233,333 fr. 32 c. à valoir sur la subvention de 9,700,000 fr. mise à la charge de la Compagnie par cette convention.

IV.

Chemin de fer de Marseille à Avignon.

Les dépenses restant à faire sur cette ligne au moment de notre prise de possession ont été évaluées, dans notre précédent rapport, à 2,474,257 97

Sur lesquels nous avons dépensé jusqu'à ce jour, 1,165,123 67

qui se répartissent comme il suit :

	1852.	1853.	Total.
Ingénieurs et employés des travaux et frais généraux antérieurs à la fusion,	63,079 21	19,449 02	82,528 23
Indemnités, dommages divers,	174,135 19	31,311 21	205,446 40
Terrassements ouvrages d'art, ballastage,	113,874 »	354,980 83	467,954 83
Stations, ateliers, maisons de gardes,	71,370 49	136,288 40	207,658 89
Voie en fer et dépendances, et matériel de la voie,	39,457 48	137,328 66	176,786 14
Clôtures et plantations,	12,341 60	6,049 15	18,390 75
Télégraphes,	»	6,358 43	6,358 43
	474,257 97	690,865 79	1,165,123 67

Les 690,865 fr. 70 c., dépensés en 1853, ont été appliqués, savoir :

Embranchement de la Joliette,	387,039 69
Stations, et principalement celle de Marseille,	136,288 40
Extension des voies en fer,	63,283 16
Divers travaux,	79,436 02
Règlement de créances arriérées pour indemnités,	24,818 43
Total pareil,	690,865 70

Quelques tranchées à consolider, diverses additions aux stations, l'achèvement des clôtures, certains travaux spéciaux pour la défense contre la Durance et pour l'écoulement des chambres d'emprunt, voilà tout ce qui reste à faire sur la ligne principale.

Quant à l'embranchement de la Joliette, les travaux d'art et de terrassement sont à peu près achevés; il reste à mettre en place la voie en fer et à construire les bâtiments de la station.

Nous n'avons rien à changer aux prévisions de notre précédent rapport, soit sur les dépenses restant à faire sur le chemin de fer de Marseille à Avignon, soit sur la liquidation de l'actif de cette ligne. Les dépenses ne dépasseront pas l'estimation que nous en avons faite; et, sauf la créance sur l'Etat, qui fait, ainsi que nous vous l'avons expliqué l'année dernière, l'objet d'un litige, la presque totalité de l'actif se trouve aujourd'hui réalisée.

V.

Lignes de la rive droite du Rhône.

Ceux des travaux mis par la loi du 8 juillet 1852 à la charge de la Compagnie, qui intéressaient la sécurité de la circulation et le développement du trafic, ont pour la plupart été exécutés dans le courant de 1852 et de 1853.

La dépense faite jusqu'à ce jour sur le réseau de la rive droite s'élève à la somme de, 234,482 86

Cette somme se répartit comme il suit :

	1852.	1853.	Total.
Indemnités, dommages divers,	»	1,419 55	1,419 55
Terrassements ouvrages d'art, ballastage,	21,173 10	105,622 17	126,795 27
Stations, ateliers, maisons de gardes,	8,793 89	118,173 69	126,967 58
Voie en fer et dépendances,	43,090 01	632,576 95	675,666 96
Clôtures et plantations,	1,668 45	1,965,05	3,633 50
	74,725 45	859,757 41	934,482 86

Le tableau suivant présente la répartition de ces dépenses entre chacune des lignes composant le réseau de la rive droite :

	1852.	1854.	Total.
Chemins de fer du Gard,	10,081 54	479,481 66	489,563 20
Montpellier à Nîmes,	3,291 21	124,151 14	127,442 35
Montpellier à Cette,	61,352 70	256,124 61	317,477 31
	74,725 45	859,757 41	934,482 86

Les dépenses faites en 1853 s'appliquent principalement :

1° Pour les chemins de fer du Gard, — à l'établissement d'une deuxième voie entre Nîmes et Beaucaire et d'une troisième voie entre la station de Nîmes et celle de Courbessac.

2° Pour le chemin de Montpellier à Nîmes, — au remaniement et à l'achèvement de la station de voyageurs et du dépôt de Nîmes.

3° Pour le chemin de Montpellier à Cette, — au renouvellement de la voie, à quelques travaux de consolidation et à l'amélioration de la station de Cette.

VI.

Matériel d'exploitation.

Au matériel d'exploitation déjà commandé lors de votre dernière réunion, nous avons ajouté depuis, d'une part, le complément du matériel prévu pour le chemin de fer de Lyon à Avignon et pour le réseau existant, et, de l'autre, le matériel nécessaire pour l'exploitation ultérieure des embranchements d'Aix et de Toulon. Aujourd'hui les commandes faites, soit pour les lignes existantes, soit pour les lignes nouvelles, comprennent :

14 machines locomotives à roues indépendantes.
54 machines locomotives à 4 roues couplées.
12 id. à 6 roues couplées.
12 voitures de première classe à 6 roues.
38 id. mixtes id.
80 id. de troisième classe id.
25 wagons à bagages à 6 roues.
8 voitures de première classe à 4 roues.
12 id de deuxième classe id.
36 wagons freins id.
20 id. douane.
800 id. couverts.
320 id. plats.
300 id. à houille.
100 id. à ballast.

Lorsque ces adjonctions auront été réalisées, le matériel roulant disponible pour l'exploitation se trouvera composé comme il suit :

176 locomotives,
271 véhicules à 6 roues pour la grande vitesse.
22 id. 4 roues id. id.
2,436 wagons à marchandises, grand modèle.
844 id. id. ancien modèle.

Les dépenses faites en 1853 au compte du matériel et des approvisionnements se résument comme il suit :

	Balance au 30 juin 1852.	Balance au 31 déc. 1852.	1853. Augment at.	1853. Diminution.	Balance au 31 déc. 1853.
Matériel en service,	9,644,381 93	9,735,874 50	»	66,603 84	9,668,470 66
Outillage,	707,694 67	715,351 67	»	16,889 58	698,462 09
Matériel d'exploitation en magasin et matériel de la voie,	320,638 »	493,601 53	2,134,122 80	»	2,627,724 33
Matériel en fabrication dans les ateliers,	203,182 73	162,906 65	597,131 29	»	760,037 94
Approvisionnements divers,	1,783,291 95	1,681,965 98	»	184,834 21	1,497,131 77
	12,659,189 28	12,788,000 33	2,731.254 09	268,327 63	15,251,826 79

Augmentation, En 1852. 129,711 05 — En 1853 2,462,926 46

Augmentation du 30 juin 1852 au 31 décembre 1853, 2,592,637 51

Vous remarquerez que le chiffre des dépenses se trouve atténué par la réalisation d'une partie du matériel disponible en magasin, et que, par suite de cette réalisation, le chiffre des approvisionnements a subi, en 1852, une réduction de 101,000 »
et en 1853, une réduction nouvelle de 185,000 »

L'augmentation qui figure au compte du matériel en fabrication dans les ateliers de la Compagnie résulte naturellement de l'importance des commandes qui sont en cours d'exécution pour le réseau exploité.

VII.

Frais généraux de la Société.

Les dépenses générales de la Compagnie pendant l'exercice 1853 comprennent les articles suivants :

1° A porter au compte capital :

Service des fonds. Commissions de banque,	170,400 85
Frais de cautionnement et autres,	17,483 16
Création et mouvement des actions et obligations,	66,807 72
Total,	254,691 73

2° A porter, conformément au mode adopté dans l'assemblée générale précédente, pour moitié seulement, au compte capital :

Administration centrale,	159,741 00
Jetons de présence,	94,655 00
Frais de bureau,	14,875 08
Insertions. Publicité. Abonnement,	18,405 25
Loyer et entretien des bureaux,	25,883 27
Dépenses diverses,	10,382 53
Total,	323,942 13

3° A solder en entier par les produits de l'exercice :
Abonnement au timbre, 112,125 72

VIII.

Récapitulation des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1853.

Les dépenses à porter au compte de premier établissement s'élèvent, pour l'exercice 1853, à 42,462,030 58
elles s'élevaient en 1852 à 4,491,667 09

La dépense totale, au 31 décembre 1853, est donc de 46,953,697 67

Le tableau suivant présente la répartition de ces chiffres entre les divers comptes d'établissement.

	1852.	1853.	Total.
Chemin de fer de Lyon à Avignon,	3,520,556 81	34,742,064 77	38,262,621 58
Embranchement d'Aix,	9,761 38	51,308 21	61,069 59
Embranchement de Toulon. — Travaux,	»	5,021 40	5,021 40
Embranchement de Toulon. — Versements à l'Etat,	»	3,233,333 32	3,233,333 32
Marseille à Avignon,	474,257 97	690,865 70	1,165,123 67
Lignes de la rive droite du Rhône,	74,725 45	859,757 41	934,482 86
Matériel d'exploitation et approvisionnements,	129,711 05	2,462,926 46	2,592,637 51
Frais généraux de la Société,	282,714 43	416,663 31	699,377 74
	4,491,667 09	42,462,030 58	46,953,697 67

§ IX.

Situation financière.

Les faits accomplis dans le courant de l'exercice 1853 n'ont fait que confirmer l'exactitude du tableau général des ressources et des charges de la Compagnie, tel qu'il vous a été présenté lors de votre dernière réunion. Au point où les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon sont parvenus, l'évaluation des dépenses de cette ligne ne saurait donner lieu à aucune incertitude. Nous prévoyons au contraire, sur les frais généraux, une économie importante; cette économie constituera une réserve largement suffisante pour couvrir les frais de l'augmentation de matériel que l'accroissement remarquable du trafic de notre réseau rend indispensable, augmentation pour la réalisation de laquelle nos mesures sont en grande partie déjà prises.

Vous pouvez donc compter que, même en y comprenant cet accroissement imprévu du matériel, la dépense nécessaire pour l'exécution de tous les engagements de la Compagnie n'excédera dans aucun cas le chiffre de 126,000,000 fr. indiqué dans notre dernier rapport.

Notre estimation des ressources de la Compagnie se réalise jusqu'ici avec la même exactitude, ainsi que cela résulte du tableau suivant.

	Réalisé au 31 décembre 1853.	Restant à réaliser.	Total.
Subvention pour Lyon à Avignon,	21,233,333 29	27,766,666 71	49,000,000 »
Subvention pour l'embranchement d'Aix,	»	1,000,000 »	1,000,000 »
Versements sur les actions,	22,500,000 »	18,000,000 »	40,500,000 »
Emprunt de 30 millions,	31,011,115 13	»	31,011,115 13
Versement de 65 fr. sur les 40,000 actions-obligations de Marseille à Avignon,	2,573,805 »	26,195 »	2,600,000 »
Conversion desdites en 3 0/0,	2,313,770 »	421,230 »	2,735,000 »
Boni probable sur la liquidation de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon,	100,000 »	»	100,000 »
	79,732,023 42	47,214,091 71	126,946,115 13
Dont, à déduire : Prime pour la conversion des emprunts d'Avignon à Marseille et Lyon à Avignon,	881,790 »	418,210 »	1,300,000 »
	78,850,233 42	46,795,881 71	125,646,115 13

Les ressources disponibles ou à réaliser couvrent donc à très-peu près les dépenses; et il est aujourd'hui certain que la Compagnie n'aura point à faire usage de la faculté d'emprunter jusqu'à concurrence de 12,400,000 fr. que lui confère le cahier des charges annexé à la loi du 12 juillet 1852. Il sera, toutefois, nécessaire de pourvoir au remplacement des 2,600,000 fr. provenant de la soulte d'échange des actions-obligations à intérêt différé de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille. Cette somme devra être remboursée, sous forme d'accroissement d'intérêts, dans une période de douze années.

Il résulte du tableau que nous venons de mettre sous vos yeux :

1° Que les seules ressources importantes restant à réaliser sont, savoir :

Les versements à appeler sur les actions, 18,000,000
Le solde de la subvention de l'Etat, 28,766,000
Sur lequel, au moment où nous vous parlons, 8,166,000 fr. ont déjà été encaissés.

2° Que les ressources réalisées s'élevaient, au 31 décembre 1853, à 78,850,233 42
Et les dépenses faites à la même époque, à 46,953,697 67

Les ressources réalisées excèdent donc les dépenses faites de 31,896,535 75

Notre encaisse disponible au 31 décembre s'élève même en réalité, par suite de la non exigibilité de plusieurs créances importantes, à une somme beaucoup plus considérable.

D'après le bilan qui vous a été distribué, cet encaisse se compose en effet des valeurs suivantes :

Caisse et bons du Trésor, 15,496,319 98
Trésor public, comptes courants et débiteurs divers, 16,217,068 80
Rentes et obligations de la Compagnie, provenant des encaisses des anciennes Compagnies d'Avignon à Marseille et de Lyon à Avignon, et de diverses opérations d'échange faites par la Compagnie, 7,654,625 78
Total, 39,368,014 56

Ces ressources, ainsi que nous l'avions prévu dans notre dernier rapport, nous permettent de pourvoir aisément et sans recourir à aucun appel de fonds, à tous les besoins de l'exercice courant.

Les besoins de cet exercice peuvent, en effet, être évalués comme il suit :

Ligne de Lyon à Avignon, 47,000,000
dont il faut déduire le montant de la subvention porté au budget de l'Etat, pour 1854, 24,500,000

Reste à dépenser avec les ressources propres de la Compagnie, 22,500,000
Versements à effectuer au Trésor public pour l'embranchement de Toulon, 3,300,000
Embranchement d'Aix et travaux de la rive droite, 3,700,000
Ensemble, 29,500,000

Il ne sera donc nécessaire de recourir à un appel de fonds qu'après la mise en activité de la ligne entière de Lyon à Avignon; et comme les travaux de l'embranchement de Toulon ne sont pas encore commencés, il est probable que les 200 fr. non encore versés sur les actions pourront, ainsi que nous l'indiquions dans notre rapport de 1853, être échelonnés, de semestre en semestre, sur une période de deux années.

Exécution du traité des éventualités.

Vous avez approuvé dans votre dernière assemblée générale, une convention passée le 29 mars 1853 avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon. Cette convention avait pour objet la délivrance immédiate aux porteurs des bons de cautionnement de cette Compagnie, des éventualités, de 20,000 actions libérées de 300 fr., sur le pied de 14 éventualités 15/100 par action.

Ce traité a reçu son exécution. En voici les résultats :

271,504 éventualités ont été produites en temps utile et ont donné lieu à la déli-

vrance de		19,159 act.
404	éventualités formant le solde des opérations d'un bureau de compensation qui achetait ou vendait, suivant la convenance des porteurs, les centièmes d'éventualités qui se trouvaient en plus ou en moins de la proportion ci-dessus indiquée, ont donné lieu à la délivrance, au profit de la Compagnie, de	29
521	éventualités, dont la propriété est incertaine ou contestée, n'ont pu donner lieu à une délivrance immédiate d'actions ; mais les droits des porteurs ayant été réservés en temps utile, il a été mis à part pour y satisfaire	37
10,571	éventualités n'ont pas été produites, ou ne l'ont pas été en temps utile, et correspondent au solde des actions disponibles, c'est-à-dire à	775
283,000	éventualités.	20,000 act.

Aux termes de l'art. 6 des statuts, ces 775 actions sont attribuées aux souscripteurs primitifs de la Société de Lyon à Avignon, à la charge par eux de payer les cinq premiers dixièmes, dont la convention faisait remise aux porteurs d'éventualités. Cet article porte, en effet, que le fonds social se compose, indépendamment des 20,000 actions créées pour les anciens actionnaires de la Compagnie d'Avignon à Marseille, de 70,000 actions appartenant aux souscripteurs primitifs de la Compagnie de Lyon à Avignon. C'est sur ces 70,000 actions qu'ont été prélevées les 20,000 actions réservées aux porteurs d'éventualités ; celles qui n'ont pas été réclamées en temps utile retournent donc naturellement aux souscripteurs primitifs.

Les porteurs des éventualités en déchéance ayant conservé leurs droits au remboursement de la demie du cautionnement effectué par le Trésor, à raison de 18 fr. 16 par éventualité, ce remboursement n'a été réclamé jusqu'ici que pour 1,580 éventualités.

XI.

Ratification d'actes de vente de terrains jugés inutiles.

Parmi les immeubles acquis lors de l'établissement des diverses lignes qui composent notre réseau, il existe un certain nombre de parcelles, placées en dehors des limites spécialement affectées à l'assiette du chemin de fer et à ses dépendances, et dont la Compagnie peut librement disposer. L'occasion de réaliser la vente de plusieurs de ces terrains jugés inutiles, et à peu près improductifs, s'étant présentée, le Conseil s'est empressé de la saisir.

Aux termes du paragraphe dernier de l'article 35 des statuts, *la vente des immeubles jugés inutiles* devant être soumise à l'approbation de l'assemblée générale, nous vous prions de ratifier par votre délibération les ventes dont il s'agit, s'élevant ensemble à 17,216 fr. 10

XII.

Exploitation.

Les recettes de toute nature de l'exercice 1853, se sont élevées à	8,973,994 69
Les dépenses à	4,054,933 44
Il en résulte que le produit net a été de	4,919,061 25

La somme de 8,973,994 fr. 69 c., qui forme le montant des recettes, se répartit comme il suit entre les divers services et les deux sections principales du réseau en exploitation.

	Ligne de Marseille à Avignon.	Lignes de la rive droite du Rhône.	Totaux.
1° Produits des transports.			
Grande vitesse :			
Voyageurs,	2,299,601 54	1,671,528 18	3,971,129 72
Bagages, voitures, chevaux et chiens,	178,447 90	63,636 70	242,084 60
Marchandises et articles de messagerie,	241,213 10	99,899 25	341,112 35
Petite vitesse :			
Marchandises,	1,998,993 85	1,063,999 30	3,062,993 15
Houilles,	382,067 50	942,106 15	1,324,173 65
	5,100,323 89	3,841,169 58	8,941,493 47
2° Produits divers.			
Talus et plantations,		13,899 44	
Loyers,		18,601 78	32,501 22
Total général,			8,973,994 69

Les annexes n°s 3 à 8 présentant la comparaison entre les recettes des deux exercices 1852 et 1853, et divers détails statistiques qui intéressent le trafic. Nous allons en résumer brièvement les résultats.

VOYAGEURS. — Les produits ont augmenté en 1853, par rapport à 1852,

Sur la ligne de Marseille à Avignon, de	5.5 0/0
Sur les lignes de la rive droite du Rhône, de	7.6 0/0
Sur le réseau entier, de	6 0/0

Nous ne pouvions pas compter sur un accroissement considérable dans cette branche du trafic en 1853, puisqu'aucun fait nouveau ne devait faire disparaître ou atténuer les inconvénients qui résultent de l'isolement de notre réseau actuel. En effet, les lacunes qui le séparent des autres lignes exploitées sont restées trop étendues et d'un parcours trop difficile, pour que le mouvement des voyageurs ait pu se développer d'une manière sensible. Le progrès ne pouvait donc porter que sur la circulation locale, qui forme, quant à présent, l'élément principal de notre trafic.

BAGAGES. — La diminution considérable que présentent les produits de ce service sur la ligne de Marseille à Avignon tient, d'une part, à l'application du nouveau cahier des charges, qui a porté de 20 kilog. à 30 kilog. la franchise accordée à chaque voyageur, et, de l'autre, aux réductions que l'administration supérieure a introduites dans le tarif des excédants.

MESSAGERIES. — L'augmentation dans les produits de la messagerie a été,

Sur la ligne de Marseille, de	32 0/0
Sur les lignes de la rive droite, de	23 0/0
Et sur le réseau pris dans son ensemble, de	29 0/0

Ce service est celui dans lequel la réunion des lignes devait apporter la plus grande amélioration, attendu qu'il exige une célérité et une exactitude qu'il n'était pas possible d'obtenir dans une exploitation fractionnée.

MARCHANDISES A PETITE VITESSE. — Le tonnage des transports à petite vitese s'est élevé, en 1853, sur le réseau entier :

Marchandises,	430,975 t.	781
Houilles,	272,319	147
Total,	703,294	928

Les expéditions se sont réparties comme suit entre les deux rives :

Marseille à Avignon.			
Marchandise,	263,709 T.	939	
Houilles,	8,224	940	271,934 T. 879
Rive droite.			
Marchandises,	167,265	842	
Houilles,	264,094	207	431,360 049
Total,			703,294 T. 928

Le produit moyen par tonne et par kilomètre a été :

Sur la ligne de Marseille à Avignon, de	7 c. 35
Sur les lignes de la rive droite, de	7 30
Sur le réseau entier, de	7 33

Nous ne pouvons établir des rapprochements d'ensemble entre ces résultats et ceux de l'exercice précédent, qui se trouvent fractionnés sous des formes très-différentes dans les écritures des anciennes Compagnies ; mais des comparaisons partielles suffiront pour vous faire apprécier la situation et l'avenir de cette branche si importante de notre trafic.

1° Le trafic de la ligne de Marseille, établi comme si cette ligne était exploitée isolément, c'est-à-dire en supposant un enregistrement à Tarascon, pour les provenances de la rive droite, s'est élevé :

Marchandises,	295,167 T.	091	
Houilles,	115,571	772	
Total,	410,738	863	
Il avait été en 1852 de	298,214	858	
Augmentation en 1853,	112,524 T.	005	soit 37 0/0
Les produits ont été de	2,381,061 fr.	35	
Tandis qu'ils n'avaient été en 1852 que de,	1,759,686	45	
Augmentation en 1853,	621,374	90	soit 35 0/0

Ce progrès n'est pas un fait accidentel : il se produit d'une manière continue sur la ligne de Marseille depuis plusieurs années, ainsi qu'on en peut juger par le tableau suivant, qui résume les résultats annuels du service des marchandises de 1849 à 1853.

Années.	Tonnage.	Produit.
1849	92,042,068	798,476 35
1850	160,398,298	1,132,662 83
1851	201,264,838	1,297,395 25
1852	298,214,858	1,759,686 15
1853	410,738,863	2,381,061 35

Pendant l'année dernière, les transports de grains ont contribué à accroître l'activité du trafic ; mais cette circonstance n'a influé d'une manière notable que sur les recettes des quatre derniers mois, et ses effets ont été contrebalancés en partie par la suspension de la navigation du Rhône en décembre; elle n'est entrée, par conséquent, que pour une part assez faible dans l'augmentation considérable qu'ont éprouvée les produits de la petite vitesse.

2° Les produits du transport des houilles sur les lignes de la rive droite ont présenté une diminution de 276,376 fr. 73 c. Il est à peine nécessaire de vous rappeler que cette diminution tient uniquement à l'abaissement des tarifs résultant de la mise en vigueur du nouveau cahier des charges.

Taxés à l'ancien tarif, les transports de houille effectués en 1853, sur les lignes de la rive droite, auraient produit 1,538,110 25
Ils ont produit au tarif actuel 942,106 15

Différence 596,004 10

Ces résultats sont conformes aux prévisions indiquées dans nos précédents rapports. Nous avions, en effet, évalué approximativement à 550,000 fr. la réduction que le nouveau tarif des houilles devait amener dans les recettes. Mais la moitié au moins de cette réduction nous paraissait devoir être compensée, dès 1853, par l'accroissement de tonnage, qui devait être la conséquence de l'abaissement des prix. C'est, en effet, ce qui a eu lieu. Nous serions arrivés à mieux encore, si notre matériel avait pu être mis immédiatement au niveau des besoins des exploitations houillères.

Mais bien que nous n'ayons rien négligé pour hâter autant que possible la construction du matériel nouveau, notre stock ne s'est accru, en 1853, que d'un petit nombre de wagons, qui n'ont même été livrés, pour la plupart, que vers la fin de l'année. Ces livraisons se continuent régulièrement, et nous recevons en ce moment les premières machines destinées à suppléer à l'insuffisance de nos ressources actuelles; nous serons donc prochainement en mesure de faire face à toutes les nécessités du trafic.

Déjà, par suite de l'augmentation du nombre de wagons, une amélioration notable se fait sentir dans les produits du transport des houilles, qui se sont élevés, pendant les deux premiers mois de l'exercice 1854, à 280,475 65
Tandis qu'ils n'avaient été, pendant les mois correspondants de 1853, que de 211,744 50

L'augmentation a donc été de 68,731 15

Si ce progrès se maintient, comme nous devons l'espérer, les produits de 1854 présenteront, pour cette seule branche de trafic, une augmentation de plus de 400,000 fr. par rapport à ceux de 1853, et les recettes obtenues antérieurement à l'application du tarif réduit seront de beaucoup dépassées.

La somme de 4,054,933 fr. 44 c., qui forme le montant total des dépenses, se répartit comme suit entre les divers comptes généraux :

1° Dépenses de l'exploitation :

Frais généraux de l'exploitation,	353,632 39	
Frais généraux de la ligne,	138,671 10	
Entretien des ouvrages et des bâtiments,	139,871 45	
Entretien de la voie,	564,401 22	
Frais de halage,	938,867 98	
Entretien des locomotives,	292,202 04	
Entretien des voitures et wagons des trains rapides,	50,988 38	
Entretien des wagons à marchandises,	112,074 76	
Frais spéciaux du service des voyageurs,	447,813 09	
Frais spéciaux du service de la messagerie,	37,158 42	
Frais spéciaux du service des marchandises,	730,244 93	
Indemnités temporaires accordées aux employés à cause de la cherté des subsistances,	19,627 95	
	3,825,553 71	3,825,553 71
2° Dépenses d'ordre : Impôt sur le prix des places des voyageurs, frais de factages et de détaxes,		229,379 73
Total général,		4,054,933 44

En comparant les dépenses d'exploitation aux recettes brutes, défalcation faite des recettes d'ordre, dont le chiffre est le même que celui des dépenses d'ordre, on trouve que les frais d'exploitation ont été de 43.7 0/0 des produits bruts.

Ce chiffre, encore élevé, tient à des circonstances diverses ; il y a lieu d'espérer qu'il diminuera à mesure que le réseau s'étendra.

Les exploitations étant restées fractionnées pendant la plus grande partie de l'année 1852, nous ne pouvons établir de comparaison entre les dépenses des deux exercices 1852 et 1853 pris dans leur ensemble. Nous nous bornerons à rapprocher les résultats des deux derniers semestres.

	1852.	1853.
Produits bruts,	4,579,817 93	5,124,182 »
Dépense totale,	1,947,653 38	2,215,180 60
Rapport de la dépense au produit,	42 1/2 0/0	43 0/0

Ainsi, malgré la réduction considérable qu'a subie le tarif des houilles, le rapport des dépenses au produit est resté sensiblement le même.

En résumé, les résultats définitifs de l'exploitation ont pleinement justifié les prévisions énoncées dans notre précédent rapport. Nous avions en effet évalué le produit net probable à 4,850,000 »
Il s'est élevé à 4,919,061 25

A en juger par les deux premiers mois de l'année courante, nous devons espérer pour 1854 une amélioration beaucoup plus considérable que celle que nous avons obtenue l'année dernière.

En effet, les produits de ces deux mois se sont élevés à 1,452,068 07
Ceux des mois correspondants de 1853 n'avaient été que de 1,183,094 25

Augmentation en 1854, 268,973 82

A la vérité, le mouvement des céréales a contribué à accroître les produits de ces deux mois; mais d'un autre côté la suspension constante de la navigation du Rhône et le ralentissement des affaires commerciales ont restreint d'une manière notable le mouvement des marchandises pendant cette période.

XIII.

Résultat des conventions de rachat des lignes en exploitation.

Nos prévisions concernant les conséquences probables des conventions du 19 juin 1852 sont pleinement confirmées par les résultats de l'exercice 1853.

Si, en effet, du produit net de l'exploitation, 4,919,061 25
on déduit les redevances à servir en 1853 aux actions et obligations des anciennes Compagnies, 3,585,000 »
il reste pour le bénéfice de l'exercice, 1,334,061 25
Ce bénéfice avait été évalué dans notre rapport de 1852 à 1,265,000 »

Voici pour l'ensemble du réseau.

Si nous examinons séparément chacune des deux lignes dont se compose le réseau, nous trouvons les résultats suivants :

Lignes de la rive droite. — La recette brute du réseau de la rive droite, évaluée dans nos prévisions, à 3,800,000 »
a été en réalité de 3,857,420 19
Les frais d'exploitation applicables au réseau de la rive droite étant de 1,735,839 09

Reste pour le produit net 2,121,581 10
Les redevances à payer aux Compagnies de la rive droite, s'élèvent à 1,485,000 »

Reste 636,581 10

au lieu de 605,000 fr., chiffre de notre évaluation de 1852.

Aux termes de la convention du 19 juin, le chiffre de la redevance à servir à la Compagnie des chemins de fer du Gard doit augmenter de 50,000 fr. au 1er juillet, et d'une somme pareille pour chacune des quatre années suivantes. Il devient tous les jours plus probable que cet accroissement de charges sera couvert par l'augmentation des produits, et que, par conséquent, le chiffre du bénéfice que donne le réseau de la rive droite, bien loin de diminuer, ira au contraire en augmentant. Ainsi, les deux premiers mois de 1854 donnent déjà pour la rive droite un accroissement de produit brut de 113,778 fr. 56 c., plus que suffisant pour couvrir la charge additionnelle qui doit porter sur l'exercice entier de 1854.

Ligne de Marseille à Avignon. — Le produit brut du chemin de fer de Marseille à Avignon, que nous avions évalué à 4,600,000 »
a été, en réalité, de 5,116,574 50
Les frais d'exploitation s'élèvent à 2,319,094 35

Reste pour le produit net 2,797,480 15

Les recevances à servir aux actionnaires et aux porteurs d'obligations de la Compagnie de Marseille à Avignon s'élèvent, en totalité, au chiffre de		2,100,000 »
Reste		697,480 15
au lieu de		660,000 »

chiffre de notre estimation.

Déduction faite des frais de timbre des titres délivrés aux anciennes Compagnies et des intérêts du capital engagé sur le réseau de la rive droite, le bénéfice du réseau entier se trouve réduit à		1,234,000 »
Celui de la rive droite à		570,000 »
Et celui de Marseille à Avignon à		664,000 »

XIV.

Liquidation de l'exercice 1853. — *Fixation du dividende.*

Le produit net de l'exploitation est, d'après ce qui précède, de		4,919,061 25
Le produit des placements de fonds est, pour l'exercice, de		1,522,348 07
Enfin, la somme portée à la réserve, en 1852, est de		359,256 67
Somme totale disponible en 1854		6,800,665 99
Il faut en déduire :		
Pour les intérêts du fonds social	865,000 »	
Pour ceux des obligations de rachat 4 et 3 0/0,	2,054,567 08	
Pour ceux des obligations des emprunts 5 0/0,	2,184,505 25	
Pour l'intérêt de la somme de 2,600,000 (soulte de 65 fr.),	159,980 00	
La moitié des frais généraux de 1851,	161,970 55	
Frais afférents aux exercices antérieurs,	12,117 59	
Abonnements au timbre,	112,125 72	
	5,550,266 19	5,550,266 19
Reste disponible,		1,250,399 80
Nous vous proposons de prendre sur cette somme un dividende de 10 fr. par action, soit, pour 90,000 actions,		900,000 00
et de porter à la réserve l'excédant disponible, soit		350,399 80
Somme égale,		1,250,399 80

XV.

Résumé et conclusion.

Les faits que nous venons de vous exposer justifient, vous le voyez, de la manière la plus complète les prévisions énoncées dans nos rapports antérieurs.

L'activité des travaux a dépassé notre attente. Au 1er mai, la section d'Avignon à Valence sera prête pour l'exploitation ; elle sera ouverte dans le courant de mai en même temps que le chemin de fer de Chalon à Lyon.

L'époque fixée par le cahier des charges pour l'achèvement de la section de Valence à Lyon pourra être avancée de plusieurs mois. L'ouverture de cette section aura certainement lieu au plus tard à la fin de cette année.

Notre estimation des ressources de la Compagnie et des dépenses à sa charge est chaque jour confirmée par les faits accomplis.

Les recettes du réseau exploité ont, dès la première année, dépassé notablement notre estimation, et celles de l'année courante promettent une amélioration beaucoup plus considérable encore.

Enfin, les produits du réseau exploité auront suffi à couvrir, indépendamment des charges propres à ce réseau, tous les intérêts et frais de timbre qui pèsent sur la Compagnie, et la moitié des frais généraux, dégrevant d'autant le compte de premier établissement, et, de plus, le montant de deux dividendes, l'un de 8 fr., et l'autre de 10 fr., laissant encore à la réserve une somme de 350,399 fr. 80 c.

Ces résultats parlent d'eux-mêmes, et nous laissons à chacun le soin d'en tirer des conséquences pour l'avenir.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

« L'assemblée générale, approuvant les conclusions du rapport, et les comptes présentés pour l'exercice de 1853, fixe à 10 fr. le dividende dudit exercice.

» L'assemblée générale approuve et ratifie la vente des immeubles jugés inutiles, à laquelle il a été procédé par ordre du Conseil, au nom de la Compagnie, conformément au tableau annexé au rapport. » (Annexe n° 1.)

Chemin de fer Saint-Germain.

Messieurs,

Dans le cours de l'exercice qui vient de finir, nous avons réussi à réaliser heureusement la presque totalité des mesures dont nous vous avions entretenus dans notre dernière assemblée générale.

La construction des gares que nous devions établir à Paris et aux Batignolles, pour le service de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest est, complétement terminée.

Le pont d'Asnières est reconstruit, et ce travail, qui présentait de si graves difficultés, a été mené à bonne fin sans interrompre une seule minute la circulation de jour et de nuit des trois chemins auxquels ce pont donne passage. Cette opération s'est faite sans entraîner un seul accident, non-seulement pour les voyageurs, mais même pour les nombreux ouvriers employés sans relâche à son exécution.

Les terrassements des Docks se sont en même temps effectués conformément aux prévisions dont nous vous avions entretenus; les immenses transports de terres qu'ils ont nécessités, mêlés au service si actif des diverses lignes qui aboutissent à notre gare de Paris, n'ont amené aucun embarras ; ils se continuent depuis le commencement de cet exercice et dans quelques mois ils seront complétement terminés.

Le chemin de fer d'Auteuil est achevé ; les deux voies sont posées sur tout son parcours. On termine les stations, et, dans peu de jours, cette ligne pourra être livrée à la circulation.

Nous avons enfin obtenu les modifications de statuts que vous aviez délibérées l'an passé; seulement, au lieu d'autoriser la division de nos anciennes actions en quatre titres nouveaux, le Conseil d'Etat a demandé que chaque titre ancien fût représenté par deux actions nouvelles. En vertu des pouvoirs que vous avez conférés au Conseil d'administration, cette modification a été consentie et le nombre des actions de notre Société se trouve désormais de 54,000, donnant droit chacune à un cinquante-quatre millième de l'ensemble de l'actif et des produits sociaux.

Dans ce nombre se trouvent compris les titres provenant de la consolidation des coupons de fondation. Cette opération s'est exactement accomplie dans les termes fixés par vos délibérations. Tous les coupons de fondation ont été annulés et les porteurs de ces coupons ont versé, en échange des titres nouveaux qui leur ont été délivrés, la somme de 4,500,000 fr. formant un capital égal à la moitié de la somme versée par les actionnaires.

Vous nous aviez donné les pouvoirs nécessaires pour exécuter les nouveaux embranchements qui doivent se diriger sur le pont de Neuilly et sur Rueil, Bougival et Marly, pour prolonger le chemin d'Argenteuil jusqu'aux carrières de cette commune, en reportant sur la rive droite de la Seine, la station principale destinée au service des voyageurs, et pour pousser le chemin d'Auteuil jusqu'à Sèvres, en traversant et desservant la commune de Boulogne.

Les enquêtes nécessaires pour l'établissement de l'embranchement sur Neuilly et pour le prolongement du chemin d'Auteuil jusqu'à Sèvres ont eu lieu.

Nous nous sommes trouvés, à cette occasion, en présence des réclamations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, qui voyait dans l'exécution de ces nouveaux travaux un préjudice apporté au chemin de Versailles, qui traverse la portion supérieure des communes de Courbevoie, Puteaux, Suresnes, Saint-Cloud et Sèvres. Les craintes manifestées par cette Compagnie étaient empreintes d'exagération, car le service de ces communes s'opère essentiellement au moyen des voitures et des omnibus qui suivent la voie de terre et qui, à raison de la multiplicité de leurs départs, satisfont plus complétement aux besoins des voyageurs. Jamais, avec des départs d'heure en heure, les lignes de fer n'ont pu sérieusement amener à elles la clientèle de stations placées à si peu de distance de Paris. Seul, le chemin d'Auteuil, avec ses départs espacés de vingt en vingt minutes, pourra, nous le croyons, entrer en partage des recettes considérables que continuent à réaliser les voitures qui desservent directement par terre les communes échelonnées sur le parcours de Neuilly, Courbevoie, Saint-Cloud et Sèvres, en offrant des moyens de transport multipliés et économiques.

Les commissions d'enquête ont donné leur approbation à la construction de ces embranchements, sauf quelques réserves sur le tracé, faites seulement par la commission de la Seine.

Mais, sur ces entrefaites, des pourparlers ayant été entamés avec la Compagnie de l'Ouest sur une question d'intérêt plus général, nous n'avons pas pensé qu'il fût convenable de presser la conclusion d'arrangements que cette Compagnie considérait à tort, selon nous, comme nuisibles à ses intérêts.

Nous avons donc provisoirement suspendu toute démarche pour la demande en concession des branches de Neuilly, de Boulogne et de Sèvres.

Nous avons également ajourné l'embranchement sur Rueil et Bougival, par suite de l'opposition de quelques propriétaires au tracé que nous avons adopté.

Comme ce sont, en définitive, les communes traversées qui recueillent les principaux avantages de ces nouvelles lignes, nous n'avons pas cru, surtout dans les circonstances actuelles, devoir devancer le moment où, comprenant mieux leurs intérêts, elles viendraient nous demander de donner suite à un projet dont elles ont été les premières à reconnaître l'utilité.

En ce qui concerne le prolongement de la ligne d'Argenteuil, le Conseil général de Seine-et-Oise n'a pas pensé que, conformément au projet que vous aviez approuvé, on dût se borner à traverser la Seine et à pénétrer jusqu'aux carrières de cette commune ; il a émis le vœu, à l'unanimité moins une voix, que ce prolongement s'étendît jusqu'à la ligne du Nord, au point d'Ermont; des raisons de même nature que celles que nous venons de vous exposer nous ont déterminés à différer l'exécution du projet que vous avez approuvé.

Les travaux de la quatrième voie, entre Paris et Asnières, sont à peu près terminés. Dans peu de jours, elle pourra être livrée à la circulation. L'établissement de cette nouvelle voie permettra de rendre entièrement distincts les services de Saint-Germain, Rouen et le Havre, d'une part, et ceux de Versailles, de l'Ouest et d'Auteuil, de l'autre. Au lieu d'une voie unique pour tous les départs qui s'effectuent de la gare de Paris, il y aura dorénavant deux voies de départ comme il y a deux voies de retour. Le croisement de voie d'Asnières sera, par conséquent, sup-

primé, ce qui apportera une grande simplification dans notre exploitation.

L'établissement de cette quatrième voie avait été éventuellement prévu par la loi du 15 juillet 1840, qui a prescrit l'embranchement du chemin de Paris à Rouen sur le chemin de Saint-Germain.

En vertu du traité passé avec la Compagnie de Rouen à cet égard, nous devions payer les deux tiers de cette voie additionnelle; l'autre tiers devait rester à sa charge. Nous venons de nous mettre d'accord a ec cette Compagnie sur la part qui lui incombe dans ce travail. Ce règlement sera effectué dès que la dépense totale pourra être arrêtée. Dans peu de jours le service sera installé conformément à ces dispositions nouvelles.

Pour compléter les arrangements propres à faciliter les services nombreux qui s'effectuent dans la gare de Paris, nous avons demandé la mise aux enquêtes de la construction d'un troisième souterrain sous les Batignolles. Ce tunnel permettra de compléter la pose de deux voies supplémentaires depuis l'atelier jusqu'à Paris, en sorte que les gares de Paris et des Batignolles seront reliées entre elles par six voies.

Le conseil général des ponts et chaussées et la commission d'enquête ont approuvé ce projet. Ces deux voies supplémentaires ayant été prévues par la loi du 15 juillet 1840 dans les mêmes conditions que la quatrième voie principale d'Asnières, elles seront ultérieurement l'objet d'un nouveau règlement entre nous et la Compagnie du chemin de Paris à Rouen.

Nous avons en même temps réglé avec le syndicat du chemin de Ceinture, qui a son point de départ aux Batignolles, et qui relie entre elles les lignes de Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans, les conditions moyennant lesquelles les trains de marchandises pourront traverser nos lignes et se rattacher avec la ligne de l'Ouest.

L'administration supérieure réclame des arrangements analogues pour le service des voyageurs. Grâce à ces arrangements, cette ligne de jonction se trouvera en correspondance directe, non-seulement avec le chemin d'Auteuil qui en est le complément, mais avec notre gare de Paris, qui, par sa situation centrale, en est le point de départ obligé. .

Les pourparlers et les études continuent à cet égard. La direction générale des chemins de fer en presse la solution. La prochaine mise en exploitation du chemin d'Auteuil démontrera encore mieux la nécessité d'une prompte détermination à cet égard.

Ce chemin, dont l'exécution a été retardée par la formalité des enquêtes, dans lesquelles nous avons rencontré l'opposition persistante et inattendue d'un grand nombre de propriétaires, va s'ouvrir au moment où la saison est la plus favorable pour le service auquel il est destiné. Maintenant que l'on connait la situation de ses stations, on commence à comprendre l'importance de la circulation qu'il va provoquer.

Indépendamment du service des communes des Batignolles, des Thernes, de Neuilly, de Passy et d'Auteuil, et des nombreuses communes qui y aboutissent, nos quatre principales stations, celles de Neuilly près de la porte Maillot, de la porte Dauphine, de la porte de Passy et de la porte d'Auteuil, qui touchent toutes au bois de Boulogne par ses plus belles issues, vont être alimentées par la population parisienne dont ce bois devient chaque jour davantage la promenade de prédilection, depuis surtout que la Ville de Paris y réalise des embellissements dont l'achèvement va coïncider avec l'installation de notre service.

D'après les comptes que, selon l'usage, nous avons eu l'honneur de vous faire distribuer par avance, vous avez vu que le chapitre de l'actif mobilier et immobilier s'était accru de 197,527 fr. 58 c. Cette différence, sur l'ensemble du chiffre, est le produit de différences bien plus considérables dans les articles dont le chapitre est formé. Les agrandissements de l'atelier et les accroissements de l'outillage, nécessités par la séparation des services de Versailles et de Saint-Germain, la construction des nouvelles voitures et machines, tant pour satisfaire à l'extension du service actuel, qui a plus que doublé depuis quelques années, que pour pourvoir aux besoins de l'embranchement d'Auteuil, ont accru cette partie de notre actif de 902,000 fr. (1). Le chiffre des matières premières et pièces de rechange dans nos magasins, s'est élevé de 363,582 fr. 49 c., ce qui provient de la construction dans nos ateliers du complément des machines nécessaires au service d'Auteuil.

Le matériel des omnibus s'est également augmenté de 67,721 fr. 12 c., par suite de la construction de nouveaux omnibus pour Paris et la banlieue.

Les propriétés et terrains réalisables se sont réduits de 1,430,212 fr. par suite de diverses mutations, ventes et acquisitions. Parmi ces opérations, les plus importantes sont, d'une part, les ventes de terrains dans Paris s'élevant à 2,206,580 fr., dont 1,046,306 fr. sont payés, et 1,160,274 fr. ne deviendront exigibles que lorsque les statuts de la Compagnie des Docks seront approuvés par l'autorité; et, d'autre part, l'acquisition de la propriété de Montmorency à Auteuil, moyennant 400,000 fr. La division de cette propriété, entreprise dans l'intérêt du développement de la circulation de notre embranchement d'Auteuil, assure à notre Société un bénéfice important dont une partie est déjà réalisée.

Les dépenses pour le chemin d'Auteuil figurent, au chapitre des travaux en cours d'exécution, pour 2,460,016 fr. Dans les comptes de l'exercice 1852, les travaux de cette ligne, n'étant que commencés, n'avaient occasionné qu'un débours de 368,870 fr.

Les gares et raccordement du chemin de l'Ouest étant terminés et livrés, on a dû déduire du compte de ces travaux la somme de 4,405,000 fr. allouée à forfait par la Compagnie de l'Ouest pour leur exécution.

Cette somme de 4,405,000 fr. a, par suite, été retranchée du passif. Le chiffre de 991,877 fr. 37 c., qui figure au compte de cette année après cette déduction, comprend l'excédant de dépense des travaux exécutés pour le chemin de l'Ouest, la construction d'un nouveau groupe dans la gare de Paris, pour les besoins à venir de notre exploitation, et celle de magasins d'une superficie de 5,000 mètres, au rez-de-chaussée des nouveaux établissements. Ce nouveau groupe et ces magasins sont la propriété exclusive de notre Compagnie. Ces divers travaux, qui sont d'une grande importance, représentent en réalité, pour notre Compagnie, une valeur plus grande que la dépense pour laquelle ils figurent sur nos comptes; mais si nous avions à apprécier le véritable sacrifice qu'ils nous ont occasionné, il faudrait tenir compte de la portion de nos terrains que nous y avons employée. Il faut ajouter enfin qu'une somme d'environ 400,0000 fr. figure à titre de supplément dans le coût des travaux effectués pour la Compagnie de l'Ouest, par suite de décisions du jury, qui ont dépassé les prévisions sur lesquelles nos devis avaient été calculés.

Les voies supplémentaires, qui avaient donné lieu, en 1852, à une dépense de 299,893 fr. 73 c., ont atteint, à la fin de 1853, le chiffre de 706,895 fr. 78 c.

La reconstruction du pont d'Asnières figure, au compte de 1853, pour 139,984 fr. 43 c., après déduction du solde de l'indemnité accordée par l'Etat pour les dévastations de février ; ce solde figurait, au passif du compte général de 1852, pour 438,811 fr. 48 c. Par suite de son affectation aux dépenses effectuées en 1853, il est supprimé du passif du compte de cet exercice.

Les 139,984 fr. d'excédant ne représentent, vous le pensez bien, qu'une partie du surplus des dépenses que ce travail a nécessitées. Le pont a quatre voies au lieu de trois et il est entièrement en pierre et en fer, tandis que l'ancien avait ses piles et culées en pierre et ses arches en bois. Nous n'aurons pas à regretter le supplément de dépense que ce travail occasionnera, car toutes les recettes de notre exploitation et tous les produits de nos péages dépendent de la conservation de cette communication.

Les valeurs diverses figurent à notre actif pour 4,703,437 fr. 75 c. Elles ne s'élevaient, à la fin du précédent exercice, qu'à 2,634,556 fr. Cette situation s'est nécessairement modifiée depuis le 31 décembre dernier, et notamment par suite du recouvrement d'une somme de 523,153 fr. 20 c., pour un paiement qui nous a été fait sur les terrains de Paris, et du versement qui a été effectué des 414,000 fr. formant le solde dû sur les actions nouvelles.

Le service sur le chemin de fer d'Auteuil ne devant être installé qu'à dater du mois d'avril prochain, notre exploitation est à peu près restée dans les conditions où elle était dans l'exercice précédent.

Vous avez approuvé une légère modification des tarifs que nous avions évaluée à un accroissement de 5 c. 1/2 sur le prix moyen des places ; notre appréciation s'est réalisée avec une précision presque mathématique : le prix moyen perçu, qui avait été, en 1852, de 59 c., s'est trouvé cette année de 65 c., c'est un accroissement de 6 c.

Nous vous avions annoncé une augmentation probable de 150,000 fr. dans les recettes. Ce résultat a été dépassé : nous avons reçu en plus 250,934 fr. 50 c. Il est vrai que le nombre des voyageurs s'est accru de 208,899, nonobstant l'élévation des prix.

Cette expérience nous a déterminé à faire une nouvelle révision de nos tarifs, dont le résultat a été d'élever les prix perçus dans nos principales stations et de les mettre ainsi en rapport avec ceux des stations moins importantes. Dès le 15 de ce mois, nous avons affiché le tableau des augmentations de prix, dont la plus forte porte sur le tarif des voyageurs de Saint-Germain, fixé maintenant à 75 c., et qui, à dater du 15 avril prochain, sera porté à 1 fr. Ce prix représente moins de 5 c. par kilomètre, impôt compris, et reste encore inférieur à celui des troisièmes classes sur l'ensemble des chemins de fer. Le tarif perçu sur les deux lignes de Versailles est de 1 fr. 25 c., bien que la rive gauche ait 4 kilomètres de moins à parcourir que le chemin de Saint-Germain.

Voici le tableau des diverses modifications que nous avons faites dans nos tarifs; nous pensons qu'elles obtiendront votre approbation.

(Suit un long tableau que l'abondance des matières nous oblige à ajourner.)

Ces modifications représentent une augmentation dans le prix moyen de 10 c.

En supposant que leur effet se bornât à arrêter l'accroissement de la circulation, c'est-à-dire que le mouvement de l'année courante fût le même que celui de l'année dernière, elles représenteraient, du 15 avril au 31 décembre prochain, un accroissement de recettes de 190,000 fr. relativement à la période correspondante de l'année dernière. Nous avons en outre, depuis le 1er janvier jusqu'au 27 mars, obtenu un accroissement de 48,111 fr., de sorte que l'élévation de recettes sur le service seul de St-Germain et d'Argenteuil devrait produire pour l'année une somme de 238,000 fr.

En faisant subir à nos tarifs un abaissement considérable, nous avions voulu que l'expérience pût s'accomplir dans les meilleures conditions et que les effets s'en fissent promptement sentir. Les résultats obtenus ont entièrement répondu à notre attente et nous pouvons dire que notre but a été complètement atteint.

Si aujourd'hui nous sommes amenés à modifier un peu notre système, ce n'est donc pas que les résultats obtenus aient été contraires à nos prévisions ; loin de là, nous croyons toujours que les chemins de fer de banlieue, destinés, comme la ligne de St-Germain, à desservir une population nombreuse disséminée sur un espace peu étendu, ne peuvent manquer d'arriver, par la voie des réductions de tarifs, à réaliser de beaux profits ; mais pour que les fruits d'une pareille mesure puissent être recueillis, un certain temps est nécessaire, et l'on comprend aisément qu'il en est ici, comme de toute réduction de prix destinée à accroître la consommation, les premières années sont les moins fructueuses, et les sacrifices relatifs qu'elles doivent nécessairement supporter ne peuvent trouver une ample compensation que beaucoup plus tard.

Quelle que soit notre confiance dans l'efficacité du système des bas tarifs, nous comprenons toutefois qu'il était permis de se demander si nous n'avions pas été trop loin dans les réductions opérées, et si le présent n'avait pas été un peu sacrifié à l'espoir de résultats certains, mais encore éloignés.

En présence d'un pareil doute, en présence des combinaisons éventuelles dans lesquelles l'appréciation de nos revenus actuels pouvait être un élément essentiel de discussion, il ne nous était pas permis de persévérer dans un système qui pouvait momentanément frapper de dépréciation nos produits, et, par suite, la valeur capitale de nos titres, et nous avons cru qu'il était de notre devoir d'adopter un terme moyen.

(1) Voici le mouvement annuel des voyageurs en remontant aux deux années qui ont précédé la révolution de février :

1846,	1,229,322	voyageurs.
1847,	1,176,280	»
1848,	877,319	»
1849,	1,122,665	»
1850,	1,315,064	»
1851,	1,574,751	»
1852,	2,236,161	»
1853,	2,444,660	»

Le péage dû à notre Compagnie par le chemin de Rouen s'est accru de 100,151 fr. 45 c.

Il avait été en 1852 de 685,855 fr. 15 c., non compris une somme de 125,500 fr., due pour rappel sur les exercices précédents.

Le péage afférent à l'exercice 1853 s'est élevé à 706,006 60

Ce péage continue à s'accroître dans l'exercice courant.

Les résultats que nous a donnés le péage alloué par la Compagnie de l'Ouest n'ont pas été aussi satisfaisants. Ce péage, en 1852, avait été de 290,831 fr. 87 c.; il n'a été en 1853, malgré l'addition d'une partie du service du chemin de fer de l'Ouest, que de 291,188 fr. 71 c., ce qui représente seulement une augmentation insignifiante de 356 fr. 84 c.

Ce résultat provient en partie d'une diminution notable du nombre des voyageurs, amenée à la fois par un déplacement au profit de la rive gauche et par une élévation du prix des places. Mais, il faut le dire, la cause principale vient de diverses combinaisons de service qui, indépendamment du préjudice qu'elles nous occasionnent, ainsi qu'au public, sont aussi contraires à l'esprit qu'au texte des dispositions législatives, en vertu desquelles l'embranchement du chemin de fer de l'Ouest sur les deux lignes de Versailles a été prescrit.

L'exposé des motifs du projet de loi qui a servi de base à la concession s'exprime à ce sujet en ces termes :

« La question de la correspondance entre le chemin de fer de l'Ouest et les deux branches de la » rive droite et de la rive gauche, a été si souvent et » si longuement agitée au sein des chambres législa- » tives, que vous savez d'avance ce que réclame *une* » *juste pondération des intérêts créés* de part et » d'autre, et ce qu'exige l'*intérêt public*.

» Un principe nous paraît avoir été bien établi à la » suite des discussions précédentes, c'est que l'*ex-* » *ploitation doit être réglée de telle sorte que, pour* » *tous les départements de l'Ouest, les voyageurs et* » *les expéditeurs de marchandises puissent em-* » *prunter l'un ou l'autre des chemins de la rive* » *droite et de la rive gauche, à l'aller comme au* » *retour, à leur gré, suivant leur intérêt ou leur* » *tendance naturelle, et sans qu'aucune manœu-* » *vre, aucune combinaison vienne gêner la libre* » *direction du courant commercial*. A cette condi- » tion *seulement*, nous rendons *à chacun ce qui lui* » *est dû*, nous n'imposerons de sacrifice à personne, » et si les avantages de l'exploitation se distribuent » inégalement entre les établissements déjà créés, *il* » *n'y aura d'autre inégalité que celle qui résultera* » *de la légitime liberté du public*. »

Le principe de l'égalité est défini, dans cet exposé des motifs, de la manière la plus précise, on pourrait même dire la plus minutieuse, la plus rigoureuse; l'article du cahier des charges qui a déterminé les obligations destinées à atteindre ce but est ainsi conçu :

» L'exploitation du chemin de fer de l'Ouest s'exé- » cutera sur l'une et l'autre rive, entre Paris et Vi- » roflay, de manière à assurer d'égales facilités de » transport aux voyageurs, bestiaux et marchandises » provenant ou à destination de la ligne de l'Ouest. »

Malgré la clarté de ces dispositions, le service des diligences, des chaises de poste et de la messagerie, a été jusqu'à ce jour entièrement réservé à la rive gauche.

Depuis près de cinq mois, la gare des marchandises, construite aux Batignolles pour le service de la rive droite, est prête, et le service n'y a pas été installé; on y a établi un chantier de charpente. Le service des marchandises s'opère toujours exclusivement dans la gare de Vaugirard.

On impose aux voyageurs qui partent pour l'Ouest, par la rive droite, le désagrément de changer de voiture à Versailles, tandis que ceux qui partent par la rive gauche sont affranchis de cet inconvénient.

Le matériel de la rive gauche est entièrement neuf, et l'on a concentré sur la rive droite non-seulement l'ancien matériel qui y existait, mais encore tout celui qui, depuis 1840, faisait le service de la rive gauche.

Les voyageurs qui partent de l'une des stations du chemin de l'Ouest pour Paris et qui parviennent à Versailles sans avoir indiqué la gare par laquelle ils veulent arriver, ne peuvent faire choix de la rive droite qu'en payant un supplément de prix égal au tarif perçu pour la distance de Versailles à Paris.

Le service des omnibus dans Paris s'effectue gratis pour les voyageurs qui partent pour l'une quelconque des stations des lignes de Versailles et de l'Ouest; mais les voyageurs de la rive droite ne trouvent de bureaux établis qu'à deux stations, au Carrousel et à la place de la Bourse; tandis que les voyageurs qui suivent la rive gauche ont au contraire à leur disposition, outre les deux bureaux que nous venons d'indiquer, cinq autres bureaux établis dans les principaux quartiers de Paris.

Ajoutons enfin que les marchandises dont le service, il faut bien l'espérer, finira par s'établir aux Batignolles, paient un tarif plus élevé par la rive droite que par la rive gauche, sans compter que les ordres de service indiquent cinq trains par la rive gauche contre un seul par la rive droite, lequel n'a pas encore été installé.

Ce n'est assurément pas là l'égalité que le cahier des charges prescrit à la Compagnie de l'Ouest de maintenir entre les deux lignes.

Nous croyons que les faits que nous venons de citer n'ont pas été suffisamment connus ou appréciés par le Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest.

Nous nous sommes abstenus d'en faire l'objet de discussions ou de récriminations qui auraient pu avoir pour effet de troubler la bonne harmonie que nous avons désiré voir régner entre nous; quelque préjudiciables que fussent pour nous les réductions de péage qui étaient la conséquence du système d'exploitation mis en pratique, nous avons pensé qu'il valait mieux les subir provisoirement que de gêner les négociations entamées sur des intérêts bien autrement graves, bien autrement importants pour les deux Compagnies. Nous voulons parler de la fusion des chemins de fer de Normandie et de l'Ouest.

Il en a été tant parlé depuis un an, qu'il est temps que, pour la première fois, nous vous fassions connaître nos vues à cet égard et que nous nous inspirions des vôtres, afin d'être en mesure d'agir avec plus d'assurance dans les éventualités qui pourraient se présenter.

Le principe de la fusion des lignes dont les intérêts sont similaires a été fécond dans ses résultats; il a eu pour effet d'augmenter le crédit des Compagnies, de simplifier et de mieux garantir leur service, de diminuer leurs frais généraux, d'accroître leurs produits.

Inauguré en 1851 par la réunion de la ligne de Boulogne à celle du Nord, dont le public a aussi bien recueilli les fruits que les actionnaires des deux Compagnies, ce système a ensuite été, en 1852, appliqué sur une large échelle par la Compagnie d'Orléans, qui s'est incorporé les lignes de Bordeaux, de Nantes et du Centre. Cette fusion a été bientôt suivie de celle de Lyon à la Méditerranée, qui a réuni en un même groupe les concessions de Lyon à Avignon, d'Avignon à Marseille, de Beaucaire à Nîmes et à Alais, de Nîmes à Montpellier et de Montpellier à Cette.

Le Grand-Central s'est ensuite incorporé les lignes de Roanne à Andrezieux, d'Andrezieux à Saint-Etienne et de Saint-Etienne à Lyon.

Le chemin de Strasbourg, en se complétant jusqu'à Mulhouse, a compris dans son réseau les lignes de Montereau à Troyes et de Gray à Saint-Dizier. Il vient d'y ajouter la ligne de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg.

Enfin, la Compagnie de Lyon vient de comprendre dans l'ensemble des lignes dont elle est concessionnaire, les concessions de Dijon à Besançon, d'Auxonne à Gray et de Besançon à Belfort.

Les conseils d'administration des Compagnies de Paris à Rouen, de Rouen à Dieppe, de Rouen au Havre, de Caen et de Cherbourg et du réseau des chemins de fer de l'Ouest, ne pouvaient rester étrangers à ce mouvement; d'accord avec leurs assemblées générales, ils ont préparé des projets de fusion qui tout d'abord n'ont pas abouti, il faut le dire, parce qu'ils étaient incomplets, parce qu'on avait cru pouvoir laisser provisoirement en dehors des combinaisons adoptées un chemin qui sert de tronc commun à tous les autres, le seul qui pût donner de l'unité aux divers groupes qu'on voulait réunir; il était illogique, en effet de réunir dans un seul faisceau les chemins de fer qui forment un vaste éventail dont l'une des branches atteint Dieppe et dont l'autre aboutira à Nantes, en embrassant dans ce vaste triangle tous les ports des rivages de la Normandie et de la Bretagne, et de laisser en dehors de cette fusion les 32 kilomètres qui forment la base de cette grande exploitation, qui lui donnent son débouché dans Paris. — C'était créer un grand corps sans tête.

Pour ménager tous les intérêts et leur laisser une libre discussion, cette raison, qui frappait tous les esprits, on ne la disait pas. Assurément c'était parfaitement inutile, car on ne pouvait pas formuler une coordination de service, un système d'exploitation sans reconnaître non-seulement les avantages, mais la nécessité de notre incorporation dans le réseau; sans comprendre qu'une gare où vont aboutir six services qui y amèneront 10 à 12 millions de voyageurs par an, doit nécessairement être placée sous une direction unitaire; mais ce sentiment devait dominer toutes les préoccupations du public et du gouvernement, et c'était une étrange erreur que de supposer que l'on pouvait se soustraire à une semblable évidence.

Cette erreur, comprise trop tard, a dû être le motif déterminant de l'ajournement de la fusion, bien que ce motif n'ait été ni formellement allégué, ni officiellement discuté.

La fusion avait été, en outre, ajournée parce que le gouvernement avait voulu y joindre un nouveau réseau des lignes de Bretagne; mais ces lignes n'étant pas étudiées, les ingénieurs de l'Etat avaient été chargés d'en déterminer les tracés, d'en calculer la dépense et d'en apprécier les produits.

Ce délai a été mis à profit par les compagnies de la fusion et par nous pour négocier; ces pourparlers n'ont pas abouti. Les questions de personnes sont restées étrangères aux débats, mais on ne s'est pas mis d'accord sur les valeurs relatives des divers titres; en réalité, l'élément essentiel de ces arrangements manquait: c'étaient les conditions que l'on pouvait obtenir du gouvernement, tant pour les arrangements financiers que pour l'exécution des lignes à ajouter au réseau. La moindre différence dans ces stipulations avait, on le comprend, une importance infiniment plus grande que la différence qui pouvait se produire sur la valeur à attribuer à notre concession. Si le gouvernement avait été prêt pour ses études, les Compagnies auraient bientôt trouvé le moyen de se mettre d'accord entre elles. L'intérêt était incontestable pour toutes, et les prétentions déraisonnables, de quelque côté qu'elles pussent venir, auraient bientôt paru évidentes et il n'aurait pas été possible de les maintenir.

Dans ce débat, avions-nous à craindre d'être sacrifiés aux grands intérêts de la fusion de Normandie et de l'Ouest? Nous ne l'avons pas pensé; les pouvoirs que la constitution de 1852 a donnés au gouvernement, en matière de concession de chemins de fer, ont augmenté sa responsabilité, et nous étions sûrs d'être protégés par cette considération que notre importance ne devait pas se mesurer à la longueur kilométrique de notre parcours, mais à notre position dans le présent et dans l'avenir, et peut-être aussi, dans le passé, aux sacrifices que nous avions faits en entrant des premiers dans la carrière des voies nouvelles, et en faisant avec résolution tous les sacrifices nécessaires à toutes les expériences et à tous les progrès à réaliser dans l'exploitation des chemins de fer.

Nous sommes maintenant arrivés à une époque et dans des circonstances où ni le gouvernement ni les Compagnies ne peuvent songer à imposer ou à accepter la charge actuelle de nouvelles concessions de chemins de fer. Tous les efforts des Compagnies, toutes les préoccupations du gouvernement doivent tendre exclusivement à assurer l'achèvement des lignes entreprises.

A l'exception peut-être de notre ligne, toutes les Compagnies de chemins de fer fusionnées ou non fusionnées ont ou auront besoin de recourir, soit à des émissions d'obligations, soit à des appels de fonds. Pour faciliter ces opérations, il faut autant que possible les concentrer, les coordonner; il faut fortifier les Compagnies afin d'accroître leurs garanties et leur crédit. Ces raisons militent aujourd'hui plus que jamais en faveur de la fusion de la Normandie et de l'Ouest, comme elles ont été déterminantes pour le traité qui vient d'être signé, sous le haut patronage de M. le ministre des travaux publics, entre la Compagnie du chemin de Lyon et celle de Dijon à Besançon et à Belfort.

Ces considérations auraient bien plus de force encore si, contre notre attente, l'administration voulait donner une suite immédiate aux projets d'extension des chemins de Bretagne.

Toutes ces questions sont aujourd'hui généralement bien comprises. Le besoin de rapprochement se manifeste partout, et nous aurions cru manquer à nos devoirs si nous ne vous avions pas déclaré que nous

partageons cette manière de voir, et que nous sommes prêts à y conformer nos actes.

Pour être dans le cas d'agir dans toutes les éventualités qui pourront se présenter, toutes les Compagnies des lignes de la Normandie et de l'Ouest ayant obtenu de leurs assemblées générales les pouvoirs nécessaires pour réaliser la fusion, nous venons vous demander d'en accorder de semblables à votre Conseil d'administration, afin qu'il puisse, le cas échéant, traiter aux conditions qu'il jugera les plus convenables aux intérêts de notre Compagnie.

L'ensemble des recettes de l'exploitation pour l'année 1853 a produit — 2,995,526 62
déduction faite de 151,329 fr. 79 pour impôt sur le prix des places, et des frais d'omnibus et de voitures diverses; dans cette somme se trouvent compris les bénéfices réalisés sur les terrassements des Docks.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à — 906,415 46
c'est-à-dire 454,375 fr. 94 c. de plus que le chiffre des frais de 1852.

Cette augmentation provient principalement de l'accroissement des frais généraux résultant de la séparation des services de Versailles et de St-Germain. Ces frais vont se trouver atténués par l'ouverture du chemin d'Auteuil.

En résultat, les bénéfices nets de l'exercice se sont élevés à — 2,089,111 16
qui ont été appliqués de la manière suivante :

1° Solde du compte d'intérêts des emprunts et comptes courants, déduction faite du revenu des propriétés,	480,542 50
2° Prélèvement pour la réserve,	67,500 »
3° Intérêts payés aux actionnaires le 1er octobre dernier,	450,000 »
4° Dividende à payer aux actionnaires à raison de 20 fr. par action,	1,080,000 »
5° Solde à reporter au compte de 1854,	2,068 66
	2,089,111 16

Ce dividende sera payé à nos actionnaires à partir du 1er avril prochain à la caisse de la Compagnie.

Pour répondre aux dispositions de l'art. 15 des statuts actuellement en vigueur, vous avez à procéder au remplacement de deux administrateurs, MM. Emile Clapeyron et Charles Thurneyssen, dont la durée des fonctions était limitée à trois années; ils peuvent être réélus.

Vous aurez également, suivant l'usage établi, à faire connaître par un tirage au sort les numéros des obligations remboursables le 1er janvier 1855 à raison de 1,250 fr. chacune.

Ce tirage comprend 328 obligations de l'émission du 2 avril 1838,
164 id. du 18 mars 1840,
101 nouvelles,
21 id.
4 id.

Il est utile de rappeler ici qu'il n'y aura à amortir réellement sur ces obligations que les 126 nouvelles, par suite soit des échanges et rachats qui ont été opérés pour les obligations de 1838 et 1840, soit de l'émission qui doit avoir lieu pour le remplacement des obligations encore en circulation sur les anciens emprunts.

Chemin de fer de l'Ouest.

RAPPORT

Du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1854.

Messieurs,

Les comptes de gestion qui vous ont été soumis dans votre dernière assemblée générale ne comprenaient encore que les résultats d'une exploitation de onze mois. Ceux que nous avons l'honneur de mettre aujourd'hui sous vos yeux sont rentrés dans la limite normale, et s'appliquent à l'année entière 1853.

Le rapport que vous allez entendre résume donc, jusqu'au 1er janvier dernier, l'état des travaux de construction de la ligne principale et de l'embranchement du Mans à Mézidon; les détails relatifs à l'exploitation du chemin de l'Ouest, et des deux services de banlieue; puis, enfin, la situation financière.

Construction de la ligne principale.

Diverses circonstances ont retardé la livraison officielle que l'Etat devait nous faire de la partie de notre ligne principale, comprise entre la Loupe et le Mans; mais nous n'avons pas attendu que le délai légal commençât à courir. Dès le 16 février, tout ce qui était à notre charge, pour la pose de la voie, a été achevé, et la ligne exploitée jusqu'à Nogent-le-Rotrou, malgré les difficultés d'une tranchée ouverte sur près de 4 kilomètres, et qui n'est pas encore complétement terminée.

Nous n'avons eu à supporter aucune dépense extraordinaire pour cette entrée en jouissance de 27 kilomètres; les dépendances de la gare de Nogent ont été suffisantes; elles répondent à l'importance des relations qui doivent s'y établir.

Nous nous sommes donc mis à l'œuvre aussitôt que les travaux à notre charge ont pu marcher de front avec ceux de l'Etat. Sur une somme de 10,500,000 fr. prévue pour l'exécution de cette section, 3,837,615 fr. 56 c. étaient dépensés et soldés au 31 décembre 1853.

Depuis, les efforts de nos ingénieurs ont imprimé une activité croissante à toutes les parties de ce service. Ils ont été heureusement secondés par les entrepreneurs. Aussi c'est avec une vive satisfaction que nous pouvons vous annoncer que, à moins d'événements de force majeure, la ligne entière sera ouverte et mise en exploitation jusqu'au Mans avant la fin du mois de mai.

La gare du Mans, dont les dépendances sont considérables, sera assez avancée pour permettre d'y installer tous les services.

Les stations intermédiaires, dont les principales sont le Theil, la Ferté-Bernard, Conneré et Pont-de-Gesnes, seront livrées au public, en complet état d'achèvement, dès l'ouverture de l'exploitation.

L'importance des relations commerciales qui se lient déjà ou qui sont sur le point de se lier à notre ligne, une fois parvenue au Mans, nous a conduits à poser la double voie sur une partie assez étendue du parcours, au delà comme en deçà de la Loupe.

Les difficultés que présente l'exploitation à une seule voie, en présence d'un trafic considérable, auraient suffi, sans doute, pour nous déterminer. Mais, aux termes du cahier des charges, ce travail peut vous être demandé lorsque le produit de votre ligne s'élèvera, sur cette section, au-dessus de 18,000 fr. par kilomètre. Au moyen des parties sur lesquelles la double voie existera, la plus longue distance à une seule voie sera de 50 kilomètres environ. Nous avons ainsi prévenu toute occasion de difficultés pour notre exploitation, et donné une ample satisfaction au vœu de la loi.

Cette dépense complémentaire rentre d'ailleurs dans nos prévisions, et ne trouble pas l'économie de l'emploi que nous avions assigné à notre capital de construction.

Dépenses de construction : chemins de l'Ouest jusqu'à la Loupe; chemins de Versailles, rive droite et rive gauche.

La gare du Montparnasse, dont l'achèvement à notre charge avait été évalué à 884,801 fr. 63 c., peut être considérée comme terminée, et les dépenses, renfermées dans la limite des crédits, ont été à peu près soldées dans l'exercice 1853.

Il en est de même des ateliers et de la gare aux marchandises de Vaugirard, dont la dépense était portée à 390,000 fr.

Enfin les travaux complémentaires du chemin de l'Ouest, jusqu'à la Loupe, de la rive droite et de la rive gauche, en y comprenant l'achat du matériel roulant et toutes les dépenses accessoires, sont évalués à la somme de 13,398,917 fr. Au 31 décembre, les dépenses effectuées se sont élevées à 8,834,508 fr. 64 cent.

Les travaux les plus importants qui restent à faire s'appliquent :

1° A la rive droite, pour le renouvellement de la voie et pour le matériel roulant, qui a dû être augmenté et amélioré;

2° A la rive gauche, dont les stations intermédiaires et la gare de Versailles ont besoin de réparations et d'extension considérables. Nous avons reconnu ces nécessités, et nous sommes en mesure de pourvoir aux plus urgentes. Partout on a pu constater les bons effets des soins que l'on apporte au matériel destiné aux voyageurs; mais pour les trains de banlieue, l'étude des perfectionnements réalisables doit être incessante. Ceux que nous avons déjà introduits et que nous nous proposons d'étendre sur les deux chemins de Versailles, nous permettent de faire le service dans des conditions dont le public n'a pas encore joui, quant au matériel, et qui se compléteront successivement, quant aux gares et stations.

Construction de l'embranchement du Mans à Mézidon.

Sur l'embranchement du Mans à Mézidon, où tous les travaux sont à notre charge, les études de tracé et de nivellement ont été faites en décembre 1852, janvier et février 1853, pour la partie comprise entre le Mans et un peu au delà d'Alençon.

Nos agents ont poursuivi sans retard les démarches relatives à l'acquisition, amiable ou par expropriation, des terrains etc.

Cette opération, malgré des prétentions excessives que le jury n'a pas consacrées, est aujourd'hui entièrement terminée.

Les terrains sont livrés à l'entrepreneur, et le prix se solde au fur et à mesure que les propriétaires remplissent les formalités légales.

Les frais qu'entraînera l'acquisition de tous les terrains pour cette section ne dépasseront pas la somme de 730,000 fr. (en moyenne 5,768 fr. par hectare exproprié ou acquis à l'amiable).

Le tracé suit la vallée de la Sarthe sur une grande longueur, touche à Beaumont, se rapproche de Fresnay, de Mamers, et rejoint la Sarthe pour arriver à Alençon où l'emplacement de la gare permet de le diriger sans difficultés vers Séez et Argentan.

Les études sont aujourd'hui complètes jusqu'à Argentan et se poursuivent jusqu'à Mézidon. Elles nous promettent de ne pas dépasser, sur les sections qui nous restent à adjuger, les prix que nous avions obtenus pour celle qui est entreprise.

Vous vous rappelez qu'un marché a été conclu avec M. Brassey pour l'exécution des terrassements et des travaux d'art, la fourniture du ballast, les traverses, la pose de la voie, moyennant 90,000 fr. par kilomètre sur la section comprise entre le Mans et Alençon.

Près de 200,000 mètres cubes de terrassements sont déjà livrés.

18 ponceaux ou viaducs sont achevés.

11 sont commencés.

Les ponts, au nombre de cinq, sur la Sarthe sont fondés et les maçonneries hors de l'eau.

Les approvisionnements de toute nature se poursuivent activement.

Quant aux rails et coussinets, pour lesquels des retards fâcheux s'étaient produits, nous avons dû combiner de nouvelles époques de livraisons, qui nous donnent lieu de compter sur l'exactitude des établissements avec lesquels nous avons traité.

Nous atteindrons ainsi le milieu de l'année 1855 avec la certitude d'entrer, à cette époque, en jouissance de la section jusqu'à Alençon. Vous n'oublierez pas que la loi de concession, en nous accordant jusqu'à la fin de 1858 pour achever la ligne jusqu'à Mézidon, nous a donné toute latitude pour conduire à bien cette partie intéressante de notre entreprise, sans accroître dans une proportion onéreuse le capital à appeler.

Les dépenses de l'embranchement se sont montées au 31 décembre 1853 :

Pour le matériel roulant, à	220,609 »
Pour les terrassements et achats de terrains, à	572,829 »

En résumé, nous parvenons au Mans, et notre compte de construction restera dans les limites assignées à l'avance comme la base de toutes nos appréciations.

Nous exécutons l'embranchement dans les conditions les plus avantageuses.

Voilà pour les résultats obtenus.

Section du Mans à Laval.

Dépasserons-nous le Mans sur la ligne principale en 1855, et notre exploitation devra-t-elle s'étendre jusqu'à Laval?

Jusqu'à présent, tout fait regarder comme certain l'achèvement des travaux qui doivent nous être livrés;

de sorte que nous soyons mis en possession régulière au mois de janvier prochain.

Mais alors commencera le remboursement des avances faites par nous à l'État, et nous y trouverons des ressources à peu près suffisantes pour couvrir les dépenses à notre charge.

EXPLOITATION.

Ouest proprement dit.

RECETTES.

L'exploitation de la ligne principale a compris en 1853 le même nombre de kilomètres que pendant le dernier trimestre de l'exercice dernier. Les résultats qu'elle a présentés ont justifié nos espérances. La station de la Loupe, ouverte au mois de septembre 1852, est restée la tête de la ligne, et c'est seulement le 16 février dernier que nous avons pu porter l'exploitation jusqu'à Nogent-le-Rotrou.

Les recettes brutes de l'année 1853 se sont élevées à 3,703,380 fr. 77 c. répartis comme suit entre les diverses espèces de transports.

Grande vitesse.

Voyageurs,		1,971,281 35
Marchandises, bestiaux et recettes diverses,		265,947 31
		2,237,228 66

Petite vitesse.

Marchandises,	1,166,043 59	
Animaux, voitures et recettes diverses,	300,108 52	1,466,152 11
Total égal		3,703,380 77

Ces chiffres font ressortir, à l'avantage de l'année 1853, une augmentation de 822,337 fr., soit plus de 28 0/0. Cette augmentation doit être, pour une partie, attribuée à l'exploitation de la section de la Loupe. Vous remarquerez cependant que la recette par kilomètre a aussi augmenté ainsi que le démontrent les chiffres suivants :

Produit par kilomètre.

1850,	21,814 fr.
1851,	25,984
1852,	26,080
1853,	29,626

Nous avons ainsi presque atteint le produit par kilomètre, que M. le rapporteur de notre loi de concession attribuait à la ligne de Versailles à la Loupe, et cela, dans une année où la cherté des blés a eu sur l'une des classes les plus importantes de vos transports une influence très-défavorable.

Nous devons constater, en outre, que notre tête de ligne, maintenue à 124 kilomètres seulement de Paris, nous exposait à une concurrence qui n'avait pas été prévue. Ainsi, nous avons vu nous échapper non-seulement la plus grande partie des provenances de la Bretagne, mais même beaucoup de voyageurs et de marchandises détournés de Laval par des abaissements de prix contre lesquels nous ne pouvions lutter avec avantage.

Dans deux mois, lorsque votre ligne sera ouverte jusqu'au Mans, votre exploitation entrera en possession de ce trafic qui lui échappe aujourd'hui, il y a lieu d'espérer qu'alors le chiffre prévu sera dépassé.

Le nombre des voyageurs transportés, en 1853, a été de 593,970

Ce nombre, en 1852, avait été seulement de 529,075

Augmentation, 64,895

Soit plus de 12 0/0.

Recettes.

1853,	1,971,281 35
1852,	1,479,744 33
Augmentation,	491,537 02

Soit plus de 33 0/0.

Chaque voyageur a rapporté en moyenne	3 32
Ce produit n'avait été, en 1852, que de	2 80
Différence en plus,	0 52

due principalement à l'augmentation du parcours de 36 kilomètres entre Chartres et la Loupe.

Si on met en regard la répartition des voyageurs dans les trois classes de voitures pendant les années 1851, 1852 et 1853, on remarque, dans cette dernière année, une augmentation proportionnelle assez forte de la seconde classe (environ 6 0/0), et une réduction proportionnelle des voyageurs de troisième classe. Ce fait, qu'aucune mesure extraordinaire n'a occasionné, paraît indiquer des besoins nouveaux chez des populations qui, pour la plus grande partie, avaient mis jusqu'ici le bon marché au-dessus de la commodité et de la vitesse du transport.

Voici quels sont ces chiffres de répartition :

	1853.	1852.
1re classe,	7 0/0	6.30 0/0
2e classe,	26 0/0	20 60 0/0
3e classe,	67 0/0	73.10 0/0

Il y a toute raison de croire que les voyageurs du Mans changeront les bases de cette proportion à l'avantage des deux premières classes. L'expérience a constaté la préférence de plus en plus donnée aux voitures les plus commodes à mesure que la longueur du parcours augmente.

Petite vitesse.

Nous avons à vous signaler un développement marqué dans le service de la petite vitesse.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées, qui n'avait été en 1852 que de 133,692

s'est élevé en 1853 à 168,802

Différence en faveur de 1853, 35,110

Soit plus de 26 0/0.

Le produit correspondant à ces transports a été en 1852 de 899,562 »

En 1853 de 1,166,043 »

Différence en faveur de 1853, 266,481 »

Soit environ 30 0/0.

Les marchandises, sur maringottes et les céréales ont été, comme par le passé, les principaux objets de transport.

Les maringottes nous ont aussi donné 45,843 tonnes. C'est une augmentation de près de 11,000 tonnes sur les transports de l'an dernier.

Mais sur les blés, les farines et les graines de toutes espèces, la progression a été arrêtée par l'insuffisance de la récolte dans les contrées que traverse votre chemin. La consommation locale a absorbé, en grande partie, les produits employés d'ordinaire à l'approvisionnement de Paris, et vous n'avez pas eu comme d'autres lignes, pour compenser ce déficit, les transports de blés étrangers.

En outre, nous avons dû répondre à l'appel que le Gouvernement a fait aux Compagnies de chemins de fer dans le but de diminuer, autant que possible, les frais de transport sur les substances alimentaires et principalement sur les blés. Ces considérations expliquent la faiblesse de certains produits par rapport au tonnage transporté.

Au reste, pour que vous puissiez apprécier mieux encore l'influence des faits que nous venons d'exposer, nous vous ferons remarquer que les transports de blés et graines, qui étaient en 1852, de 20,725 tonn.

sont tombés en 1853 à 11,659 »

Diminution, 9,066 tonn.

Soit 43 6 0/0.

Et le produit, qui avait été en 1852 de 161,445

Est tombé à 48,595

Diminution, 112,850

Soit près de 70 0/0.

Il faut bien espérer que la prochaine récolte rendra à cette partie de vos transports l'activité et le développement sur lesquels nous devons compter, et, qu'à partir du mois de juillet, nous pourrons replacer vos tarifs dans les conditions normales.

Le trafic des bestiaux présente une augmentation importante à l'avantage de 1853.

Le nombre de têtes de bœufs ou vaches, qui n'était en 1852 que de 3,781, se trouve porté cette année à 23,766.

Le plâtre, qui ne figurait l'an dernier que pour 13,780 tonnes, arrive cette année à 23,987 tonnes, et la recette a éprouvé une augmentation correspondante. Vous savez que ce produit représente une grande partie de vos transports de retour vers l'Ouest.

En examinant attentivement la nomenclature des produits que nous avons transportés, on est conduit à remarquer que l'agriculture y tient la plus grande place, et que nous ne sommes pas encore parvenus jusqu'au point où nous devons rencontrer et féconder le mouvement industriel et commercial.

Mais quand on compare la richesse et la fertilité des centrées que nous avons à desservir, avec celles de plusieurs autres lignes dont les produits actuels sont plus importants, il est difficile de ne pas compter sur un accroissement sensible. C'est à ce point de vue seulement que nous appellerons votre attention sur les résultats déjà connus de l'exercice courant. Le trafic des onze premières semaines fait ressortir une augmentation de plus de 25 0/0 pour les produits de la ligne principale.

Il y aurait témérité, sans doute, à évaluer d'après cette base le trafic de l'année entière.

Cette indication a cependant son importance comme moyen d'appréciation générale

CHEMIN DE BANLIEUE.

RIVE DROITE.

Les recettes de la rive droite, pendant l'année 1853, ont atteint le chiffre de, 1,753,388 fr. 54 c.

C'est la plus forte recette annuelle obtenue depuis que ce chemin existe. C'est un produit de près de 400,000 fr., supérieur à la recette moyenne annuelle des années antérieures.

Il a été transporté 1,972,396 voyageurs,

Qui ont produit 1,661,032 fr. 05.

Recette moyenne par voyageur 0 fr. 83 c.

En 1851, dernière année complète d'exploitation de la Compagnie de la rive droite, ce chiffre ne s'était élevé qu'à 0 fr. 71 c.

Cette différence s'explique par le rehaussement que nous avons fait subir aux tarifs des stations jusqu'à Ville-d'Avray.

Les prix que nous percevons aujourd'hui sont dans une proportion convenable avec les distances kilométriques parcourues sur la rive gauche; ils nous ont paru surtout commandés par le péage que la Compagnie de St-Germain prélève sur chaque voyageur. Au surplus, le résultat que nous venons de vous signaler justifie cette appréciation.

Nous avons d'ailleurs introduit dans les tarifs un abaissement dans le prix des places des enfants au-dessous de sept ans. Ce prix est réduit à 25 c.

La répartition des voyageurs entre les deux classes de voitures s'est opérée de la manière suivante :

Diligences,	21 0/0,
Wagons,	79 0/0.

Rive gauche.

Les recettes de la rive gauche pendant l'année 1853 ont été de 987,557 60

Elles avaient été en 1852 de 820,533 65

Différence en plus 167,023 95

Soit plus de 20 0/0.

Le nombre de voyageurs a été de 1,226,064

Il avait été en 1852 de 943,646

Différence en plus 282,418

Les voyageurs ont produit 959,352 40

La moyenne de produit d'un voyageur a donc été de 0 fr. 79 c.

La gratuité des omnibus de la ville à la gare, pour toutes les stations de la ligne, a eu un bon résultat.

Le nombre des voyageurs amenés ainsi dans les voitures de la Compagnie n'avait été en 1852 que de 144,631

En 1853 il s'est élevé à 227,386

Soit en plus 82,755

On peut sans doute considérer cette mesure comme une diminution sur le prix des places; mais nous avons pensé que ce mode était préférable, car il en résulte pour le voyageur une facilité de transport dans Paris qu'un abaissement pur et simple de tarifs ne lui procurerait pas.

Le rapport des voyageurs de diligence aux voyageurs de wagons a été de 16 à 84.

Nous ne terminerons pas ce qui concerne nos deux chemins de banlieue sans vous faire remarquer qu'en imposant à votre concession l'obligation de les acheter et en assistant aux stipulations de cette acquisition, la loi a bien compris qu'il en résulterait pour votre ex-

ploitation des charges onéreuses. Nous ne pouvions nous flatter de les annuler, mais tous nos efforts devaient tendre à les atténuer.

Nous y sommes parvenus dans une proportion qui vous paraîtra, nous l'espérons, satisfaisante.

EXPLOITATION.

Dépenses.

Les dépenses de l'exploitation proprement dites se sont élevées, pour la ligne principale et les deux sections de Versailles, à 3,009,231 fr. 84 c., ainsi que vous le verrez dans un des tableaux qui vous ont été remis. Ce chiffre se répartit comme suit :

Ouest,	1,713,964 85
Rive droite,	773,524 47
Rive gauche,	521,742 52
Total,	3,009,231 84

soit 46 1/2 0/0 de la recette brute de 6,444,327 fr.

L'an dernier, notre dépense d'exploitation s'était élevée à 48 1/2 0/0 sans la rive droite.

Avec la rive droite, nous avons pu, en 1853, réaliser une économie, malgré les dépenses extraordinaires que nous avons dû supporter pour les réparations du vieux matériel qui nous a été livré par l'ancienne Compagnie.

Dans notre rapport de l'an dernier, nous vous exprimions l'espoir de ramener l'exploitation des chemins de banlieue et de la ligne principale à 50 0/0; nous sommes restés au-dessous de cette estimation.

Parmi les dépenses de l'exploitation, il en est une qui n'a pesé que d'une manière peu sensible sur l'exercice 1853, mais dont l'effet sera plus important dans l'exercice actuel : c'est l'indemnité que nous avons cru devoir allouer à nos ouvriers d'ateliers et à nos employés dont le traitement ne s'élève pas au-dessus de 1,500 fr., en raison de la cherté des subsistances, et d'après les charges de famille de chacun. Cette allocation supplémentaire, qui ramène pour eux le prix du pain à 35 c. par kilog., a commencé le 15 novembre, et ne paraît malheureusement pas devoir cesser avant la récolte prochaine. Nous vous en rendrons un compte détaillé pour l'exercice 1854.

Matériel.

Le matériel qui sert aujourd'hui à l'exploitation et celui dont la livraison s'opère en ce moment, en vue de l'ouverture du Mans, est composé comme suit :

- 35 machines à voyageurs;
- 15 machines à marchandises;
- 165 voitures à voyageurs;
- 20 wagons à bagages;
- 570 wagons à marchandises ou à bestiaux;
- 63 trucks à maringottes ou à chaises de poste.
- 48 wagons ballast.

Ce matériel sera augmenté, dans le courant de l'année, des livraisons qui seront faites pour la section du Mans à Alençon.

Nous avons commandé pour cette section 8 machines, 39 voitures à voyageurs et 86 wagons.

Nous avons en outre passé des marchés pour 24 locomotives, qui seront nécessaires pour l'exploitation des sections du Mans à Rennes.

Les époques de livraisons sont calculées de manière à ne charger votre budget de construction qu'au moment où le matériel sera devenu indispensable par suite du prolongement de la ligne vers la Bretagne.

Nous avons pu, en faisant à temps cette commande importante, nous assurer des prix auxquels le renchérissement des métaux ne nous permettait plus de traiter aujourd'hui.

Enfin, nous recevrons, dans le courant de l'année 100 nouveaux wagons à marchandises à valoir sur le matériel de la section du Mans à Laval. Ce supplément pourra être devenu nécessaire par suite du développement du trafic de la ligne jusqu'au Mans.

Rive droite.

Dans le dernier rapport que nous avons présenté, nous vous avons annoncé que nous avions fait, pour cette section, plusieurs commandes qui nous paraissaient indispensables. Nous allons compléter ces renseignements par l'exposé des mesures que nous avons cru utile de prendre depuis.

Nous avons eu à partager, vous le savez, avec la Compagnie de Saint-Germain, le matériel appartenant à la Rive droite et qui était en communauté avec ces deux Compagnies.

Nous avons retiré de ce partage :

- 31 machines locomotives;
- 144 voitures à voyageurs, dont :
  - 36 diligences,
  - 53 wagons,
  - 55 wagons à filets pour le service d'été ;
- 5 wagons bagages.
- 2 trucks à équipages;
- 2 wagons écuries;
- 25 wagons à terrassement ;

Ce matériel était insuffisant.

Les parties essentielles offraient sans doute les conditions nécessaires de sécurité ; mais plusieurs machines n'étaient pas propres à un service de banlieue considérable sur un chemin à fortes pentes comme celui de la Rive droite. Les wagons de voyageurs exigeaient une nouvelle appropriation que nous n'avons pas pu faire aussi promptement que nous l'aurions désiré, sous peine de compromettre le service.

Mais, déjà, vingt-cinq voitures neuves sont en circulation depuis plus d'un mois. Elles sont construites sur un modèle qui paraît offrir les combinaisons les plus convenables pour les voyages à courtes distances, lorsque le service d'été s'ouvrira.

Les trains ordinaires, dans la semaine, seront *exclusivement* composés de voitures neuves, et les appropriations nécessaires à l'ancien matériel pourront être exécutées successivement sans inconvénient pour la circulation.

Nous avons dû faire vendre, comme matériaux, 4 machines hors d'état de circuler sans des réparations trop coûteuses. Nous avons, en outre, vendu 12 machines, trop faibles pour gravir les pentes d'Asnières à Versailles.

Sur les 15 machines qui nous restent, 7 ou 8 seulement pourront être définitivement conservées. Nous avons intérêt à n'avoir, pour les trains de banlieue, comme pour ceux de l'Ouest, que des machines assez fortes pour dispenser les doubles attelages, qui ne compensent l'excès de frais de traction par aucun avantage.

Nous avons remplacé les machines vendues par les 8 locomotives dont nous avons annoncé la commande dans notre dernier rapport, et qui assurent, sur la rive droite, une régularité de marche qu'on n'aurait pu obtenir sans elles.

Nous avons passé des marchés pour 20 voitures de première classe, et 40 wagons de deuxième classe à impériales. Ce matériel devrait nous être aujourd'hui entièrement fourni. Mais l'encombrement des ateliers a empêché plusieurs constructeurs de faire ces livraisons aux époques convenues.

Rive gauche.

Le matériel de la Rive gauche, que nous entretenons depuis plus de deux ans, est dans un excellent état de conservation. Le nombre des voitures est encore insuffisant; mais nous avons commandé :

- 15 diligences;
- 30 wagons à impériales (1re et 2e classe);
- 2 wagons bagages.

Nous sommes en possession de 4 nouvelles machines.

Ce matériel nous permettra de donner satisfaction à toutes les nécessités du service.

SITUATION FINANCIÈRE.

Il n'est peut-être pas sans intérêt, en ce moment, de jeter avec vous un coup d'œil approfondi sur notre situation financière.

Notre capital est fixé par nos statuts à 70 millions, dont la moitié est représentée par 70,000 actions de 500 fr. : l'autre moitié peut être obtenue par des émissions d'obligations.

Mais ce dernier élément ne doit concourir que dans la proportion des appels de fonds faits sur les actions. Telle est, en conséquence, aujourd'hui notre situation :

250 fr. ont été versés par les actions et représentent une somme de	17,500,000
17,500 obligations ont été émises, le 26 juillet dernier, pour une somme de	17,500,000
Total	35,000,000

Ce chiffre devrait être accru de la prime de 50 fr. obtenue sur les obligations, et qui s'élève à la somme de 816,700 fr.

Mais il convient, pour la régularité des écritures, de tenir compte : 1° de 123 actions qui sont restées sans attribution après la répartition, au prorata de la souscription, de 20,000, actions exigée pour l'embranchement de Mézidon; 2° de 966 obligations sans attribution après la répartition, lors de l'émission du 26 juillet dernier. Vous vous rappelez que la moitié des obligations émises, soit 8,750, avaient été réservées à nos actionnaires. Ce nombre devait être réparti entre 55,772 actions, qui avaient été déclarées par les souscripteurs. Nous leur avons appliqué le diviseur le plus exact, 1 obligation pour 7 actions. Nous avons, en outre, décidé que les porteurs de moins de 7 actions, qui avaient souscrit, recevraient une obligation. En tenant compte des réductions qui ont été opérées sur les quotités souscrites, faute de justification de titres, il est resté 966 obligations, qui ne pouvaient donner lieu à une nouvelle répartition complète, et qui sont entrées dans notre portefeuille avec les 123 actions dont il vient d'être parlé.

Au 31 décembre dernier, sur le nombre total des obligations, 9,490 étaient déjà acquittées par anticipation.

Aujourd'hui, il ne reste à verser sur le quatrième terme à échoir le 15 avril qu'une somme de	1,473,750 »
Les anticipations se montent donc à	6,885,750 »
et l'escompte, qui a été payé, à	100,016 97

Les 17,500 obligations émises le 26 juillet dernier, bien qu'elles soient seules comptées par l'Etat dans l'évaluation de notre capital social, n'entrent pas néanmoins dans notre dette sociale à un autre titre que les 15,036,000 fr. d'obligations émises successivement le 5 mai et le 27 août 1852 pour acquitter le prix des chemins de la rive droite, de la rive gauche, et remplir nos engagements envers la Compagnie de Saint-Germain.

Celles-ci étaient la condition de votre entrée en jouissance de ces chemins. Elles ont été en conséquence considérées dès le principe comme une charge de l'exploitation, et votre compte de capital n'a rien en à payer, à titre d'intérêts, pour cette série d'obligations.

Mais la liquidation de notre compte avec la Compagnie de Versailles, rive droite, a fait ressortir des résultats qui doivent vous être exposés.

Aux termes de l'art. 8 de la convention annexée à la loi de notre concession, vous êtes chargés de l'actif et du passif de la Compagnie de la rive droite.

Lors de notre prise de possession, la situation de cette Compagnie se résumait ainsi :

Elle avait contracté des emprunts à la garantie desquels elle avait affecté des obligations faisant partie d'une émission dûment autorisée, mais qui n'avait pas été négociés.

En outre, en vertu d'autorisations régulières émanées des assemblées générales, elle avait, depuis quelques années, converti en obligations remboursables, au moyen d'un amortissement en 49 ans, une partie de sa dette émise en 1839 et dont l'amortissement devait s'opérer en 15 années.

La partie non convertie de cette dette était remboursée par la négociation des obligations nouvelles de 1843, et de telle sorte que l'amortissement de la dette totale de la rive droite s'opérât sur une période de 49 années.

Aussitôt que notre prise de possession du chemin de la rive droite a été définitive, nous avons dû nous occuper de régulariser la position de notre Compagnie vis-à-vis de tous les créanciers de l'ancienne Compagnie de la rive droite.

A l'échéance nous avons payé 700,000 fr. d'engagements souscrits par elle au profit de la Compagnie de St-Germain, et nous sommes ainsi rentrés en possession des 783 obligations déposées en nantissement.

Nous avons, d'un autre côté, remboursé un certain nombre d'obligations provenant de tirages antérieurs. Ces deux opérations ont exigé une avance, que notre compte capital a dû faire et qui doit lui être restituée.

Les obligations de la rive droite en circulation au 1er juillet 1852 se divisaient ainsi :

4,736 obligations à amortir en 49 ans.

2,236 obligations à amortir en 15 ans.

Quant aux 783 obligations déjà régulièrement émises par la rive droite, rien ne s'oppose à ce qu'elles soient négociées.

Mais pour la liquidation définitive de la dette arriérée de la rive droite, il est nécessaire que vous nous autorisiez : 1° à émettre de nouvelles obligations de l'Ouest conformes à celles de l'émission, qui a déjà eu lieu les 5 mai et 27 août 1852, afin de rembourser à

notre compte capital les sommes qu'il a avancées; 2° à émettre successivement et chaque année un nombre d'obligations dans la même forme, pour remplacer celles, également à courte échéance, que les tirages annuels amèneront à remboursement.

Nous nous empressons de vous faire observer que cette substitution, bien loin d'aggraver nos charges déjà établies, ne fait que remplacer un amortissement onéreux par un autre plus long et, par conséquent, moins lourd pour l'exploitation; c'est une conversion et non une création de dette.

Pour les porteurs d'obligations de la rive droite, cette mesure est sans intérêt, puisqu'elle n'augmente pas le nombre de titres actuellement en circulation. Enfin, pour les porteurs de nos propres obligations données en paiement des traités, tout ce qui allége le poids des charges qui correspondent pour nous à ces traités est une amélioration dont ils n'ont qu'à se féliciter.

Si vous adoptez la résolution qui vous est proposée, nous n'aurons plus à porter au compte annuel des charges de l'exploitation, pour intérêts et amortissement des obligations de l'ancienne Compagnie de la rive droite, qu'une somme de 386,000 fr.

Tandis que s'il nous fallait rembourser intégralement les obligations à courte tenue, l'amortissement annuel exigerait 625,000 fr. environ.

Nous avons dû, par suite de l'accroissement de notre capital social, verser, le 27 août, une somme de 37,000 fr. au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Il ne nous reste plus qu'à appeler votre attention sur l'importance qu'a dû prendre successivement notre capital d'avances au Trésor public. Au 31 décembre dernier, il était déjà de 10,124,109 fr. 75 c., dont 9 millions à titre de prêt sans intérêt, et le surplus en cautionnement à 4 0/0.

Depuis, le chiffre du prêt s'est encore accru d'un million, et notre dividende se trouve ainsi grevé sans compensation jusqu'au moment où ces avances nous seront remboursées.

Heureusement, d'une part, par suite des économies que l'Etat réalise sur la construction à sa charge, nous n'aurons plus à ajouter qu'une somme probablement insignifiante; et, de l'autre, le budget de l'Etat pour 1855, en prévision de l'achèvement des travaux jusqu'à Laval, contient les allocations nécessaires pour nous restituer dans l'année 1855, aux termes de l'art. 48 de notre cahier des charges, la moitié de nos avances, soit 5 millions.

En 1855 aussi nous aurons droit au premier terme du paiement par l'Etat de la subvention de 14 millions afférente à l'embranchement de Mézidon, soit 2,800,000 fr.

Ainsi nous entrons dans une nouvelle phase de notre entreprise où à nos propres ressources viennent se joindre celles de l'Etat: soit qu'il nous fournisse, à titre de remboursement, la plus grande part des sommes nécessaires pour arriver à Laval et à Rennes; soit qu'il contribue à l'achèvement de la ligne transversale.

Aussi nous n'hésiterons pas à vous donner l'assurance que nous ferons face aux besoins de l'année actuelle, sans vous demander de nouveaux versements.

Mais, quel que soit le soin avec lequel nous avons réglé l'ordre des travaux, il faut se prémunir contre toutes les éventualités, même contre celles qui se produiraient au dehors de nous, et nous nous bornons à vous affirmer qu'un appel de fonds, s'il a lieu, n'excédera pas 50 fr.

Tel est, Messieurs, l'ensemble de notre situation financière. Il ne présente rien qui, même dans les circonstances actuelles, nous semble de nature à atténuer les espérances qu'il nous avait été permis de concevoir. Nous ne nous trouvons engagés dans aucune entreprise dont nous n'ayons depuis longtemps mesuré la portée. Les délais qui nous sont accordés pour l'exécution de nos lignes sont suffisants pour que nous puissions y procéder avec prudence.

Quant aux résultats de l'année 1853, le bénéfice net est de.....................	1,487,310 fr.	20 c.
Si on en déduit le premier semestre d'intérêt payé le 1er octobre à raison de 2 0/0, soit.	350,000	»
Il reste à répartir...	1,137,310	20

Ce qui nous permet de distribuer encore à titre de complément d'intérêt et de dividende à chacune des 70,000 actions une somme de 16 fr., laissant au crédit de l'exercice courant un solde de 17,310 francs. Cette somme de 16 fr., si vous l'approuvez, vous sera payée à la caisse de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare, dès le 1er avril prochain.

Le dividende total pour 1853 aura donc été de 21 fr. pour une somme versée de 250 fr. ou 8 fr. 40 0/0.

Pour justifier ces propositions, nous vous demandons d'approuver les comptes qui vous sont soumis.

Les journaux vous ont informés que nous avions pris des mesures pour l'établissement d'une caisse de dépôts de vos titres d'actions et obligations. C'est un moyen de sécurité dont nous ne pouvions négliger de vous faire jouir.

Dans la dernière assemblée, nous avions obtenu votre sanction pour une mesure qui semblait devoir prochainement confondre nos intérêts et notre avenir avec ceux de trois autres Compagnies.

La fusion projetée ne s'est point réalisée. Vous avez appris quels étaient les motifs qui l'ont fait ajourner.

L'étude des chemins de Bretagne, que le gouvernement a prescrite, est à peine terminée, et elle n'est pas encore soumise aux conseils qui ont à l'apprécier.

Il ne nous appartient pas de préjuger les dispositions du gouvernement relativement à l'exécution de ce réseau, et il nous suffit de vous faire remarquer que, lorsqu'il sera question de l'entreprendre, notre Compagnie, parvenue à Rennes, se trouvera en position d'offrir des conditions plus avantageuses et plus en rapport avec les véritables intérêts de cette grande contrée.

Quant à la fusion, sera-t-elle encore considérée comme liée à la concession des chemins de Bretagne? Nous l'ignorons. Tout ce qu'il nous est permis d'affirmer, c'est que si elle peut s'obtenir à des conditions convenables; si elle ne nous fait pas trop chèrement acheter la sécurité, les économies et la puissance de crédit qu'elle assure; si elle n'impose pas au présent des sacrifices, sans autre compensation que des éventualités éloignées, nous faciliterons de tout notre pouvoir la reprise des négociations que vous aviez approuvées, et que nous y apporterons le même zèle pour la défense de vos intérêts.

Résolutions.

1° Le rapport et les comptes qui y sont joints sont approuvés;

2° Le dividende pour l'exercice 1853 est fixé à 21 fr.

3° Le Conseil d'administration est autorisé à prendre les mesures nécessaires pour convertir les obligations anciennes de la rive droite en obligations de la Compagnie de l'Ouest, conformes à celles dont l'émission a eu lieu les 5 mai et 27 août 1852.

Chemin de fer de Rouen au Havre

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1853.

Messieurs,

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Le chiffre total du compte de la construction et de l'établissement s'élevait, au 31 août 1853, à 58,294,917 87

Depuis, il a été dépensé 53,946 fr. 65 c., savoir:

Dépenses générales.

Droit d'usage de la machine à fabriquer les billets,	1,472 00	

Terrains.

Acquisition à Pissy-Peville, intérêts, indemnités, frais et honoraires,	4,305 30	

Établissement de la ligne.

Travaux de la voie et dépenses pour la télégraphie électrique,	2,120 60	
Travaux aux gares du Havre, de Saint-Romain et de Bolbec, et indemnités,	43,160 30	

Matériel.

Établissement d'un pont à bascule dans la gare du Havre, et d'un treuil à la station de Bolbec.	2,888 45	
Ensemble,	53,946 65	
Par contre, il vous est rentré pendant ce semestre, pour revente de terrains,	1,006 50	
Ce qui réduit la dépense du semestre à		52,940 15
et porte l'ensemble des dépenses du compte de la construction et de l'établissement, au 28 février 1854, à		58,347,858 02

EXPLOITATION.

RECETTES.

L'ensemble des recettes, depuis le 1er septembre 1853 jusqu'au 28 février 1854, s'élève à 2,553,210 fr. 52 c., savoir:

Service de la grande vitesse.

308,691 voyageurs,			862,400 50
	Recettes supplémentaires,		4,890 45
947,015 kilog.	Bagages (excédant).		37,010 10
6,305,848 id.	Marchandises,		192,519 10
	Voitures et bestiaux,		5,480 40
	Trains spéciaux,		2,916 70
	Service de la poste,		47,816 25
	Magasinage et factage,		4,911 65
Total de la grande vitesse,			1,157,945 15

Service de la petite vitesse.

233,949 tonnes	Marchandises,	1,337,988 90	
	Voitures et Bestiaux,	7,032 25	
	Magasinage,	3,954 50	
Total de la petite vitesse,		1,348,975 65	1,348,975 65
Total de la grande et de la petite vitesse,			2,506,920 80

Recettes diverses.

Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe,	6,098 53	
Intérêts des fonds disponibles, recettes diverses,	40,191 19	
Total des recettes diverses,		46,269 72
Total général des recettes,		2 553,210 52

Voici comment les recettes proprement dites de l'exploitation se sont réparties dans ces six mois:

Septembre	1853,	500,902 35
Octobre,	»	456,458 95
Novembre	»	393,062 50
Décembre	»	386,486 65
Janvier	1854,	401,110 70
Février	»	366,899 65
Recettes diverses,		46,269 72
Somme égale,		2,553,210 52

DÉPENSES.

L'ensemble des charges et dépenses de l'exploitation s'élève à 1,871,041 fr. 14, savoir:

Charges de l'exploitation.

Intérêts du prêt de l'Etat,	150,000 »	
Intérêts et remboursement des emprunts,	546,310 »	
Intérêts divers,	1,484 71	
Loyers,	20,375 85	
Total des charges de l'exploitation,		718,170 56

Impôts et surveillance de l'État.

Impôt du dixième,	30,051 15	
Droit de licence et permis,	497 05	
Contributions et patentes,	12,210 90	
Frais de police et de surveillance,	7,100 »	
Total des impôts et frais de surveillance de l'État,		49,859 10

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Administration,	20,511 »	
Personnel,	277,517 79	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art,	123,715 53	
Entretien des bâtiments,	14,071 89	
Traction,	396,182 96	
Entretien du matériel roulant,	120,592 81	
Entretien du petit matériel et du mobilier,	12,670 99	
Eclairage,	21,928 48	
Chauffage,	6,258 91	
Imprimerie,	10,058 81	
Papeterie,	3,350 65	
Habillement et équipement,	7,971 78	
Frais et articles divers,	3,904 46	
Subventions,	24,427 55	
Détaxes,	4,909 95	
Indemnités pour perte d'effets et avaries,	8,053 99	
Assurances,	7,809 37	
Frais judiciaires,	1,726 78	
Frais généraux,	31,295 38	
Caisse de prévoyance,	6,052 40	
Total des dépenses proprement dites de l'exploitation,		1,103,011 48
Total des charges, impôts et dépenses de l'exploitation		1,871,041 14

En résumé, dans ce semestre, les recettes ayant été de	1,553,210 52
et les charges et dépenses de l'exploitation de	1,871,041 14
le bénéfice net est de	682,169 38

Aux termes de l'article 10 de vos statuts, les bénéfices restants après le paiement de toutes les charges et dépenses, doivent être répartis ainsi qu'il suit :

Un dividende de 5 0/0 par an est payé aux actionnaires sur le capital versé ;

Un 0/0 par an sur le même capital est affecté à l'amortissement dudit capital ;

L'excédant est divisé par vingtièmes.

Dix-sept vingtièmes appartiennent et sont distribués aux actionnaires ;

Un vingtième est attribué aux administrateurs ;

Deux vingtièmes sont distribués aux fondateurs de l'entreprise, tant en Angleterre qu'en France.

La somme disponible, provenant des bénéfices nets du premier semestre s'étant élevée à	757,613 »
et celle du second semestre étant de	682,169 38
le montant des bénéfices nets de l'année entière est de	1,439,782 38

dont la répartition, conformément aux prescriptions des statuts, s'établit de la manière suivante :

1° Aux actionnaires, dividende de 5 0/0 sur le capital,	1,000,000 »
2° A l'amortissement, 1 0/0 sur le capital,	200,000 »
3° Aux actionnaires, 17 vingtièmes de l'excédant,	203,815 15
4° Aux administrateurs, 1 vingtième,	11,989 »
5° Aux fondateurs, 2 vingtièmes,	23,978 23
Somme égale,	1,439,782 38

Il revient en conséquence aux actionnaires, pour l'année : dividende de 5 0/0,

dividende de 5 0/0,	1,000,000 »
17 vingtièmes de l'excédant,	203,815 15
Ensemble,	1,203,816 15

ce qui porte le dividende de l'année à 30 fr. par action en laissant un solde de 3,815 fr. 15 c. pour le prochain exercice.

Les actionnaires ayant touché, par action, pour le 1er semestre,	18 »
il reste à distribuer, par action, pour le second trimestre,	12 »
Somme égale,	30 »

Nous avons maintenant à vous présenter l'état comparatif des recettes et des dépenses pendant les deux semestres correspondants de 1852-1853 et 1853-1854. (Tableau annexé.)

Il résulte de cette comparaison que, pendant ce dernier semestre, vos recettes présentent une augmentation de	550,354 30
et une diminution de	20,473 84
Ce qui laisse une augmentation nette de	529,880 46

L'augmentation porte sur huit articles, la diminution sur quatre, à savoir :

Augmentation :

Service de la grande vitesse.

Voyageurs,	85,584 70
Recettes supplémentaires,	230 30
Marchandises,	8,388 80
Voitures et bestiaux,	426 80
Trains spéciaux,	2,916 70
Factage et magasinage.	4,186 80

Service de la petite vitesse.

Marchandises,	446,148 95
Voitures et bestiaux,	2,471 25
Total de l'augmentation :	550,354 30

Diminution :

Service de la grande vitesse.

Excédant de bagages,	736 80	

Service de la petite vitesse.

Magasinage,	2,937 »	

Recettes diverses.

Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe,	9,228 74	
Intérêts des fonds disponibles. — Recettes diverses,	7,571 05	
Total de la diminution à déduire,		20,473 84
Augmentation nette :		529,880 46

A l'exception d'une diminution de 736 fr. 80 c. dans le produit des excédants de bagage, et de 2,937 fr. 25 c. au chapitre du magasinage de la petite vitesse, qui, l'année dernière, comprenait des rentrées provenant d'exercices précédents, les divers éléments de votre trafic présentent une augmentation notable.

Le transport des voyageurs s'est amélioré en nombre et en produit. La circulation s'est accrue de 23,786 voyageurs, et la recette de 85,584 fr. 70 c. Cette augmentation porte principalement sur le parcours intermédiaire, et sur les voyageurs de troisième classe de parcours direct. Elle est due, pour cette dernière catégorie, aux émigrants amenés d'Allemagne par le chemin de fer de l'Est, et qui, autrefois, empruntaient la voie du Rhin et de Rotterdam pour se rendre au Havre Pendant ce dernier semestre leur nombre a dépassé de plus de 12,000 celui du semestre correspondant.

La marchandise transportée à grande vitesse présente un accroissement en poids de 330,785 kilogr., et en recette de 8,388 fr. 80 c.

Les trains spéciaux, qui ne figuraient pas dans les recettes de l'exercice correspondant, ont produit, dans ce semestre, 2,916 fr. 70 c. Le chapitre du magasinage s'est augmenté de la recette du factage, dont les produits étaient compris antérieurement dans les recettes diverses, déduction faite des dépenses de ce service qui rentrent aujourd'hui dans le chapitre des subventions. Cette recette forme la différence en plus de 4,186 fr. 80 c.

Enfin, l'ensemble de votre service à grande vitesse présente une augmentation de 101,734 fr. 10 c., c'est-à-dire de plus de 10 0/0.

Vos transports à petite vitesse ont donné des résultats plus satisfaisants. Vous aviez transporté dans la période correspondante 170,533 tonnes de marchandises, qui avaient produit 891,839 fr. 95 c. ; vos transports se sont élevés, dans le dernier exercice, à 233,949 tonnes, et à une recette de 1,337,988 fr. 90 c. C'est une augmentation de 63,416 tonnes ou de plus de 37 0/0, et de 446,148 fr. 95 c. ou de plus de 50 0/0.

Tout en tenant compte de l'augmentation résultant du transport des céréales, nous constatons avec satisfaction le développement considérable des transports ordinaires.

La recette des voitures et bestiaux, quoique relativement restreinte, s'est également accrue de plus de 50 0/0.

En résumé, l'augmentation des produits s'élève, pour la petite vitesse, à 448,620 fr. 20 c., et pour l'ensemble de vos services de grande et petite vitesse, à 550,354 fr. 30 c., ce qui donne, sur le chiffre des recettes correspondantes de votre trafic, une amélioration générale de 28 0/0.

Vos recettes diverses ont éprouvé une réduction. Les intérêts qui vous sont payés pour l'usage de votre matériel sur la ligne de Dieppe ont diminué de 9,228 fr. 74 c. La cause en est dans le développement de votre propre trafic, qui a nécessité l'emploi presque exclusif de votre matériel.

Quant à la diminution qui figure au chapitre des intérêts des fonds disponibles, elle résulte de la réduction sensible du taux des reports qui, l'année dernière, avaient fourni à vos fonds disponibles un placement très avantageux.

La comparaison des dépenses donne les résultats suivants :

Charges de l'Exploitation.

AUGMENTATION :

Intérêts et remboursement des emprunts	177 66
Loyers	24 50
	202 16
Diminution :	
Intérêts divers (à déduire)	122 41
Augmentation nette	79 75

Impôts et surveillance de l'État.

Augmentation :

Impôt du dixième	2,982 14
Droit de licence et permis	265 72
Frais de police et de surveillance	3,500 »
	6,747 86
Diminution :	
Contributions et patentes (à déduire)	2,666 19
Augmentation nette	4,081 67

Dépenses proprement dites de l'Exploitation.

Augmentation :

Personnel	51,207 89
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art	28,783 03
Traction	96,641 26
Entretien du matériel roulant	36,487 88
Entretien du petit matériel et du mobilier	4,651 65
Eclairage	3,078 41
Chauffage	1,717 13
Imprimerie,	429 03
Papeterie,	737 50
Habillement et équipement,	551 93
Frais et articles divers,	1,714 97
Subventions,	6,020 80
Détaxes,	1,723 65
Indemnités pour perte d'effets et avaries,	5,314 89
Assurances,	392 82
Frais généraux,	22,935 98
Caisse de prévoyance,	170 45
	263,765 27

Diminution :		
Administration,	11,989 »	
Entretien des bâtiments,	4,767 32	
Frais judiciaires,	931 87	
Total à déduire,	17,688 19	17,688 19
Augmentation nette,		246,077 08
Augmentation totale sur les charges, impôts et dépenses de l'exploitation,		270,715 29
Diminution totale à déduire,		20,476 79
Augmentation nette,		250,238 50

Les charges de votre exploitation ne présentent que des variations insignifiantes, qui se soldent par une différence de 79 fr. 75 c.

L'impôt du dixième s'accroît avec le mouvement des voyageurs; les droits de licence et permis sont la conséquence de la mise en circulation du matériel nouveau rendu nécessaire par l'abondance des transports; enfin les frais de police et de surveillance sont déterminés par l'administration supérieure, et nous avons eu à pourvoir, dans ce semestre, au règlement de dépenses supplémentaires afférentes à des années précédentes, et dont la réclamation nous a été ultérieurement adressée.

Quant aux dépenses proprement dites de votre exploitation, leur augmentation résulte presque entièrement du développement de votre trafic. Quelques-unes cependant ont des causes étrangères à l'exploitation du semestre. Ainsi les travaux qu'ont nécessités les éboulements survenus dans la tranchée de Pissy-Poville ont augmenté les dépenses de l'entretien de la voie d'une somme de 28,783 fr. 03 c. Le renouvellement des bâches, réparti sur plusieurs exercices, vient accroître le chapitre de l'entretien du petit matériel. L'éclairage et le chauffage, indépendamment de l'influence qu'exerce sur ces dépenses le développement des transports, ont subi cette année l'augmentation de prix qui a pesé sur les matières combustibles. Les subventions, ainsi que nous l'avons dit dans la comparaison des recettes, renferment de plus que l'année dernière les dépenses du factage, mais ce n'est là comparativement qu'une dépense d'ordre; enfin les frais généraux ont eu à supporter les allocations qui avaient pour but de venir en aide aux employés les moins rétribués de votre ligne, et de ramener en leur faveur le prix du pain à la taxe uniforme de 35 cent. le kilogramme.

Les autres dépenses, telles que les frais supplémentaires de manutention, la traction, l'entretien du matériel roulant, les détaxes, les indemnités et les assurances résultent directement du développement des transports et ne sauraient être évitées.

Les diminutions de dépense portent sur les frais judiciaires, l'entretien des bâtiments et l'administration. La diminution afférente à ce dernier chapitre est la conséquence de l'application des dispositions des art. 19 et 28 de vos statuts, d'après lesquels le traitement des administrateurs se trouve réduit de ce qui leur est attribué dans le bénéfice excédant 5 0/0 d'intérêts distribués aux actionnaires et le prélèvement d'un pour cent pour l'amortissement.

En résumé, avec un surplus de dépense de 246,077 fr. 08 c., vous avez obtenu une augmentation de recettes de 550,354 fr. 30, et vos revenus, qui étaient jusqu'à présent restés au-dessous de 5 0/0, se sont élevés, pour cette année, à 6 0/0 du capital versé, et ils auraient atteint 7 0/0 si, aux termes des articles de vos statuts que nous vous proposons de modifier, nous n'avions été obligés de prélever 200,000 fr. pour l'amortissement. Il est bien entendu que cette somme rentrera dans les produits à distribuer, quand la modification des statuts pourra avoir son effet.

Les résultats de l'exploitation dont nous venons de vous rendre compte sont d'autant plus satisfaisants, qu'ils replacent enfin votre entreprise dans une situation normale. Si vous vous rappelez les phases diverses dans lesquelles elle a passé, les charges imposées à la construction de votre ligne, l'insuffisance du concours de l'Etat, les difficultés et les embarras de toute nature qui ont pesé sur les premières années de votre exploitation, l'insuccès des efforts que nous n'avons cessé de faire pour obtenir l'amélioration de votre loi de concession, vous reconnaîtrez que, si une partie des résultats meilleurs obtenus aujourd'hui doit être attribuée au progrès général de toutes les affaires, nous y avons aussi contribué par le dévouement et la constance avec lesquels nous avons défendu vos intérêts dans les circonstances les plus difficiles, par le soin que nous avons apporté au développement de votre exploitation, et par l'économie que nous avons introduite et maintenue dans ses dépenses.

Tout en constatant le progrès de votre revenu, il ne faut pas oublier que, jusqu'à présent, vous n'avez eu à prélever sur vos recettes qu'une partie de la charge du prêt de l'Etat, c'est-à-dire le service des intérêts; vous aurez dans quelques années à pourvoir au remboursement du capital lui-même: ce qui doit nous engager à persister dans les réclamations que nous avons depuis si longtemps adressées au gouvernement, et qui, si elles ne peuvent vous faire obtenir la réparation complète de l'injustice de votre loi de concession, c'est-à-dire la remise entière de votre dette, peuvent vous faire espérer au moins un arrangement meilleur pour son remboursement.

Nous avons exposé à votre dernière assemblée générale les obstacles que rencontrait l'exécution du projet de fusion avec les lignes de Rouen, de Caen et de Cherbourg, de Dieppe et de l'Ouest, que vous aviez votée. Ces difficultés, qui provenaient principalement de l'exécution des chemins de Bretagne que le Gouvernement voulait rattacher à la fusion, et sur laquelle il ne se trouvait pas encore suffisamment informé, se sont aggravées par la situation générale des affaires. Si cette combinaison dont tous les avantages vous ont été déduits pouvait être reprise un jour avec chance de succès, le retard apporté à la fusion vous serait moins préjudiciable qu'à toute autre Compagnie, puisqu'il vous aurait permis d'arriver à une situation meilleure qui constate que la fusion n'est pas une nécessité pour vous et que l'exploitation de votre ligne peut s'améliorer même dans l'état d'isolement.

Indépendamment de l'objet ordinaire de votre réunion, nous avons à présenter à votre approbation une modification de vos statuts relative à l'amortissement; mais nous devons d'abord vous expliquer comment vous êtes appelés à voter une seconde fois sur une mesure dont vous avez approuvé la proposition il y a bientôt sept ans.

En effet, Messieurs, une assemblée, réunie spécialement le 12 novembre 1847, a approuvé les modifications à introduire dans les art. 19, 20 et 21 des statuts en ce qui touche l'amortissement.

Nous nous sommes immédiatement pourvus auprès de l'administration supérieure pour obtenir sa sanction. M. le ministre du commerce, comme cela se pratiquait alors, a consulté d'abord M. le ministre des travaux publics, qui a élevé quelques difficultés de détail.

Pendant que nous cherchions à les aplanir, les événements de 1848 sont survenus, et notre attention a dû nécessairement se porter sur des questions plus urgentes. D'ailleurs, la modification proposée perdait de son importance et devenait même sans application possible, en raison de la faiblesse de votre revenu; mais dès que sa proportion croissante a pu nous faire espérer qu'il atteindrait un jour un chiffre supérieur à 5 0/0, nous avons dû d'autant plus nous préoccuper de la nécessité d'un changement dans le système de l'amortissement, que la condition qui fait peser sur la première moitié de la concession le remboursement du prêt de l'Etat devait nous faire désirer de répartir sur toute la durée de votre concession l'amortissement de votre capital.

Nous avons donc repris auprès de M. le ministre des travaux publics, qui dirige aussi le département du commerce, la négociation tendante à obtenir la sanction du vote de l'assemblée du 12 novembre 1847.

M. le directeur général de l'agriculture et du commerce a opposé à notre demande la date de cette délibération et a été d'avis que les actionnaires devaient être consultés à nouveau. Nous avons représenté que nous ne pouvions ni pour eux ni pour nous renoncer au bénéfice d'une délibération toute dans l'intérêt des actionnaires, prise dans les formes voulues et à la presque unanimité; car les actionnaires présents à l'assemblée générale étaient au nombre de 107, représentant 13,711 actions, et le résultat du scrutin fut de 308 voix, représentant 13,495 actions, en faveur de la mesure, et de 8 voix, représentant 191 actions, contre. Nous ajoutions qu'il était hors de doute que l'assemblée, consultée à nouveau, se prononcerait de la même manière; mais qu'au fond il nous paraissait contraire à l'esprit des statuts, dangereux même au point de vue de leur observation, d'admettre que le vote régulier d'une assemblée générale pût être infirmé par un délai dans son application, délai que justifiaient d'ailleurs des circonstances extraordinaires; et, quant à la forme, nous devions d'autant plus persister dans le maintien de ce qui avait été voté par l'assemblée du 12 novembre 1847, qu'en raison de la grande division des titres il pouvait nous devenir très-difficile et peut-être impossible de réunir le nombre d'actions suffisant pour valider le vote de l'assemblée sur cette question.

Cependant, par déférence pour l'administration supérieure, nous n'avons pas hésité à profiter de votre réunion ordinaire pour vous consulter à nouveau, mais sous la réserve du maintien du vote de l'assemblée du 12 novembre 1847, au cas où un nombre suffisant d'actions ne serait pas représenté dans cette assemblée.

Les motifs de la modification à introduire dans le système d'amortissement n'ont pas changé depuis sept ans, si ce n'est qu'aux raisons que nous avons développées à cette époque, et que nous reproduisons aujourd'hui, vient s'ajouter cette considération que ce qui pouvait être considéré alors comme une simple amélioration théorique et d'avenir doit être adopté comme une amélioration pratique et actuelle dont vous pouvez facilement calculer le résultat, puisque, si ces modifications étaient appliquées aujourd'hui, votre dividende serait de 34 fr. 15 au lieu de 30 fr. Cela est facile à comprendre en comparant les deux systèmes.

Aux termes des art. 19, 20 et 21 des statuts, 1 0/0 du capital doit être, après le paiement de 5 0/0 d'intérêt, prélevé sur votre revenu pour l'amortissement de votre capital.

Ce prélèvement a lieu tous les six mois, époque à laquelle les comptes sont arrêtés; et, comme de raison, ce prélèvement semestriel n'est que d'un 1/2 0/0 ce qui donne pour l'année le prélèvement de 1 0/0 prescrit.

Le montant de ces prélèvements peut être placé d'années en années, par les soins du Conseil d'administration, en rentes ou en fonds publics français, ou en immeubles, ou en rachat de propres actions de la Société.

Enfin, toutes les fois que les valeurs *réalisables* ainsi accumulées par l'amortissement représentent une somme égale au dixième du capital social, l'assemblée générale *peut* décider, sur la proposition du Conseil d'administration, que le dixième du montant de chaque action sera remboursé.

La portion d'action ainsi remboursée n'a plus droit à l'intérêt de 5 0/0, mais elle conserve son droit à la répartition des bénéfices au delà du prélèvement pour l'amortissement et de l'intérêt de 5 0/0.

Ainsi donc, aux termes des statuts, le mode d'amortissement par remboursement d'un dixième du montant de chaque action, n'est pas obligatoire, il n'est que facultatif; l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, peut le prononcer, l'ajourner ou même le suspendre indéfiniment.

Cette incertitude dans l'action de l'amortissement est une chose fâcheuse, mais elle ne résulte pas seulement de la faculté laissée à l'assemblée générale au sujet des remboursements partiels.

L'époque elle-même de ces remboursements ne peut être régulièrement fixée, puisqu'elle dépend des placements, des prélèvements successifs et de l'intérêt variable de ces placements.

Ainsi, l'on croit généralement qu'au moyen du prélèvement de 1 0/0 pour l'amortissement, la reconstitution de votre capital peut s'opérer en 46 ans et 324 jours.

C'est une erreur : pour obtenir ce résultat, il faudrait que les prélèvements fussent immédiatement et constamment placés à 3 0/0 par an, que les intérêts fussent capitalisés tous les ans, qu'aucune portion de ces prélèvements ne fût jamais improductive.

Mais le système de votre amortissement par dixième ne remplit pas ces conditions indispensables.

Rien ne garantit que les prélèvements successifs pourront être toujours placés à 3 0/0, que les intérêts seront capitalisés tous les ans, et qu'enfin l'assemblée générale décidera le remboursement d'un dixième du capital, chaque fois que le montant des prélèvements successifs atteindra cette somme.

Mais à supposer même que l'assemblée générale n'use pas de la faculté de suspendre ces remboursements, il n'en faudra pas moins 90 ans pour l'amortissement du capital entier.

En effet, l'action de l'intérêt composé n'aura lieu que pendant la reconstitution de chaque dixième du capital.

Pour reconstituer le premier dixième au moyen de

prélèvements annuels de fr. 200,000 par an, soit un pour cent de votre capital, il faudra une période d'environ neuf ans, en supposant le placement régulier des prélèvements et la capitalisation des intérêts à trois pour cent.

Le premier dixième ainsi obtenu et distribué aux actionnaires, il faudra nécessairement le même temps pour reconstituer le second dixième, puisque l'on se trouvera dans les mêmes conditions qu'au commencement de la première opération, et que la capitalisation des intérêts n'aura lieu que sur les nouveaux prélèvements. Le montant des premiers ayant été rendu aux actionnaires, il en sera de même pour les autres dixièmes.

C'est donc, comme nous venons de vous le dire, 90 ans et non 46 ans et 325 jours qu'il faudra pour amortir le capital social au moyen des remboursements successifs par dixième.

Enfin l'inconvénient principal de ce système, c'est qu'il répartit d'une manière inégale les charges de l'amortissement sur les années de la concession. Les premières années supportent une charge considérable qui décroît plus tard ; mais en supposant que les actions changent de mains, ce n'est pas une compensation pour les premiers possesseurs.

En effet, les charges de l'intérêt des actions et de l'amortissement du capital sont dans le système actuel

1° Fr. 1,000,000 pour intérêts à 5 0/0 de 20 millions payés aux actionnaires par moitié chaque semestre ;

2° Fr. 200,000 pour le prélèvement de l'amortissement à raison d'un pour cent du capital ;

Ensemble : 1,200,000 fr.

La première somme affectée au paiement des intérêts ira sans doute décroissant à mesure que les remboursements des dixièmes auront lieu; elle arrivera à zéro quand ces remboursements seront terminés.

La seconde somme de 200,000 fr. pour le prélèvement de l'amortissement restera fixe pendant toute la durée de la concession. C'est ainsi que les premières années seront plus chargées que les dernières.

Un système qui répartit d'une manière égale les charges des intérêts et de l'amortissement sur toute la durée de la concession, qui fait cesser l'incertitude résultant de la faculté laissée à l'assemblée générale de décider ou non la distribution du dixième du capital, qui obvie aux inconvénients que peut présenter le placement successif des valeurs de l'amortissement, qui substitue un prélèvement annuel de 15,500 fr. à un prélèvement de 200,000 fr., nous paraît de tout point préférable à l'amortissement établi par vos statuts.

C'est ce qui nous a décidés à vous proposer la modification dont nous allons vous donner lecture.

Si vous approuvez la répartition du dividende de 12 francs par action, il sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 3 avril prochain.

Modification proposée des art. 19 20 et 21, des statuts de la Compagnie du Havre.

TITRE IV.

Recettes, dépenses, bénéfices, droits des actions, amortissement et fonds de réserve.

Art. 19.

Pendant la durée des travaux et jusqu'à l'exécution entière de la ligne de Rouen au Havre, il sera payé annuellement aux actionnaires 4 0/0 d'intérêt sur les sommes versées.

Il y sera pourvu soit par les intérêts des placements de fonds, soit par les produits des diverses parties de la ligne qui seront successivement mises en exploitation ou par tous autres produits accessoires de l'entreprise, soit, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur la portion du capital comprise dans les devis pour ce service.

Après l'achèvement des travaux, le compte des recettes et dépenses sera arrêté chaque semestre.

Les bénéfices restants après le paiement de toutes les charges et dépenses, et d'une réserve pour dépenses imprévues, fixée chaque fois par l'assemblée générale sur la proposition du Conseil d'administration, seront répartis dans l'ordre suivant :

1° 15,500 fr. seront affectés à l'amortissement conformément à l'art. 21 ;

2° Cinq pour cent seront attribués aux actions amorties et serviront à augmenter le fonds destiné au rachat des actions ;

3° Cinq pour cent seront distribués, comme dividende, aux actions non amorties ;

4° L'excédant sera divisé par vingtièmes.

Dix-sept vingtièmes appartiendront et seront distribués aux actionnaires ;

Un vingtième sera attribué aux administrateurs.

Deux vingtièmes appartiendront et seront attribués aux fondateurs de l'entreprise, tant en Angleterre qu'en France.

La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il est dit à l'art. 21.

Art. 20.

S'il arrivait que, dans le cours d'une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

Art. 21.

Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les deux articles précédents, sera employé, chaque année, à compter de l'année 1854, au remboursement d'un nombre d'actions déterminé.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fera publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital de leurs actions effectivement versé et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement ; puis, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales nominatives ou au porteur.

Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'article 19.

Ces actions auront, du reste, pour les attributions relatives à l'Administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés dans les journaux d'annonces légales du département de la Seine, et et dans ceux de Londres qui seront désignés par les administrateurs anglais.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué chaque année, au siége de la Société, à une époque déterminée par le Conseil d'administration.

Chemin de fer d'Orléans.

Rapport à l'Assemblée générale.

Messieurs,

Dans le rapport que nous venons vous présenter, nous continuerons, comme par le passé, de diviser en trois chapitres l'exposé des affaires sur lesquelles il est de notre devoir d'appeler votre attention.

Le chapitre premier est consacré aux questions qui se rattachent à la situation financière de la Compagnie et à l'exécution de nos travaux.

Le chapitre deuxième traite de l'exploitation et de ses résultats.

Le chapitre troisième et dernier comprend toutes les communications qui, par leur caractère général, ne pouvaient trouver place dans les deux autres cadres.

Cette classification, traditionnelle en quelque sorte dans notre Compagnie, a l'avantage pour ceux qui suivent nos affaires, de faciliter les recherches et les rapprochements auxquels peuvent donner lieu les rapports qui vous sont soumis chaque année.

CHAPITRE Ier.

Situation financière. — Compte de premier établissement.

RECETTES.

1° Montant du fonds social	fr. 150,000,000 »
2° Réalisation du capital du premier emprunt	9,999,000 »
3° Réalisation du capital du deuxième emprunt	9,999,750 »
4° Reçu à compte du troisième emprunt de 51,000,000 (reste à recevoir 743,705)	50,256,295 »
5° Recettes diverses	293,143 26
Total	220,518.188 26

DÉPENSES.

Les dépenses s'élevaient au 28 février 1853, à (1)	169,001,935 51
Les dépenses effectuées sur toutes les sections, du 28 février 1853 au 28 février 1854, s'élèvent à	38,332,695 40
Total	207,334,630 91

RÉSUMÉ :

Les recettes s'élèvent à	220,548,188 26
Les dépenses à	207,334,630 91
L'excédant des recettes sur les dépenses est de	13,213,557 35
En ajoutant à cet excédant le solde créditeur des comptes divers qui s'élève à	9,252,742 19
On obtient un total de	22,466,299 54

Ce solde, d'accord avec la balance générale des écritures au 28 février 1854, est représenté de la manière suivante :

1° Espèces en caisse	2,192,372 44
2° Valeurs en portefeuille	20,273,927 10
Somme égale	22,466,299 54

Nous venons de dire que l'excédant des recettes sur les dépenses est de	13,213,557 35
Si nous ajoutons à cet excédant le solde qui reste à recouvrer sur la partie de l'emprunt émise en 1852, soit	743,705 »
Nous trouvons que nos ressources, réalisées ou à réaliser dans le cours de l'année 1854, s'élèvent à	13,957,262 35

Exposons maintenant, aussi brièvement que possible, l'emploi qui a été fait des ressources mises à la disposition de nos ingénieurs, par le budget de premier établissement.

---

(1) D'après le compte annexé au rapport soumis à l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1853, la dépense au 30 juin 1852 était de 153,095,796 80

Il avait été dépensé du 30 juin 1852 au 28 février 1853	15,915,988 71	
Dont il y avait lieu de déduire une recette de	9,850 »	
Restait	15,906,138 71	15,906,138 71
		169,001,935 51

Dans l'assemblée du 31 mars 1853, il vous a été annoncé que l'ensemble du réseau présentait un développement total d'environ 1,570 k.

Depuis cette époque, deux embranchements nouveaux ont été ajoutés à ce réseau, conformément au vote de l'assemblée générale du 15 novembre 1853, savoir:

Celui de Tours au Mans,	90 —
Celui de Nantes à Saint-Nazaire,	60 —
Ce qui porte à environ	1,720 kilom.

le développement actuel du réseau concédé à la Compagnie.

Sur ce développement total, la longueur exploitée, au moment de la dernière assemblée ordinaire, n'était que de 923 kilom.

Pendant l'année 1853, plusieurs sections ont été successivement livrées à l'exploitation, savoir :

Celle de Poitiers à Angoulême, le 17 juillet, sur une longueur de	113 —
Celle du Guétin à Moulins, le 10 mai, sur une longueur de	51 —
Celle de Moulins à Varennes, le 25 août, sur une longueur de	29 —
Ce qui porte à	1,116 kilom.

la longueur totale exploitée à ce jour.

Comme on le voit, il reste un peu plus de 600 kilomètres à terminer successivement.

Sur cette longueur on peut prévoir la mise en exploitation, pendant le cours de l'année 1854, d'environ 110 kilomètres, répartis comme suit :

De Châteauroux à Argenton,	31 kilom.
De Varennes à Clermont-Ferrand,	79 —
Total pareil,	110 kilom.

C'est donc environ 500 kilomètres qui devront être achevés en 1855 et années suivantes. Cette fin du réseau comprend :

1° Les sections d'Argenton à Limoges et de Saint Germain-des-Fossés à Roanne, qui sont exécutées dans le système de la loi de 1842, et sur lesquelles la Compagnie ne peut, par conséquent, commencer ses travaux qu'après l'achèvement de ceux de l'Etat ;

2° L'embranchement de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, dont les travaux doivent être complétement exécutés par la Compagnie dans des conditions de délais assez rapprochés et sur lesquels des sommes assez importantes devront être dépensées en 1854 ;

3° Enfin, les deux embranchements de Tours au Mans et de Nantes à Saint-Nazaire, pour lesquels la Compagie a des délais d'exécution assez longs qui lui permettent de choisir le moment le plus opportun pour entreprendre ses travaux. Rien n'est encore commencé sur ces embranchements, sauf des études d'avant-projet pour l'un d'eux.

Après cet aperçu général de la situation, nous pouvons aborder le compte-rendu des travaux exécutés en 1853, et les prévisions de travaux à faire en 1854 pour les différentes sections du réseau.

Ainsi qu'il a déjà été expliqué dans le rapport du 31 mars de l'année dernière, le développement inespéré de transport qui a été la conséquence immédiate de la fusion a fait reconnaître la nécessité de travaux importants de premier établissement sur la section de Paris à Orléans et Corbeil. Il fallait, en effet, augmenter considérablement toutes les gares de marchandises, améliorer les conditions de service des gares de voyageurs, créer les dispositions propres à accélérer la marche des trains, multiplier les établissements de remisage et de réparation du matériel, enfin renforcer la voie qui n'avait pas été primitivement construite en prévision d'un trafic aussi considérable. A la gare de Paris, les agrandissements du côté de l'arrivée ont été terminés, et des établissements spéciaux ont dû être ouverts du côté du départ pour le service de la messagerie, celui du lait, des chevaux et chaises de poste. De nouveaux bureaux, rendus nécessaires par la concentration du personnel, ont été construits pour le service du mouvement et pour celui des ingénieurs.

A la gare d'Ivry, les travaux ont été plus considérables encore. Le mouvement journalier de cette gare ayant augmenté d'environ 50 0/0 et le travail y étant devenu beaucoup plus compliqué, il a fallu doubler la superficie des anciens quais, ce qui a entraîné la construction de nouvelles halles avec toutes les voies et plaques tournantes indispensables pour le service. Ces travaux d'amélioration, dont l'avantage s'est déjà fait sentir, devront se continuer en 1854, et on peut évaluer à plus d'un million les travaux restant à faire pour mettre cette gare en bon état d'exploitation.

Le raccordement du chemin de Ceinture avec nos voies principales est venu aussi modifier profondément les conditions de service de la gare d'Ivry et nécessiter de nouveaux aménagements. Ce raccordement s'est effectué d'une manière provisoire dans le mois de décembre 1853 ; il sera complété par la remise des terrains que l'État s'est engagé à nous livrer, et qui ouvriront un nouveau débouché à nos voies de marchandises.

Aux Aubrais, point de bifurcation des courbes qui font communiquer directement le chemin de Paris avec ceux de Tours et de Vierzon, des installations provisoires ont été établies pour assurer le service des trains express qui n'entrent plus dans la gare d'Orléans et gagnent ainsi au moins 20 minutes sur leur trajet. Il sera nécessaire, en 1854, de rendre ces installations définitives, et de les compléter par la pose de voies suffisantes pour permettre le passage direct des trains de bestiaux et de certains trains de marchandises. Ce sera l'occasion d'une dépense considérable ; mais il en résultera une telle simplification de service et un si grand avantage pour l'exploitation, qu'on ne saurait hésiter à l'entreprendre.

Sur la section de Paris à Orléans, qui est exploitée depuis onze ans, on peut dire que la voie est entrée dans la période des grands renouvellements.

Nous y substituons des rails de 36 kilogrammes aux rails de 30 kilogrammes qui pourraient devenir trop faibles pour le trafic actuel. En 1853, 14 kilomètres de voie simple ont été renouvelés dans ce système ; en 1854, le renouvellement portera sur 70 kilomètres, et l'opération sera terminée dans un délai de trois ans.

Sur les sections qui formaient la concession de l'ancienne Compagnie du Centre, c'est-à-dire d'Orléans à Châteauroux et à Nevers, il n'a pas été exécuté de travaux importants en 1853; mais, sur les prolongements ajoutés à cette concession par le décret du 27 mars 1852, il a été, comme nous l'avons dit plus haut, ouvert, en 1853, 80 kilomètres. L'exploitation en a été faite d'abord sur une seule voie ; la seconde voie va être posée entre le Guétin et Moulins ; au delà de cette ville, la pose de la seconde voie peut être provisoirement ajournée sans inconvénient, et toutes les ressources de la Compagnie, en matériaux, seront consacrées à l'ouverture des prolongements.

Dans cette partie de notre réseau, la marche des travaux à la charge de l'Etat a éprouvé des lenteurs que nous ne pouvions pas prévoir. Ainsi, la section de Moulins à Clermont devait, aux termes du décret du 27 mars 1852, nous être livrée à la fin de 1853. Or, les travaux à la charge de l'Etat ne sont pas encore terminés; et, malgré l'activité que mettent MM. les ingénieurs du Gouvernement à nous livrer les portions successives au fur et à mesure qu'elles s'achèvent, nous ne pouvons indiquer d'une manière précise à quelle époque la remise complète sera effectuée. Il est à croire cependant que la Compagnie arrivera à Clermont vers la fin de l'année courante.

Une autre cause de retard doit vous être signalée : comme toutes les autres Compagnies, nous subissons les inconvénients de la situation où se sont trouvées les usines, lorsque après plusieurs années de chômage elles ont été accablées de commandes affluant à la fois de tous les côtés. Les fournitures de rails et de coussinets n'ont donc pas toujours été faites dans les délais fixés. Mais nous venons de prendre toutes les mesures possibles pour que les usines effectuent leurs dernières livraisons à une époque qui corresponde avec l'achèvement des travaux de l'Etat. Dans ce cas, les conséquences des premiers retards seraient notablement atténuées.

Il est d'ailleurs un système adopté sur toute cette partie de nos lignes qui ne peut qu'en accélérer l'exécution. Nous nous sommes chargés de construire à forfait toutes les stations et un certain nombre d'ouvrages d'art. Le rapport du 31 mars 1853 a déjà fait allusion aux avantages de ce mode d'opération ; il a été étendu jusqu'à Clermont, et des marchés d'une importance totale de 2 à 3 millions sont déjà passés ou vont l'être prochainement avec l'Etat.

Nous avons lieu d'espérer que l'une des sections du chemin de fer Grand-Central, celle de Clermont à Lempdes, sera terminée à la même époque que notre chemin de Varennes à Clermont. Ce serait là une coïncidence heureuse pour les deux Compagnies, et que nos efforts tendront à faciliter.

Le rapport du 31 mars 1853 laissait entrevoir, pour le mois d'août, la possibilité d'ouvrir la section de Châteauroux à Argenton. Cette espérance n'a pu se réaliser : les travaux que le gouvernement devait, aux termes du décret du 27 mars, nous livrer à la fin de 1852, ne nous ont été complétement livrés qu'à la fin du mois d'août 1853. Nous pouvons aujourd'hui affirmer que la Compagnie sera prête à ouvrir cette petite section dans le courant du mois d'avril.

Sur la section d'Argenton à la Souterraine, nous avons obtenu une modification très-importante dans le tracé ; et pour que cette modification n'entraînât aucun retard, nous avons accepté l'obligation de l'exécuter à forfait : c'est le seul cas où nous ayons pu, jusqu'à ce jour, appliquer, entre Vierzon et Limoges, le système qui a donné de si bons résultats entre Vierzon et Clermont.

Il vous a été expliqué, l'année dernière, d'après quelle combinaison la section d'Orléans à Bordeaux était construite, et quelles difficultés spéciales il en résultait pour la Compagnie. Dans le rapport du 15 novembre 1853, il a été rendu compte en particulier de nos efforts persévérants pour arriver, le plus rapidement possible, à la pose de la seconde voie sur les 312 kilomètres qui séparent Tours et Libourne. Nous pensions que cette lacune serait comblée au mois de juillet 1854. Nos espérances sont en partie déçues sur ce point par des causes analogues à celles que nous vous exposions tout à

l'heure en parlant des chemins du Centre. La seconde voie a été établie sur 79 kilomètres entre Angoulême et Couhé-Vérac ; mais, depuis le 27 janvier jusqu'à ces derniers jours, nos travaux de pose ont dû être suspendus faute de matériaux. Des bateaux contenant des rails pour une longueur de 48 kilomètres sont restés arrêtés en différents points des voies navigables, par suite de l'insuffisance de hauteur des eaux. Malgré ce retard, qu'il n'était pas en notre pouvoir de prévenir, la section de Poitiers à Angoulême, longue de 113 kilomètres, aura ses deux voies vers le 20 avril ; et si les usines exécutent les engagements pris envers M. Mackensie et terminent leurs livraisons en juillet, il est admissible qu'à la fin d'octobre la seconde voie sera complète sur tout le parcours. Du reste, nos dispositions sont prises pour établir de longs garages, tant au delà d'Angoulême qu'en deçà de Poitiers, ce qui nous permettra d'éviter, dès le mois de juin, la plupart des difficultés contre lesquelles nous avons eu à lutter l'été dernier.

Pour abréger, nous passerons ici sous silence les travaux exécutés ou projetés dans les gares intermédiaires de cette partie de la ligne ; mais nous devons dire que, sur la portion d'Orléans à Tours, l'état de la voie a appelé notre plus sérieuse attention. Posée primitivement dans des conditions défectueuses d'assiette et d'écartement, cette voie ne présentait pas la perfection qu'on est en droit d'attendre des progrès réalisés dans la construction des chemins de fer. Ces inconvénients ont aujourd'hui en grande partie disparu, et nous achèverons d'y remédier en continuant, pendant l'année 1854, les travaux commencés en 1853.

En ce qui concerne le chemin de fer de Tours à Nantes, nous n'avons que peu de mots à ajouter à ce qui a été dit dans le rapport de l'année dernière. Les voies qui traversent la ville de Nantes sur tout le développement de ses quais ont été livrées à la circulation dans le deuxième semestre de 1853. Nous devons, d'ailleurs, faire observer que le prolongement prochain de notre chemin jusqu'à Saint-Nazaire changera nécessairement les conditions de notre établissement sur le port de Nantes. Nous serons bientôt en possession du terrain que l'Etat devait nous livrer à titre d'entrepôt. Nous avons, du reste, exécuté, à un grand nombre des stations de cette ligne, des travaux importants pour y compléter les bâtiments du service des voyageurs, augmenter ceux du service des marchandises, et établir tout le système de prise d'eau pour l'alimentation des machines. Il nous restera, sous ce rapport, peu de chose à faire pendant l'année 1854.

Le vote de l'assemblée générale, du 15 novembre 1853, a ratifié la convention relative au chemin de Saint-Nazaire. Nous nous sommes immédiatement mis à l'œuvre pour les études préliminaires, à la suite desquelles la direction générale du chemin doit être fixée. Malgré les difficultés que nous présentait la saison, nous avons pu soumettre au gouvernement, le 26 janvier dernier, un avant-projet complet, qui est en ce moment l'objet des enquêtes prévues par l'art. 5 du titre Ier de la loi du 3 mai 1841. Il nous est impossible de préjuger la décision que prendra l'administration supérieure après les enquêtes ; nous pouvons cependant regarder comme probable l'adoption du tracé proposé par nous, car il a été étudié dans le but de satisfaire à tous les intérêts engagés dans la question.

Nous avions espéré pouvoir embrancher le chemin de la Rochelle sur celui de Paris à Bordeaux, immédiatement après la station de Vivonne, à 19 kilomètres au-dessous de Poitiers ; outre l'avantage de 9 kilomètres de moins à construire, nous trouvions, à Vivonne, la petite vallée de Belle-Fontaine, qui se dirige en pente douce vers Lusignan, et nous pouvions ainsi atteindre le faîte qui sépare le versant de la Vienne du versant de la Sèvre, sans dépenses trop considérables, et sans dépasser la limite ordinaire des rampes de 0m,005 par mètre.

Mais le gouvernement a pensé que les termes du décret de concession obligeaient la Compagnie à placer plus près de Poitiers le point d'embranchement du chemin de la Rochelle, et nous avons dû suivre la vallée de Fontaine-le-Comte, où les ingénieurs de l'Etat avaient tracé leurs premières études. Comme le chemin de Bordeaux se trouvait, d'ailleurs, abaissé de 15 mètres, à Saint-Benoît, au droit de la vallée de Fontaine-le-Comte, les difficultés pour s'élever sur le plateau de Coulombiers, en suivant cette vallée profonde et très-sinueuse, étaient devenues telles, que la Compagnie a été autorisée à porter ses rampes à 0m,01, et à réduire à 500 mètres le rayon de ses courbes. Les nouvelles études faites dans ces conditions nous ont permis de compenser les augmentations des dépenses nécessitées par le tracé imposé à la Compagnie, de sorte que nos prévisions primitives ne seront pas dépassées.

Une autre difficulté s'est également présentée pour le tracé entre Surgères, la Rochelle et Rochefort, parce que là les études de l'avant-projet avaient été faites dans deux combinaisons.

Dans la première, le tronc commun s'arrêtait à Surgères, d'où se bifurquaient deux branches distinctes : l'une dirigée vers la Rochelle ; l'autre, vers Rochefort.

Dans la seconde, le tronc commun était poussé beaucoup plus avant vers la mer, et les deux branches de la Rochelle et de Rochefort, se trouvant presque dans le prolongement l'une de l'autre, pouvaient ainsi servir à la communication directe entre ces deux villes.

La Compagnie a dû insister vivement pour ce dernier système, qui était demandé également par les villes de la Rochelle et de Rochefort ; et, dans le courant de janvier dernier, le Gouvernement a définitivement approuvé le tracé que nous avions proposé.

Le trafic important de la ligne qui réunit les deux villes se trouve ainsi acquis à la Compagnie.

Aujourd'hui, les études sont entièrement terminées, et les projets de détail ont été présentés entre Poitiers, Niort, la Rochelle et Rochefort, c'est-à-dire pour tout l'ensemble du chemin.

Ces projets de détail ont été définitivement approuvés par le Gouvernement, pour toute la première section, de Poitiers à Niort ; les travaux ont été adjugés pour cette même partie du chemin ; l'occupation des terrains a été obtenue sur presque tout le parcours. Depuis deux mois, les entrepreneurs ont organisé les ateliers et travaillent activement.

La section de Poitiers à Niort sera entièrement terminée vers le milieu de l'année 1856.

A la suite de cet exposé sur l'ensemble de nos travaux, nous devons vous faire connaître l'état de notre matériel roulant.

Au 1er janvier 1853, le matériel de la Compagnie se composait de :

241 machines locomotives.

876 voitures de voyageurs de toutes classes.

2,120 wagons à marchandises de toutes espèces.

Dans le cours de l'année 1853, il a été construit :

6 machines.

29 voitures.

581 wagons.

Ce qui porte l'état du matériel au 1er janvier 1854 à :

250 machines.

905 voitures.

2,701 wagons.

En ne tenant compte que des commandes actuellement faites, nous aurions encore à recevoir :

196 machines.

380 voitures.

1,96) wagons.

Ce qui porterait notre matériel à :

446 machines.

1,283 voitures.

4,661 wagons.

Lorsque notre réseau sera complétement en exploitation, ces nombres devront encore être augmentés ; mais les commandes actuelles, si elles étaient exécutées dans les termes des traités, devraient suffire aux besoins de l'année 1854 et de l'année suivante.

C'est surtout en ce qui concerne les machines que l'encombrement des ateliers nous a fait éprouver des mécomptes. Aussi avons-nous dû prendre un parti énergique pour assurer notre service. Tout en commandant 124 machines à divers constructeurs, nous nous sommes mis à l'œuvre pour en construire 78 dans nos propres ateliers, à Ivry. Nous pouvons le faire sans nuire aux travaux courants d'entretien et sans augmenter notablement notre outillage ; car la plupart des grosses pièces sont fabriquées au dehors, et nos ateliers n'ont à se charger que de l'ajustage et du montage. C'est d'après ce système qu'ont été construites, dans nos ateliers, les 6 machines dont notre matériel s'est augmenté en 1853. Nous sommes maintenant en mesure de pouvoir fabriquer 3 machines par mois ; et, à partir de juillet prochain, notre production mensuelle sera portée à 4 machines. Ce parti qui, dans l'état actuel du marché pouvait, seul, nous tirer d'embarras, n'entraîne, d'ailleurs, aucun excédant de dépense pour la Compagnie, qui, au contraire, réalise à son profit une partie des bénéfices du constructeur.

CHAPITRE II.

I

Résultat de l'Exercice de 1853.

Les recettes de toute nature s'élèvent à la somme de	37,339,632 61
Les dépenses à celle de	16,463,233 54
D'où il suit que l'excédant des recettes sur les dépenses est de	20,876,399 07

RECETTES.

La somme de 37,339,632 fr. 61 c. formant le montant des recettes se répartit ainsi qu'il suit.

1re Partie. — *Domaine.*

Produit du Domaine.	154,822 42

2e Partie. — *Finances et Portefeuille.*

Intérêts de placements temporaires de fonds.	477,989 06

3e Partie. — *Exploitation.*

Voyageurs, nombre,	15,031,550 87	
Bagages, poids, Chiens, nombre, Articles de Messagerie, poids,	3,010,693 55	
Marchandises transportées à petite vitesse, nombre de ton.	13,784,393 86	
Malle-poste, nombre, Voitures de poste, nombre, Chevaux, nombre,	1,090,909 02	
Bestiaux, nombre,	2,719,526 01	
Subvention de l'Administration des Postes pour l'entrepôt des dépêches et recettes diverses,	421,979 63	
		36,059,052 94
		36,691,864 42

4e partie. — *Recettes d'ordre.*

Reçu des voyageurs pour l'impôt du 10e sur le prix de leurs places,	618,389 53

5e partie. — *Recettes des exercices clos.*

Recettes diverses concernant l'exercice 1852,	29,398 66
Total général des recettes,	37,339,652 61

DÉPENSES.

La somme de 16,463,253 fr. 54 c., formant le montant des dépenses, se répartit ainsi qu'il suit :

1re partie.—*Administration de la Compagnie*

Frais généraux d'administration, appointements du personnel des bureaux,	512,048 19

2e partie. — *Domaine.*

Loyers, impôts et assurances,	160,889 56

3e partie. — *Service des emprunts.*

1er emprunt.

1° Intérêt de 8,177 obligations à 50 c. l'une,		408,850	
2° Amortissement de 95 obligations,		118,750	
		527,600	

2e emprunt.

1° Intérêt de 13,253 obligations à 50 cent. l'une,	662,650		
2° Amortissement de 20 obligations,	25,000		
	687,650	687,650	
		1,215,250	1,215,250 »

4e partie. — *Exploitation.*

1° Charges de l'exploitation imposées par l'administration publique,		148,167 69
2° Subvention aux omnibus et voitures en correspondance avec le chemin de fer, indemnités diverses, factage et camionnage,		1,193,265 94
3° Indemnités pour avaries, pertes et accidents, détaxes et non-valeurs,		907,840 32
4° Dépenses générales de l'exploitation. Personnel et matériel,		3,660,123 22
5° Traction, savoir :		
Frais de traction, entretien des machines et dépenses diverses,	4,564,164 91	
Frais d'entretien des voitures et wagons, et dépenses diverses,	1,033,299 59	
	5,597,464 50	
		11,506,861 67

5e partie. — *Service des ingénieurs.*

Dépenses du service central des ingénieurs,	132,810 64
Entretien et surveillance de la voie et des bâtiments, savoir :	
Entretien,	1,282,303 18
Surveillance,	670,762 75
	2,085,876 57

6 partie. — *Dépenses d'ordre.*

1° Remboursement au Trésor de l'impôt du dixième payé par les voyageurs sur le prix de leurs places,	618,389 53
2° Indemnité de logement attribuée aux chefs de stations et gardiens de passages à niveau.	

7e partie.—*Dépenses des exercices clos.*

Dépenses diverses concernant l'exercice 1852,	363,938 02
Total général des dépenses,	16,463,253 54

Le compte dont les développements viennent de vous être soumis se résume donc, Messieurs, de la manière suivante :

Recettes totales,	37,339,965 61
Dépenses totales,	16,463,253 54
Produit net,	20,876,399 07

Des tableaux statistiques joints au rapport donnent les chiffres des différentes natures de produits de l'exploitation, proprement dite, pendant l'année 1853, et la répartition de ces produits entre les diverses branches du réseau.

Permettez-nous d'appeler un instant votre attention sur les différences les plus saillantes qu'ils présentent avec les chiffres correspondants des exercices précédents.

Ainsi que nous l'avons expliqué plus haut, la longueur du chemin exploité a été accrue de 23 42 0/0 dans le courant de l'année dernière.

Cette proportion a été de beaucoup dépassée dans le mouvement des recettes, qui, en s'élevant de 25,666,581 fr. 56 c. à 34,136,424 fr. 24 c., ont augmenté de près de 33 0/0.

Examinons sommairement comment s'est répartie cette augmentation.

Les recettes de voyageurs, en passant de 11,502,369 fr. 10 c. à 14,708,586 fr. 83 c., ont grossi de 27 0/0. Nous devons d'autant plus nous féliciter de ce résultat, que les difficultés d'exploitation de la voie unique entre Tours et Libourne nous ont forcés de négliger les parcours partiels sur cette section, pour assurer les parcours à grande distance.

Cette observation vous expliquera en partie pourquoi les chiffres des voyageurs de 2e classe, tant comme nombre que comme produits et longueur du trajet effectué, au lieu de participer à l'accroissement général, ont pu rester stationnaires et même diminuer un peu.

Le parcours moyen des voyageurs de 3e classe n'a augmenté que de 8 kilomètres, tandis que le nombre et les produits se sont accrus de 33 0/0.

En ce qui concerne les voyageurs de 1re classe, l'amélioration est très-sensible ; le parcours moyen pour cette catégorie s'est élevé de 134 à 167 kilomètres, et le produit a augmenté de 50 0/0

Ce résultat tient, sans doute, aux grandes facilités que présente, pour les longs trajets, la création des trains express sur chacune des branches principales de votre réseau.

Les recettes en marchandises à grande vitesse, qui n'étaient en 1852 que de 2,708,283 fr. 48 y compris le transport des voitures de poste, se sont élevées, en 1853, à 3,608,472 fr. » et, par conséquent, se sont accrues de 33 0/0.

Le produit des bagages est resté à peu près stationnaire. Vous vous rendrez compte aisément de ce résultat, en vous rappelant que, pendant le premier semestre de l'année précédente, chaque voyageur, sur le parcours de Paris à Orléans, ne pouvait porter *en franchise* que 15 kilog. de bagages, et qu'il en porte 30 aujourd'hui. L'augmentation signalée provient tout entière du transport de la messagerie.

Nous avons pensé que nous réussirions à développer cette branche importante de vos produits, en donnant au public plus de facilités pour ses expéditions. Dans les villes, les gares sont souvent éloignées des quartiers populeux et du centre des affaires. Les expéditeurs, reculant devant la distance, n'y apportent pas toujours leurs marchandises. Ils les confient à des intermédiaires qui, en nous livrant leurs remises *groupées*, perçoivent pour leur salaire une partie de la taxe qui nous est légitimement due. La question de droit est pendante devant les tribunaux, où elle est suivie dans vos intérêts avec tout le soin qu'elle comporte. Mais, en dehors de la question litigieuse et pour nous rapprocher des expéditeurs, nous avons établi, au centre des villes les plus importantes que dessert le réseau : Paris, Orléans, Nevers, Moulins, Saint-Etienne, Lyon, Blois, Tours, Angers, Poitiers, Angoulême et Bordeaux, des bureaux spéciaux où la messagerie est reçue aux mêmes prix que dans les gares correspondantes.

Nous sommes heureux que l'expérience ait confirmé nos prévisions, et que la création de ces établissements ait amené une amélioration notable dans les produits de la marchandise à grande vitesse.

La recette pour le transport des voitures n'a augmenté que de 18 0/0 quand le réseau s'est accru de 23, 42 0/0. Il faut s'attendre en effet à voir diminuer ce produit, au fur et à mesure que la ligne de fer s'allongera.

Sur le transport des chevaux, des bœufs, des veaux, des porcs et des moutons, il y a une augmentation de 25 0/0 qui est en rapport avec l'extension de la ligne.

Le tonnage absolu des marchandises à petite vitesse a augmenté de 577,140 tonnes à 764,820, c'est-à-dire de 32 0/0, et les recettes de ce chef de 8,918,291 fr. 62 c. à 12,667,301 fr. 33 c., c'est-à-dire de 42 0/0.

Le parcours moyen de la tonne de marchandise, qui n'était, en 1852, que de 176 kil. 23, s'est élevé à 199 kil. 35. Quelque important que soit cet accroissement, nous croyons pouvoir vous dire qu'il est loin d'atteindre le développement que nous pouvons espérer dans un avenir très-prochain.

Nous devons vous signaler ici, Messieurs, une modification importante dans notre service de marchandises à petite vitesse. Dans votre réunion du 27 mars 1852, nous avons fait connaître les motifs qui nous avaient déterminés à ne pas continuer le transport sur vos rails, des diligences des grandes administrations de messageries. Les mêmes considérations nous ont engagés à ne plus admettre dans nos trains les maringottes des commissionnaires de roulage. Sans doute, au début de notre exploitation, alors que le chemin de fer était loin d'atteindre les grands centres de population qu'il devait desservir, il était utile de recourir à des intermédiaires qui, moyennant une certaine remise, amenaient la marchandise à la voie de fer, et prenaient à leur charge les difficultés de la réexpédition au delà des rails. Mais cette utilité disparaissait complétement le jour où la voie de fer touchait les grandes villes commerciales qu'elle doit relier. Nous ne pouvions dès lors continuer à abandonner aux commissionnaires une partie des avantages que vous deviez recueillir de votre exploitation.

Au moment de l'ouverture de la section de Poitiers à Angoulême, les traités des commissionnaires de roulage qui prenaient fin n'ont pas été renouvelés, et, depuis le 15 août, il n'a plus été transporté de maringottes sur aucune section du réseau.

Mais, en épargnant au public la charge des commissions et frais accessoires qu'il avait à payer aux intermédiaires, il était indispensable de lui conserver toutes les facilités que ceux-ci lui donnaient. Nous avons donc dû établir au centre de Paris, dans l'ancien hôtel des Messageries générales, une succursale de nos gares de voyageurs et de marchandises qui sont trop éloignées des quartiers commerçants de la capitale.

Aux termes d'un acte intervenu le 25 mai 1853, la Compagnie des Messageries générales nous a cédé le bail qu'elle tenait pour trente-trois ans et demi restant à courir, et pour un loyer annuel de 63,000 fr.

Cette cession de bail a été faite moyennant une somme de 500,000 fr. une fois payée, sous la réserve que les Messageries générales pourraient occuper gratuitement une portion du local jusqu'au 31 décembre 1856.

Cette somme de 500,0 0 fr. représente la portion non encore amortie des dépenses faites par les Messageries générales pour l'appropriation de l'hôtel à sa destination actuelle.

Vous voyez, Messieurs, que le loyer annuel de cet établissement, si l'on tient compte de l'intérêt et de l'amortissement de la somme payée aux Messageries, ressortira pour notre Compagnie à 93,000 »

Mais si nous déduisons de ce chiffre le montant des sous-locations des dépendances de l'hôtel qui ne sont pas nécessaires à notre exploitation, soit 38,000 »

Il reste pour le loyer effectif à payer annuellement par la Compagnie, 55,000 »

Le 1er août dernier, nous avons pris possession définitive de l'hôtel, et nous y avons installé notre service immédiatement.

Dans votre séance du 27 mars 1849, nous vous avons fait connaître les conditions d'un traité passé avec MM. Direz et Ce, pour la manutention des marchandises à la gare d'Ivry. Ce traité a été résilié d'un commun accord par les deux parties, le 25 juillet dernier, et ainsi est tombé le dernier obstacle qui s'opposât à l'établissement de rapports directs entre la Compagnie et le public.

Les dépenses spécialement afférentes à l'exploitation se sont élevées à un total de 12,208,048 fr. 66 c.

L'an dernier, le rapport de la dépense à la recette était de 36 32 0/0

Il se trouve abaissé, cette année, à 35 76 0/0.

Résumer ce chapitre, ce sera donc, Messieurs, constater une amélioration générale dans nos divers services. Les difficultés qui les entravaient n'ayant pas changé de nature pendant tout le cours de l'exercice 1853, il est juste d'attribuer cette amélioration à un redoublement de zèle et d'activité de la part de nos agents.

Les accidents de Poitiers et de Beaugency, dus à des circonstances tout à fait exceptionnelles, ont donné lieu à des enquêtes rigoureuses, à des procès où tout a été examiné et discuté à fond. Vous connaissez le résultat de ces investigations administratives et juridiques. Le Gouvernement n'a rien trouvé à reprendre, comme nous en avions exprimé la confiance devant vous, dans l'ensemble de nos règlements et de nos instructions. Des tribunaux de première instance avaient frappé plusieurs de nos employés; mais, en appel, leurs jugements ont été réformés, et la Compagnie a vu tomber toutes les accusations élevées contre elle à l'occasion de ces tristes événements. Même, au milieu des émotions de la première instance, le ministère public, dans son réquisitoire, n'avait pas hésité à repousser les reproches dont elle était alors l'objet. Ainsi, on avait prétendu que le nombre des employés de la Compagnie était *insuffisant*, que le travail imposé à tous nos agents était *exagéré*. M. le procureur impérial d'Orléans, après avoir été mis en mesure de constater la vérité, déclare hautement que *ces rumeurs sont fausses et doivent être complétement démenties;* « Que la Compagnie » n'a pas à se reprocher d'être, par ces réduc- » tions et exigences, la cause lointaine ou indi- » recte de l'accident... » Si nous reproduisons ici ce témoignage du ministère public, c'est qu'il justifie pleinement le langage que nous ne craignions pas de tenir nous-mêmes dans l'assemblée du 15 novembre dernier, c'est-à-dire à une époque où le résultat des poursuites commencées ne pouvait pas être connu.

La question des accidents est donc aujourd'hui vidée. Quant aux irrégularités d'expédition, elles ont donné lieu aussi à de nombreuses contestations devant les tribunaux de commerce; et autant nous avions la confiance que notre responsabilité serait publiquement dégagée de la question des accidents, autant nous sommes prêts à reconnaître que, pendant une période de transition exceptionnellement difficile, il y a eu dans le service des lenteurs et des retards dont le public pouvait se croire fondé à se plaindre.

Nous vous avons franchement exposé nos embarras à cet égard, dans la réunion spéciale du mois de novembre, et nous vous en avons indiqué la principale cause : sous la pression des grands intérêts publics qui nous sollicitaient de toutes parts, pour satisfaire aux vœux des localités impatientes, et aussi pour hâter le moment où vous entreriez vous-mêmes en pleine jouissance de vos revenus, la section de Bordeaux avait été ouverte avant l'époque fixée par le contrat de la Compagnie, avant que le matériel nécessaire à un tel accroissement de parcours pût être prêt. De plus, sur cette section, momentanément à voie unique, les transports avaient pris, dès le premier jour, un développement imprévu et tout à fait en disproportion avec nos ressources. Cette cause eût suffi pour expliquer des irrégularités qui ne se rencontreraient pas dans un service normal. Mais cette cause, Messieurs, n'est pas la seule qui puisse vous être signalée. Nous vous parlions tout à l'heure de quelques-uns des moyens que nous avons pris pour supprimer complétement les intermédiaires; pour rendre plus simples, plus directs, plus économiques, les rapports du producteur et du consommateur avec le chemin de fer, nouvel instrument de transport qui a été créé pour tous, et qui, par conséquent, doit être mis à la portée de tous. La Compagnie d'Orléans a été la première à entrer dans cette voie, où les difficultés naturelles de l'œuvre se compliquaient encore de la résistance opposée par les intérêts rivaux. Il fallait, vous l'avez vu, organiser de nombreux bureaux pour recevoir la marchandise, assurer la réexpédition de cette marchandise au delà des localités desservies par les lignes de fer, établir des correspondances qui ne fissent point défaut au commerce, partout où le besoin s'en faisait sentir. C'était tout un système à créer et à faire mouvoir, tout un personnel à familiariser avec les exigences d'un mouvement plus compliqué et plus étendu. C'était, en un mot, concentrer sur nous seuls, désormais, la responsabilité que nous avions consenti jusqu'à présent à laisser peser sur d'autres.

Remarquez d'ailleurs que notre chemin, par sa configuration même, impose des combinaisons toutes spéciales de service. En effet, au lieu de présenter deux lignes parallèlement dirigées vers un but unique, il se ramifie en divers sens, et sur le centre et sur l'ouest de la France.

En tout temps, une telle entreprise eût donc, pour nous, été très-ardue. Or, nous avons dû la tenter précisément au moment où l'ouverture de la section de Bordeaux sur une seule voie, dans un parcours de plus de 300 kil., l'insuffisance de notre matériel et l'encombrement de nos gares, hérissaient déjà l'exploitation de tant de difficultés!

Est-il étonnant, Messieurs, qu'au milieu de tous ces embarras, et quand nos agents avaient à faire face à tant de devoirs différents, des inexactitudes, des erreurs, un peu de désordre et de confusion se soient produits? C'était là un inconvénient véritablement inévitable au premier instant, mais qui a disparu déjà en grande partie, qui disparaîtra de plus en plus, à mesure que la réforme entreprise par nous

se consolidera, et dont les effets tout passagers ne sauraient être mis en balance avec l'avantage permanent que les intérêts du public et les vôtres retireront de cette réforme. Déjà, comme nous le disions plus haut, l'amélioration est très-sensible, et tous nos efforts tendront à la rendre complète dans les diverses branches du service.

II.

Répartition du produit net.

	fr. c.
Il résulte des comptes qui vous sont soumis, que les recettes présentent sur les dépenses un excédant de	20,876,399 07
D'après les statuts et les décisions de l'assemblée générale, cette somme appartient, savoir :	
1° A l'amortissement du fonds social pour	254,865 »
2° A M. Leconte, pour	12,000 »
3° Aux employés de la Compagnie (1), pour	1,966,430 10
Ensemble	2,233,295 10
4° Aux actionnaires pour	18,643,103 97
Total égal	20,876,399 07
Sur cette somme de	18,643,103 97
Il a été payé aux actionnaires 30 fr. par action, représentant une année d'intérêt de 15 fr. et un à-compte de 15 fr. sur le dividende, soit	9,000,000 »
Reste à répartir	9,643,103 97
Ce qui donne pour chaque action 32 fr. 10 c. plus une fraction de 13,414 fr. 21 c., qui seront portés au compte de l'exercice 1854, comme premier article de recette	

Si vous adoptez cette proposition vous aurez fixé à 62 fr. 10 c. le revenu de chaque action pour 1853; comparativement au revenu de l'année dernière, c'est une augmentation de 28 0/0.

Ainsi, Messieurs, la fusion se justifie de plus en plus par ses résultats.

Le solde du dividende, soit 32 fr. 10 c., sera payé à partir du 1er avril, à la caisse du bureau central de la Compagnie.

Comme les années précédentes, nous vous demandons la nomination d'une Commission spéciale à laquelle seront soumis tous les comptes qui vous ont été présentés.

---

(1) *Produit de 1853,*		20,876,399 07
Prélèvement sur ce produit, savoir :		
Pour l'amortissement du capital social	254,865 »	
25 fr. par action ou 0/0 du capital social	7,500,000 »	
Pension de M. Leconte,	12,000 »	
	7,766,865 »	
Reste		13,109,534 »
Sur lesquels doit être calculé le prélèvement de 15 0/0 en faveur des employés, soit :		1,966,430 10

CHAPITRE III.

OBJETS DIVERS.

Vous avez vu, Messieurs, par l'exposé de notre situation financière, que le montant de nos ressources réalisées ou à réaliser dans le cours de l'année 1854 est inférieur à 11 millions.

Ces ressources ne sauraient évidemment nous permettre de faire face aux besoins que nous crée l'avancement progressif du réseau : nous aurons donc à prendre des mesures pour nous en procurer de nouvelles, en vertu des autorisations que vous nous avez déjà données.

Dans les circonstances actuelles, nous aurions voulu pouvoir nous dispenser de recourir à ces mesures; mais nous ne sommes pas libres à cet égard. Les clauses de notre contrat avec l'Etat nous imposent des devoirs qu'il faut remplir.

Nous avons à payer au Gouvernement une subvention de 5,300,000 fr., dont le paiement ne saurait être ajourné; les travaux commencés doivent être achevés dans les délais fixés, et ce n'est, d'ailleurs, qu'en les terminant promptement que vous pourrez recueillir le fruit des dépenses qui y ont déjà été consacrées.

S'il ne nous est pas permis de différer un emprunt, nous en limiterons, du moins, la quotité à 36 millions, c'est-à-dire à la stricte mesure de nos besoins les plus urgents, et nous chercherons la combinaison la plus propre à ménager les intérêts de la Compagnie. S'il y a un sacrifice à faire, par suite des circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, ce sacrifice ne sera pas sans quelque compensation; le nouvel emprunt devant être, en effet, comme tous les autres, réservé de préférence aux actionnaires, les avantages qu'il présentera pour les prêteurs seront acquis à tous ceux d'entre vous qui prendront part à la souscription.

Dans votre réunion du 31 mars de l'année dernière, vous nous avez donné tous pouvoirs pour ramener à un même titre et à des conditions uniformes les divers emprunts contractés par la Compagnie. Le moment actuel serait mal choisi pour une opération aussi délicate. Mais nous persistons dans la pensée qui nous avait portés à vous demander ces pouvoirs, et nous nous réservons d'y donner suite en temps opportun, d'ici à l'époque où nous aurons complété la constitution de la dette que vous nous avez autorisés à créer pour l'achèvement de notre réseau.

II.

Dans cette même assemblée du 31 mars 1853, vous avez approuvé la convention provisoire passée entre la Compagnie et M. le duc de Padoue, et suivant laquelle il était fait bail à la Compagnie de l'hôtel sis rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, avec faculté, pendant cinq années, d'acquérir cet hôtel ainsi que les droits au bail emphytéotique des terrains attenants, au prix de 1,400,000 fr. Sur cette somme, et d'après la convention provisoire, 1,100,000 fr. étaient applicables à l'hôtel, et 300,000 fr. à la jouissance emphytéotique des terrains contigus.

Vous avez autorisé le Conseil à exécuter cette convention, en y apportant les modifications qu'il jugerait nécessaires, et à user, quand bon lui semblerait, de la faculté d'acquisition.

La convention provisoire devait, à raison de la nature de l'immeuble qui formait le majorat de M. le duc de Padoue, être soumise à la sanction du pouvoir législatif, et une expertise préalable devait déterminer la valeur de la propriété, sur laquelle l'Etat avait des droits éventuels à exercer. Cette nécessité avait été prévue dans la convention provisoire.

Il a été procédé à l'expertise, qui a porté le prix de l'hôtel à 1,197,000 fr., et la jouissance des terrains emphytéotiques à 400,000 fr.; cette dernière somme payable en 15 années, à dater du 1er avril 1853, à raison de 26,666 fr. par an, sans intérêts.

Le Conseil d'administration, après avoir pris connaissance de ces résultats, n'a pas hésité à user des pouvoirs que vous lui avez conférés, et il a opté pour l'acquisition.

C'est sur ce consentement, exprimé par la Compagnie, qu'est intervenue la loi du 10 juin 1853, qui a autorisé M. le duc de Padoue à céder l'hôtel et les dépendances, aux conditions que nous venons de vous faire connaître.

Le contrat d'acquisition, qui a dû être passé en la forme administrative, a été signé le 21 de ce mois. S'il y a un excédant de 97,000 fr. sur le prix qui avait été déterminé par la convention provisoire pour l'hôtel, il convient d'ajouter que M. le duc de Padoue a renoncé à se prévaloir personnellement, vis-à-vis de nous, des conclusions de l'expertise. D'un autre côté, la fixation du prix de la jouissance emphytéotique à une somme de 400,000 fr., payable en quinze années, sans intérêts, présente un avantage sur le prix ferme de 300,000 fr. payables immédiatement, ou au moins dans un court délai, et avec intérêts.

La Compagnie venait d'arrêter cette résolution, lorsqu'elle apprit que la nu-propriété des terrains soumis à l'emphytéose devait être prochainement mise en vente. La durée trop courte de la jouissance emphytéotique ne permettait pas à la Compagnie d'utiliser sérieusement des terrains qu'elle devait abandonner en 1867 et en 1868, avec l'obligation de laisser, sur une portion de ces mêmes terrains, les bâtiments qui y auraient été édifiés.

Le Conseil d'administration a donc pris la résolution de se présenter aux enchères qui devaient s'ouvrir; et le 8 mars dernier, la Compagnie s'est rendue acquéreur de toute la partie de la nu-propriété qui s'étend à l'extrémité de l'hôtel et en retour sur la rue Neuve-des-Mathurins, au prix de 568,000 fr.

Par suite de cette acquisition, vous vous trouvez propriétaires de 7,510 mètres de terrains qui bordent des rues où les constructions ont depuis longtemps une valeur toujours croissante.

C'est là qu'est installé, dans des conditions tout à fait satisfaisantes pour le public, le service central de la Compagnie. En dehors des bâtiments où ce service est établi, et de la salle où vous êtes en ce moment réunis, il reste de vastes emplacements dont nous aurons à tirer parti, soit en les revendant, soit en y élevant des constructions qui seraient ensuite louées. Nul doute, Messieurs, que nous n'obtenions ainsi cet important résultat : d'avoir donné à à notre siége central toute l'extension et toutes les facilités que comportent les nombreuses relations qu'il entretient avec les actionnaires, tout en réduisant le chiffre représentatif de notre loyer à des proportions modérées.

Le Conseil, en sollicitant votre approbation pour les dernières acquisitions qu'il a faites, vous demande, en outre, de lui conférer les pouvoirs nécessaires à l'effet d'utiliser les terrains dont vous êtes devenus propriétaires, d'en user et d'en disposer au mieux des intérêts de la Compagnie.

III.

Le chemin de Ceinture est aujourd'hui à peu près terminé ; déjà il a pu rendre aux Compagnies de chemins de fer des services considérables, en facilitant leur approvisionnement en coke pendant l'interruption prolongée des voies navigables. D'ici à très-peu de jours, il sera livré complétement à la circulation, ce qui permettra de supprimer un camionnage coûteux pour le commerce et gênant pour la circulation intérieure de Paris.

IV.

Nous arrivons, Messieurs, à l'objet de la modification aux statuts qui est indiquée dans l'ordre du jour.

Le changement que nous vous proposons a pour but de satisfaire aux réclamations qui se sont élevées en ce qui touche la participation des employés dans les bénéfices de la Compagnie. Dans l'Assemblée générale du 15 novembre dernier, le Conseil vous a promis de les examiner et de chercher à y faire droit, sans compromettre en principe une institution que vous avez créée, il y a dix ans, et qui est entrée aujourd'hui dans les mœurs et dans les besoins, dans les espérances légitimes de quatre mille familles.

Cet engagement, le Conseil l'accomplit en ce moment, en venant vous faire connaître la combinaison à laquelle il s'est arrêté après de longues délibérations.

Comme nous vous l'indiquions tout à l'heure, le principe de la participation ne pouvait être supprimé. Indépendamment du caractère particulier qu'il a revêtu en prenant place dans les statuts de la Compagnie, il a pour lui la sanction de la nécessité et de l'expérience : de la nécessité, parce que personne ne saurait admettre que, dans des entreprises appelées à durer un siècle, et au succès desquelles les employés consacrent leur existence, il suffise de payer à ceux-ci un salaire destiné à les faire vivre pendant la durée de leur service, sans leur assurer aucune ressource pour les temps où la maladie, la fatigue, la vieillesse ne leur permettront plus aucun travail ; — de l'expérience, parce que plus on examine ces questions de prévoyance qui sont à l'ordre du jour dans la société, et en particulier dans les Compagnies de chemins de fer, plus on demeure convaincu que le principe adopté par vous, il y a dix ans, joint au mérite d'une efficacité réelle l'avantage d'être, en définitive, le moins onéreux, puisque cette efficacité ne saurait s'obtenir qu'à la condition d'accroître vos propres bénéfices.

En pareille matière, Messieurs, il n'y a que deux systèmes possibles : celui des caisses de retraite alimentées par un prélèvement fixe sur les recettes annuelles, et celui d'une association limitée dans les profits d'une exploitation que le travail et le dévouement contribuent si puissamment à rendre économique et féconde. Sans vouloir nous livrer ici à une discussion qui serait hors de propos, nous n'aurons pas de peine à établir que le système des caisses de retraite aboutit presque inévitablement à l'un de ces deux écueils : ou bien il avorte s'il est fondé sur une dotation insuffisante, ou bien il entraîne dans une voie de sacrifices sans bornes. — L'histoire des établissements de ce genre créés par l'Etat, pour ses divers services publics, atteste surabondamment cette vérité, et vous savez à quel parti le gouvernement a dû se décider l'année dernière pour sortir des difficultés que ce système avait fait naître. De plus, une caisse des retraites, à supposer qu'elle pourvoie convenablement aux besoins éloignés, ne fournit aucun moyen de parer aux embarras et aux nécessités qui se présentent si fréquemment dans le cours ordinaire de la vie. Si elle produit quelques fruits à l'époque où l'âge condamne au repos, elle est stérile jusque-là. C'est un système au moins incomplet, et qui ne résout, même dans l'hypothèse la plus favorable, qu'une seule des données du problème complexe auquel on l'applique.

Ce point est ressorti avec une évidence éclatante de toutes les discussions qui ont occupé votre Conseil. Nous sommes donc unanimes à vous dire aujourd'hui que *le principe de la participation des employés* dans les bénéfices *doit*, selon notre conviction profonde, *être maintenu*, non pas seulement parce qu'il a l'importance d'une institution statutaire, mais encore et surtout parce qu'il réalise de la manière la plus satisfaisante la grande et honorable pensée qui vous l'a fait établir en 1844.

D'accord sur cette première question, nous avons examiné ensuite si, dans l'intérêt même de l'institution, et pour rester fidèle à l'esprit qui la caractérise, il n'y aurait pas convenance à adopter certaines modifications, conseillées par l'état nouveau de nos affaires depuis 1852. Il est certain que les conditions actuelles du développement de notre trafic ne sont plus les mêmes qu'avant la fusion. Un champ beaucoup plus vaste se trouve ouvert devant nous; et si l'exploitation de cet immense réseau exige un plus grand nombre de bras et d'intelligences, il y a lieu d'espérer aussi que sa fécondité naturelle donnera, dans des circonstances normales, des résultats auxquels personne n'avait pu songer il y a dix ans.

Frappés de cette considération, nous avons reconnu l'opportunité d'un changement dans la manière d'appliquer le principe, et la combinaison que nous venons vous présenter réalise ce changement sous trois formes différentes.

En premier lieu, nous avons élevé de 15 fr. le taux du prélèvement privilégié qui s'exerce au profit des actions. Sous l'empire des statuts actuels, la participation des employés commence quand les porteurs de titres ont reçu 25 fr., soit 7 millions et demi de produits nets. Aux termes du nouvel article que nous soumettons à votre vote, la participation ne commencera qu'après que vous aurez reçu 12 millions de produits nets, c'est-à-dire 40 fr. par action, amortissement déduit. Il résultera de cette première modification un accroissement certain de 675,000 fr. par an dans vos revenus.

En second lieu, la quotité même de la participation est réduite. Dans l'état actuel des choses, sur tout ce qui excède 7 millions et demi de produits nets ou 25 fr. par action, la part des employés est invariablement de 15 0/0. Nous vous proposons d'adopter une échelle proportionnelle qui fera décroître l'importance relative de cette part, à mesure que les bénéfices augmenteront. Vous venez de voir que jusqu'à 12 millions de bénéfices, soit 40 fr. par action, les employés, d'après notre première proposition, ne recevraient rien. Au delà de 40 fr. par action et jusqu'à 70 fr., leur participation dans les produits nets serait fixée à 15 0/0. Mais, à partir de 70 fr. par action et jusqu'à 80 fr., elle ne serait plus que de 10 0/0 sur cet excédant. Et quand le revenu de vos titres aura dépassé 80 fr., la part des employés dans la portion des bénéfices représentant cette augmentation, ne sera plus que de 5 0/0.

Enfin, comme vous ne l'ignorez pas sans doute, il est prélevé, sur les fonds de la participation, des secours en faveur des employés blessés, des veuves et enfants de ceux qui périssent dans l'exercice de leurs fonctions, trop souvent dangereuses. D'après le règlement actuellement en vigueur, une somme de 50,000 fr. doit toujours être disponible pour les applications de cette nature que le Conseil juge à propos de faire. Nous vous proposons de quintupler ce prélèvement sur les fonds de la participation, c'est-à-dire de le porter à 250,000 fr., ce qui réduira d'autant la portion à répartir entre les employés, et dégrèvera le budget des allocations que l'humanité, ainsi que la nécessité de rémunérer les services exceptionnels, nous commandent d'y imputer chaque année. La nouvelle réserve, prise sur le produit de la participation, ne sera plus, en effet consacrée seulement à venir en aide aux employés blessés, ou aux veuves et enfants des employés qui auront péri. Elle s'appliquera aussi au soulagement de ceux qui auront contracté dans le service des infirmités précoces. Elle formera, en outre, un fonds spécial qui nous permettra, sans qu'il vous en coûte rien désormais, d'entretenir et de stimuler de plus en plus, dans le personnel, cet esprit d'émulation qui est l'âme des grandes entreprises. En un mot, cette nouvelle réserve, appelée à fonctionner à la fois comme fonds de secours et comme fonds d'encouragement, fera face à toutes les destinations que le règlement de 1850 avait laissées en dehors de ses prévisions, et qui, dès lors, retombaient à la charge de la Compagnie.

En résumé, d'après la combinaison qui vous est soumise, l'action de la participation commencerait plus tard qu'aujourd'hui ; elle serait, en outre, contenue par le jeu de l'échelle décroissante et par l'augmentation du prélèvement non distribuable, dans des limites qui, en aucun cas, ne lui permettraient d'aller au delà du but qu'il est désirable de la voir atteindre.

Nous avons la confiance que cette triple modification est de nature à ne laisser subsister aucune réclamation légitime. Aller plus loin, ce serait enlever à une institution qui honore la Compagnie toute sa valeur effective et morale.

N'oubliez pas, Messieurs, que cette participation, ainsi ramenée à des proportions convenables, ne sera pas touchée intégralement par les ayants droit. Un tiers seulement de ce qu'il leur revient est remis aux employés à la fin de chaque exercice; un autre tiers est déposé à la Caisse d'épargnes, comme ressource pour les moments difficiles : c'est là que, dans le cas où le salaire mensuel ne suffit plus, l'employé, avec l'autorisation du Conseil, va puiser une assistance qui est le fruit de ses économies. Le troisième tiers est versé à la caisse des retraites, qui, elle aussi, joue un rôle dans l'ensemble de ces mesures de prévoyance, mais qui n'apparaît que comme complément du système, pour assurer des ressources à ceux qui arrivent jusqu'à la vieillesse. Grâce à cette répartition règlementaire du montant annuel de vos libéralités, l'employé pourvoit donc lui-même à toutes les situations qu'il est appelé à traverser, aux besoins ordinaires et exceptionnels du présent comme aux nécessités lointaines de l'avenir. Il n'a plus rien à vous demander, dans quelques circonstances qu'il se trouve placé : condition doublement avantageuse qui, en donnant à votre personnel un bien-être nécessaire, lui laisse la satisfaction de ne le devoir qu'à son travail, et qui vous affranchit vous-mêmes, une fois pour toutes, de ces obligations

qu'une grande Compagnie contracte naturellement à l'égard de ses serviteurs.

Si vous adoptez les mesures que nous vous proposons, le règlement de 1850 sera modifié par le Conseil en conséquence, et l'application en sera faite à partir du 1er janvier 1854. Vous recueillerez donc le fruit de ces mesures dès l'exercice actuellement en cours.

Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à vous indiquer les noms des cinq administrateurs que le sort a désignés comme sortant cette année.

Ce sont :

MM. le comte de Ségur,
Bourion,
le président de Gascq,
Dufeu,
Gladstone.

Ainsi que vous le savez, d'après l'art. 19 des statuts, les administrateurs sortants peuvent être réélus.

PREMIÈRE RÉSOLUTION

Relative à l'acquisition de l'hôtel de Padoue et de la nu-propriété des terrains en dépendants, et aux pouvoirs à donner au Conseil d'administration.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport,

Approuve et ratifie :

1° L'acquisition faite par la Compagnie, suivant acte passé devant M. le préfet de la Seine, le 21 mars 1854, de l'hôtel sis rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, moyennant le prix de 1,597,000 fr., savoir : 1,197,000 fr. pour l'hôtel et 400,000 fr. pour le droit de bail emphytéotique des terrains y attenants; ladite somme de 400,000 fr. payable en quinze années, à raison de 26,666 fr. par an, sans intérêts; le tout en conformité de la loi du 10 juin 1853;

2° L'acquisition faite par la Compagnie, suivant jugement de l'audience des criées du tribunal de première instance de la Seine du 8 mars 1854, de la nu-propriété des terrains y attenants, au prix de 568,000 fr., en sus des charges.

L'assemblée générale donne au Conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet de disposer des dépendances de l'hôtel et de les utiliser ainsi qu'il avisera; de les céder ou vendre en tout ou en partie, à telles clauses et conditions qu'il déterminera, au mieux des intérêts de la Compagnie.

DEUXIÈME RÉSOLUTION

Relative à la modification des statuts.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport;

Vu l'art. 62 des statuts,

Décide :

Le dernier paragraphe de l'art. 52 des statuts de la Société sera modifié et rédigé ainsi qu'il suit :

« Après ces prélèvements, le surplus des » produits est réparti, à titre de dividende, » entre toutes les actions indistinctement, et à » raison de un trois cent millième par action. » Toutefois, lorsqu'il a été attribué à chaque » action une somme totale de *quarante francs*, » il est, sur le surplus des produits, fait distrac- » tion de 15 0/0, qui sont répartis par le » Conseil d'administration entre les employés » de la Compagnie, en proportion des traite- » ments ou à raison des services, d'après les » bases arrêtées par l'assemblée générale.

» Lorsque, par application des dispositions » qui précèdent, il a été attribué à chaque » action une somme totale de 70 fr., le prélè- » ment à effectuer sur les produits nets excé- » dants est réduit à 10 0/0.

» Lorsque, par application des dispositions » qui précèdent, il a été attribué à chaque » action une somme totale de 80 f., le prélève- » ment à effectuer sur les produits nets excé- » dants est réduit à 5 0/0. »

Le Conseil est autorisé à consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter à la modification et à la rédaction ci-dessus. Le directeur est autorisé à passer tous actes en conséquence.

Le Conseil est autorisé à modifier le règlement du 27 mars 1850, en conformité de la présente résolution et des propositions développées dans le rapport, pour le nouveau règlement être appliqué à partir du 1er janvier 1854.

TROISIÈME RÉSOLUTION,

Relative à la fixation du produit net de l'exercice 1853.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport, le produit net de l'exercice 1853 est fixé à 62 fr. 10 c par action.

En conséquence, et attendu qu'une somme de 30 fr. par action a déjà été payée, à titre d'intérêt et d'à-compte sur le dividende, le solde restant à payer est fixé à 32 fr. 10 c.

QUATRIÈME RÉSOLUTION,

Relative à la nomination d'une Commission de quatre actionnaires, pour l'examen des comptes de l'exercice 1853.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, les comptes des recettes et dépenses, tant de premier établissement que d'exploitation, pendant l'année 1853, seront soumis à l'examen d'une Commission d'actionnaires, chargée d'en faire son rapport à l'Assemblée générale, dans sa réunion ordinaire de l'an prochain.

Sont élus membres de cette Commission :

MM. Blondel, conseiller référendaire honoraire à la Cour des comptes;
Esquirol, conseiller référendaire à la Cour des comptes;
le comte de Germiny, receveur général de la Seine-Inférieure, ancien ministre des finances;
le comte de la Panouze, propriétaire, membre de plusieurs Conseils d'administration de sociétés anonymes.

CINQUIÈME RÉSOLUTION,

Relative à la nomination de cinq administrateurs, par suite d'expiration de mandat.

Sont réélus administrateurs pour cinq années :

MM. le comte de Ségur,
Bourion,
De Gascq,
Dufeu,
Gladstone.

RAPPORT

de la Commission spéciale chargée de l'examen des comptes de l'exercice 1852.

Messieurs,

La Commission nommée dans l'assemblée générale du 31 mars 1853 pour la vérification des comptes de l'exercice 1852, m'a chargé de vous soumettre son rapport et ses conclusions.

C'est dans les comptes de 1852 que se trouvent compris, vous le savez, Messieurs, les premiers résultats de cette fusion d'intérêts et d'existence qui s'est opérée entre les anciennes Compagnies d'Orléans, du Centre, de Bordeaux et de Nantes. Il était facile de prévoir que la tâche de vos Commissions serait grande; nous n'avons pu, toutefois, en mesurer bien exactement l'étendue qu'au moment où nous avons eu sous les yeux l'ensemble des pièces et des documents de toute nature qui devaient faire l'objet de nos études et de nos recherches. Ce surcroît du travail imposé à l'administration par l'ouverture de la section nouvelle qui complétait la ligne de Paris à Bordeaux, et le mouvement des affaires courantes qui prenaient de jour en jour une extension plus considérable, n'ont pas permis à la direction de comptabilité, malgré des efforts auxquels nous rendons pleine justice, de préparer et de réunir aussi promptement qu'elle l'aurait voulu, les élémens, ou, si l'on peut ainsi parler, les instruments de notre vérification. Lorsqu'ils nous ont été remis, le terme de rigueur assigné par les statuts à la convocation annuelle des actionnaires se trouvait déjà trop rapproché pour que la Commission, limitée à trois membres par la résolution du 31 mars 1853, pût conserver l'espoir d'achever dans un si bref délai l'examen consciencieux et approfondi que vous étiez en droit d'exiger d'elle. L'insuffisance de nos forces devenait évidente, nous ne pouvions recourir à vos décisions, et le temps pressait. Nous avons d'abord pris soin de nous assurer que le Conseil d'administration, dans l'ordre de ses attributions et de ses pouvoirs, ne voyait rien qui s'opposât à l'adjonction d'un quatrième commissaire; puis, cet assentiment obtenu, comme il nous était d'ailleurs démontré que le Conseil, par des raisons qui n'ont pas besoin d'être exprimées, se refuserait à nommer lui-même notre nouveau collaborateur, nous avons assumé sur nous la responsabilité du choix.

C'est à M. le comte de Lapanouze que la Commission s'est adressée, dans la persuasion où elle est encore, que le nom de cet honorable actionnaire, l'estime dont il jouit, l'expérience qu'il s'est acquise dans la pratique des affaires industrielles et commerciales, l'auraient désigné à vos suffrages s'il nous avait été possible de les recueillir. Nous espérons obtenir votre approbation pour la mesure que nous avons prise, et surtout pour le choix que nous avons fait.

Notre rapport sera divisé en trois paragraphes :

1° Compte de premier établissement;
2° Compte d'exploitation;
3° Comptes des correspondances de la Compagnie.

§ 1. — Le compte de premier établissement s'arrête au 28 février 1853. Pour se faire une idée précise des recettes et des dépenses dont il se compose, il faut nécessairement se reporter à quelques-uns des principaux actes qui ont précédé, consommé ou suivi la fusion.

Nous vous prions, Messieurs, de vous rappeler :

Qu'aux termes des conventions passées les 8, 20 et 18 mars 1852, entre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, et les Compagnies du Centre, de Bordeaux et de Nantes, la Compagnie d'Orléans est devenue cessionnaire du bail d'exploitation de chacune de ces trois dernières lignes ;

Que les mêmes conventions, tout en faisant remonter au 1er janvier l'entrée en jouissance de la Compagnie cessionnaire, ont donné six mois aux Compagnies cédantes pour effectuer la remise de leur service ; que jusqu'au 30 juin, ces Compagnies ont conservé, comme par le passé, la gestion de leurs affaires, et qu'au 30 juin, la Compagnie d'Orléans a pris possession et charges de l'actif et du passif existant à cette époque, en bloc, à forfait et sans discussion ;

Que le fonds social de la Compagnie d'Orléans a été porté à 150 millions, et divisé en trois cent mille actions de 500 francs chacune.

Que 282,134 de ces actions nouvelles ont été remises aux porteurs des actions présentées des quatre Compagnie fusionnées, dans la proportion de huit actions nouvelles contre cinq actions primitives d'Orléans, ou dix actions primitives du Centre, ou quinze actions primitives de Bordeaux, ou vingt actions primitives de Nantes ;

Que le Conseil a été autorisé à émettre, au prix de 700 fr., c'est-à-dire à 200 fr. au-dessus de leur valeur nominale, les 17,866 actions nécessaires pour coumpléter le nombre de trois cent mille;

Qu'un bureau de compensation, établi au sein même de la Compagnie, dans l'intérêt des porteurs de moins de cinq actions primitives, s'est chargé de la vente et de l'achat des fractions de titres, au cours de la bourse et sans frais d'aucune espèce;

Enfin, que les porteurs des 113 actions de jouissance, dont le capital avait été remboursé avant la fusion, ont été admis à les reconstituer en actions d'*omnium*, moyennant un versement de 350 fr. par action.

Les dispositions que nous venons de retracer expliquent la nature et l'origine des principales opérations de recette et de dépense qui figurent au compte de premier établissement.

C'est ainsi que nous trouvons dans la recette :

Les 150 millions qui forment le fonds social; le montant des deux premiers emprunts ; l'à-compte réalisé sur le troisième; la valeur des actions amorties et reconstituables ; le bénéfice obtenu sur 17,731 actions émises à 700 fr., et sur 135 actions émises par fractions au cours de la Bourse ; le fonds de réserve de la Compagnie du Centre, et le reliquat du fonds social des Compagnies du Centre et de Nantes, déduction faite du passif laissé par la Compagnie de Bordeaux.

Nous trouvons dans la dépense:

Tous les frais relatifs au premier établissement du chemin de fer de Paris à Orléans ; le prix d'acquisition des lignes du Centre, de Bordeaux et de Nantes; l'opération d'ordre qui balance l'augmentation apportée au montant du fonds social de l'entreprise par l'échange des anciens titres, au nombre de 176,334 contre 282,134 actions nouvelles; enfin les travaux exécutés sur toutes les sections depuis le 30 juin 1852 jusqu'au 28 février 1853.

Il nous reste maintenant à considérer le compte de premier établissement sous le rapport de l'imputation et de la justification des recettes et des dépenses ; ici, pour éviter des répétitions qui nous exposeraient à fatiguer inutilement l'attention de l'assemblée, nous réunissons dans le même paragraphe les observations applicables au compte de premier établissement et celles qui nous ont été suggérées par l'examen du compte d'exploitation.

Personne de vous n'ignore, Messieurs, que chacun de ces deux services a des ressources et des charges qui lui sont exclusivement propres ; que les recettes ou les dépenses de premier établissement ne peuvent être transportées au compte d'exploitation, et réciproquement, sans qu'il en résulte un défaut de vérité dans la fixation du dividende annuel, ou dans la situation financière de l'entreprise. Ce point essentiel a été pour votre Commission l'objet d'une vérification très-attentive, et nous avons reconnu que les distinctions nécessaires étaient régulièrement observées dans les deux comptes.

A l'égard des justifications, si dans la masse des pièces produites et qui se comptent par milliers, il s'est rencontré çà et là quelques omissions, quelques erreurs, quelques négligences de forme, ces imperfections très-rares, portant sur de très-faibles sommes, et dont le redressement est d'ailleurs facile, ne doivent pas nous empêcher de déclarer que les productions faites à l'appui des deux comptes établissent de la manière la plus satisfaisante, en recette, les droits de la Compagnie; en dépense, sa libération.

Le compte de premier établissement présentait au 28 février 1853 un excédant de recette de 26,758,909 fr. 49 c.

§ 2. — Le Conseil d'administration dans son rapport imprimé, vous a donné, Messieurs, le tableau des recettes et des dépenses effectuées par le service de l'exploitation, du 1er janvier au 31 décembre 1852; vous connaissez parfaitement la nature et l'objet de ses opérations, qui se reproduisent chaque année dans les comptes de la Compagnie avec les mêmes divisions et sous les mêmes titres. Nous avons constaté plus haut la régularité des imputations et des pièces justificatives ; nous pouvons donc passer au résultat final, c'est-à-dire au produit net qui a servi de base pour la fixation du dividende.

Les recettes présentent sur les dépenses un excédant de 15,459,551 fr. 62.

Vous avez lu dans le rapport du Conseil que cette somme appartenait :

1° A l'amortissement du fonds social,	254,500 »
2° A M. Lecomte, pour	12,000 »
3° Aux employés de la Compagnie pour	867,457 75
Ensemble,	1,133,957 75
4° Aux actionnaires, pour	14,325,593 87
Somme égale,	15,459,551 62

Il y est de plus expliqué, dans une note, que le chiffre de la participation des employés, calculé sur les bénéfices possibles du prélèvement, s'élevait à 1,153,957 75

Mais que les employés des anciennes Compagnies du Centre, de Bordeaux et de Nantes, n'ayant été admis à la participation qu'à dater du 1er juillet, et la part afférente aux six premiers mois pour ces employés faisant retour à la Compagnie nouvelle pour 286,500 »

La somme à distribuer pour les deux semestres, à titre de participation, se trouvait réduite à 867,457 75

La participation des employés a souvent occupé les assemblées générales, tantôt sur des propositions émanées du Conseil, tantôt par suite d'observations présentées ou de vœux émis par quelqu'un des actionnaires. Dans cette séance même, vous serez appelés à délibérer sur des modifications à l'art. 51 des statuts. La Commission ne vous apporte pas un avis ; elle ne veut ni ne doit anticiper la discussion. Mais il lui a paru qu'un exposé succinct de ce qui s'est fait jusqu'à ce jour au sujet du prélèvement ne serait pas sans utilité pour l'appréciation de ce qui peut encore être à faire. Les renseignements qui vont suivre ont été puisés dans les statuts de la Compagnie, dans les rapports du Conseil, dans les procès-verbaux de nos assemblées générales, et dans les états dressés pour la répartition du dernier prélèvement, du prélèvement de 1852.

La participation a été votée par l'Assemblée générale des actionnaires, en 1844, le 30 mars, il y a dix ans jour pour jour. La pensée du Conseil était de stimuler le zèle des employés, de récompenser leurs efforts, d'attirer et de retenir les hommes capables, de créer des garanties de bonne gestion, de tendre constamment à l'augmentation des produits et à la diminution des dépenses. Voici le texte de la résolution qui fut prise et qui a passé dans les statuts :

« Après l'acquittement des charges et l'affectation de 8 0/0 (soit 40 fr.) aux actionnaires, il sera fait, s'il y a lieu, distribution de 15 0/0 sur le surplus des produits annuels, pour le montant de ce prélèvement être réparti par le Conseil d'administration entre les employés de la Compagnie d'après les bases d'un règlement qui sera soumis à l'Assemblée générale. »

Trois règlements ont été successivement dressés et approuvés pour la répartition des 15 0/0. Nous ne parlons des deux premiers que pour ordre. Le troisième porte la date du 27 mars 1850. C'est le règlement en vigueur aujourd'hui. Nous aurons occasion d'en citer tout à l'heure les dispositions essentielles.

Depuis la réunion des quatre lignes, les statuts de la Compagnie ont dû subir un remaniement complet. Ce qui concerne la participation se trouve inscrit maintenant à l'art. 52. La portion privilégiée du revenu des actions, c'est-à-dire les 40 fr. assurés aux actionnaires avant tout prélèvement pour les employés, ne figure que pour 25 fr. dans le nouvel article. Mais il n'y a pas là de modification réelle, il n'y a qu'un chiffre traduit par un autre. Cinq actions primitives ayant été remplacées par huit actions nouvelles, il est évident que les 200 fr. de privilége attribués aux premières, sont exactement représentés par les huit fois 25 fr. affectés aux secondes. Si le chiffre de 40 fr. avait été maintenu pour celles-ci, c'est alors que les statuts auraient été modifiés, car la portion privilégiée du revenu aurait été augmentée de 3/5es, et portée à 74 fr. Ces détails paraîtront minutieux peut être, mais nous avons cru nécessaire de bien préciser les faits.

Vous venez de voir, Messieurs, dans quels termes les statuts qui sont la loi de la Compagnie consacrent le principe et le chiffre du prélèvement.

Le principe, il n'a jamais été attaqué. On s'est accordé à reconnaître qu'il était d'une bonne et sage administration d'associer ainsi les employés à toutes les chances, heureuses ou moins favorables de l'entreprise. Il faut dire seulement que dans la dernière réunion, celle du 15 novembre 1853, on a élevé, mais en termes ubitatifs et sans proposition formelle, la question de savoir s'il ne conviendrait pas de subs-

tituer une allocation fixe à la participation éventuelle.

Le chiffre a été l'objet de quelques observations critiques. On a, dans plusieurs circonstances, exprimé la crainte que le produit des 15 0/0 ne vînt, un jour à venir, à prendre des proportions trop considérables. Toutes les fois que cette appréhension s'est manifestée, le Conseil a répondu que, le cas échéant, il serait avisé à des moyens de réduction.

Nous arrivons à la répartition dernière. Elle a été faite dans les conditions déterminées par le règlement du 27 mars 1850, dont les art. 1, 2, 3 et 9 sont ainsi conçus :

« Art. 1. La somme à provenir chaque année du prélèvement qui pourra être opéré sur les produits de l'exploitation, conformément à l'art. 56 (maintenant l'art. 52), des statuts en faveur des employés de la Compagnie, sera attribué à chacun d'eux dans la proportion du traitement dont il aura joui dans le cours de l'année, sauf l'exécution préalable de dispositions contenues à l'art. 9 ci-après.

» Art. 2. Tout employé révoqué dans le cours de l'année perdra ses droits à la répartition.

» Art. 3. Un tiers de la somme attribuée à chaque employé lui sera payé comptant.

» Un tiers sera versé pour son compte à la Caisse d'épargne de Paris ;

» Un tiers sera versé pour son compte, soit dans la Caisse des retraites à instituer par l'État (le projet était alors en discussion à l'Assemblée législative), soit dans toute autre caisse publique ou particulière, à l'effet de lui faire constituer par cette caisse une pension viagère à l'âge de 50 ans (Le maximum de cette pension viagère est fixé à 600 fr. par l'art. 5.)

» Art. 9. Chaque année, avant toute répartition, il sera fait sur la somme à distribuer un prélèvement à l'effet de former successivement un fonds de 50,000 fr. destiné à venir au secours des employés qui, dans l'exercice de leurs fonctions auront reçu des blessures ou contracté des maladies les mettant dans l'impossibilité de continuer leur service, ainsi que des veuves et des enfants de ceux qui auront succombé par suite des mêmes circonstances ou d'événements extraordinaires.

Le prélèvement annuel sera de la somme nécessaire pour que le fonds de 50,000 fr., lorsqu'il aura été réalisé, reste constamment disponible à la fin de chaque année, sans toutefois que, dans aucun cas, ce prélèvement puisse s'élever au delà du dixième de la somme à répartir.

Nous devons mentionner, en outre, une décision du Conseil, aux termes de laquelle la somme nette à distribuer pour l'exercice 1852 a dû être divisée en deux parties :

L'une, applicable aux seuls employés de la ligne d'Orléans, et calculée sur la portion passible du prélèvement des bénéfices réalisés pendant les six premiers mois par l'exploitation de la seule ligne d'Orléans;

L'autre, 1° aux actionnaires, pour la part afférente aux six premiers mois d'appointements des employés des trois Compagnies du Centre, de Bordeaux et de Nantes; 2° pour les six Compagnies fusionnées, pour les six derniers mois de l'exercice.

Les états dressés pour cette double répartition renferment les noms de 2,786 employés, avec l'indication par semestre du traitement ou de la portion de traitement touchée par chacun d'eux, et du montant des attributions calculées sur cette base.

La somme totale à répartir était de	1,149,506 69
Savoir :	
Produit du prélèvement sur les bénéfices de 1852,	1,153,957 75
Reliquat resté sans emploi sur la répartition de 1851,	8 94
Ensemble,	1,153,966 69
A déduire, pour compléter, à la date du 31 décembre, les 50,000 fr. du fonds de secours,	4,460 »
Net à répartir,	1,149,506 69
La première liquidation faite au profit des seuls employés d'Orléans leur a donné	287,591 89
Restait pour la seconde répartition la somme de	861,914 80
qui a été attribuée :	
Aux actionnaires, par le motif énoncé ci-dessus, jusqu'à concurrence de	255,772 91
Et aux employés des quatre lignes réunies, pour	606,141 89
Total égal,	861,914 80

L'assemblée comprend que les deux répartitions ne pouvaient être opérées sur la même base. Le résultat moyen des attributions est de 341 fr. 12 par 1,000 francs des appointements reçus.

La part des employés évaluée à 867,157 fr. 75 se trouve définitivement augmentée de 30,727 f. 09 c. dans les états de distribution. Une différence de pareille somme se présente en sens inverse dans le chiffre des allocations faisant retour à la Compagnie, allocations que le rapport évaluait à 286,500 »
et que la répartition fixe à 255,772 91

Somme en moins dans la répartition, 30,727 09

Ces différences, nous ne les relevons ici que pour mémoire. Elles appartiennent à des liquidations consommées dans le cours de l'exercice 1853, et dont l'examen doit être nécessairement réservé à la future commission des comptes.

Un dernier mot sur le montant des allocations comparé à celui des appointements. La proportion, comme nous l'avons dit, est de 341 f. 12 c. pour mille. Lorsqu'on exprimait, dans nos assemblées générales, la crainte que la part faite aux employés par la mesure du prélèvement ne s'élevât un jour à des sommes excessives, quelle était la limite qu'on vous proposait d'assigner d'avance au chiffre éventuel de l'attribution ? On se bornait à demander que, dans aucun cas, l'attribution ne pût excéder la moitié du traitement. Cette limite, vous le voyez, Messieurs, n'est pas atteinte, à beaucoup près, par la répartition de 1852. Il ne faut pas, d'ailleurs, perdre de vue, qu'au moyen de l'emploi déterminé par le règlement de 1850, la participation dans la triple affectation qu'elle a reçue représente à la fois les gratifications de fin d'année, les secours qu'une administration comme la vôtre ne refuse jamais à des employés frappés d'un malheur imprévu, et les sacrifices que l'entreprise aurait à s'imposer pour la constitution d'un fonds de retraite. Vous pèserez, Messieurs, toutes ces considérations. Il est temps, pour nous, de revenir à l'objet principal du rapport, et d'achever ce qui nous reste à dire au point de vue de notre mission.

§ 3. — Les comptes de correspondants ne sont et ne peuvent être pour la plupart que de simples bordereaux extraits des écritures de la Compagnie. Nous nous sommes particulièrement attachés, dans la vérification de ces comptes, à ceux qui concernent le service des approvisionnements. Nous les avons trouvés en bonne forme, et les pièces dont ils sont accompagnés justifient l'achat et l'entrée des matières, la sortie par les livraisons successivement faites, et les restes en magasin à la fin de l'exercice.

Le solde créditeur des comptes de correspondance s'élève à	7,362,750 55
L'excédant de recette au compte de premier établissement étant de	26,758,909 49
la Compagnie, au 28 février 1853, avait en caisse ou en portefeuille une somme de	34,121,669 04

Tels sont, Messieurs, les résultats obtenus dans le cours du premier exercice de la fusion. Nous avons été à même de constater ce qu'il a fallu de travaux, de zèle et d'efforts pour organiser une aussi vaste entreprise, et pour imprimer à toutes ses parties un mouvement uniforme et régulier. Le Conseil a déjà rendu témoignage au *dévouement des employés dans tous les degrés de la hiérarchie ;* nous empruntons ses paroles qui rendent notre pensée, et nous ne doutons pas, Messieurs, qu'elles n'expriment aussi la vôtre.

La Commission vous propose d'approuver les comptes de 1852.

RÉSOLUTION

Relative à l'approbation des comptes de 1852.

Conformément aux conclusions de la Commission de vérification, développées dans son rapport, les comptes de l'exercice 1852 sont et demeurent approuvés.

Vote de remerciments à la Commission.

L'assemblée générale vote à l'unanimité des remerciments à MM. les membres de la Commission de vérification.

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

BIBLIOTHÈQUE DU VOYAGEUR

en Chemins de fer et en Bateaux à vapeur

PUBLIÉE PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER, DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, rue Bergère, 20, près du boulevard Montmartre.

Jolie collection de Guides ornés de Cartes et de Gravures, à 2 francs le volume parfaitement relié, et 1 franc 50 c. broché.

La *Bibliothèque du Voyageur en Chemins de fer et en Bateaux à vapeur* se compose d'une collection de nouveaux Guides en France et à l'Étranger, — du *Livret-Chaix*, — et d'une série d'Atlas et de Cartes géographiques.

Ces *Guides* suivent pas à pas les routes de fer ou les fleuves ; ils mentionnent toutes les stations parcourues ; ils donnent l'histoire des pays que l'on traverse, les légendes des monuments ou des châteaux que l'œil curieux interroge ; ils font ressortir les beautés des paysages ; ils signalent les montagnes, les collines, les forêts, les rivières ; ils animent ces paysages en exprimant leur vie, leur couleur, leur harmonie.

Chaque *Guide* donne ainsi, à grands traits, l'histoire pittoresque et toujours vraie de tout ce qui intéresse le Voyageur.

De jolies gravures viennent s'ajouter au texte ; elles représentent les vues des villes les plus importantes, des châteaux les plus curieux, des sites les plus remarquables.

Des cartes géographiques complètent ces *Guides* en donnant en relief et en traduisant pour le regard le tableau du pays que l'on parcourt.

EN VENTE :

Nouveaux Guides
- *à Paris et dans ses environs.*
- *à Londres et dans ses environs.*
- *de Paris à Nantes.*
- *de Paris à Bordeaux.*
- *de Paris à Limoges et à Clermont.*
- *de Paris à Rouen-Havre et Dieppe.*
- *de Paris à Rennes et à Brest.*
- *de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*
- *en Suisse.*
- *de Paris à Bruxelles et Cologne.*
- *sur les bords du Rhin et en Hollande.*
- *de Paris à Strasbourg et à Bâle.*

Etude historique sur la ville de Strasbourg.

Almanach officiel des Chemins de fer.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

PUBLIÉ

PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER

RUE BERGÈRE, 20

Un beau volume, de plus de 700 pages, avec Carte coloriée des Chemins de fer.

PRIX : 5 FR. BROCHÉ. — 6 FR. RELIÉ.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer vient de faire paraître l'*Annuaire officiel des Chemins de fer* pour l'année 1854, publié sous la direction de **M. Petit de Coupray.**

L'existence de l'*Annuaire* date de 1847. Le volume qui vient de paraître fait suite aux précédents, il continue sans interruption et sans lacunes la reproduction des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine des chemins de fer.

Tant d'intérêts publics et privés se rattachent aujourd'hui à cette vaste industrie, elle a pris de tels développements et représente un capital si considérable, elle est devenue, en un mot, une partie si importante de la richesse publique, que tout le monde, les particuliers aussi bien que les Compagnies, doivent connaître les progrès accomplis par les chemins de fer.

Or, l'*Annuaire* est, de tous les ouvrages, celui qui peut le mieux atteindre ce but, et répandre partout les lumières spéciales propres à préparer et hâter l'expérience que le temps n'a encore donnée à personne.

Il suffit d'indiquer sommairement les matières contenues dans le volume de 1854 qui vient de paraître, pour faire apprécier son utilité.

En tête de l'*Annuaire* est placé le cadre administratif du département des travaux publics, correspondant à la section des chemins de fer.

L'énumération du personnel de la Commission centrale des chemins de fer, du service d'inspection, du contrôle et de surveillance administrative, termine le cadre du personnel des agents de ce ministère.

Le côté pratique de l'*Annuaire* réside surtout dans des notices sur chaque chemin, contenant la description détaillée de l'administration de chacune des lignes, et des renseignements statistiques sur le transport des voyageurs et des marchandises, sur le produit par kilomètre et par chemins, sur l'exploitation générale et sur la partie technique, enfin sur la comptabilité des diverses Compagnies, depuis leur formation, pendant l'exécution des travaux, et enfin depuis leur exploitation.

Sous le titre de *Notice générale sur les chemins de fer étrangers*, l'*Annuaire* passe en revue tous les chemins de fer de l'Europe, de l'Amérique et de l'Inde, et publie des documents précieux qui permettent de rapprocher les travaux accomplis en France de ceux des autres nations, et de les comparer entre eux.

L'*Annuaire* présente ensuite, sous la rubrique de *Documents divers*, des notices statistiques sur le Sous-Comptoir des chemins de fer, sur la Télégraphie électrique, et sur les accidents arrivés sur les chemins de fer.

Les chapitres de la *Législation* et de la *Jurisprudence* des chemins de fer français, renferment les lois, décrets, règlements d'administration publique, circulaires et rapports ; ils forment ainsi un recueil complet destiné aux personnes qui ont à s'occuper de ces questions. Les dispositions spéciales à chaque chemin de fer, la jurisprudence commerciale, criminelle et administrative, reproduisent tous les textes, et rappellent les jugements importants rendus sur cette matière.

Viennent ensuite, dans une partie spéciale, les cahiers des charges, les actes de concession, et dans une autre partie les statuts de chaque Compagnie.

Des tables chronologiques, analytiques, et alphabétiques, faites avec beaucoup de soin, terminent l'ouvrage.

L'*Annuaire* de cette année renferme une table générale des chemins de fer, où l'on peut suivre chaque ligne depuis sa naissance jusqu'à ce moment, et apprendre toutes les dispositions législatives dont elle a été successivement l'objet.

A l'*Annuaire* est jointe une carte des chemins de fer français, dessinée d'une façon très-correcte, et coloriée de manière à faire voir clairement le tracé de toutes les lignes exploitées, en construction ou seulement approuvées.

L'étendue et l'importance des matières contenues dans l'*Annuaire* de 1854 en font, pour une certaine classe de lecteurs, non-seulement un ouvrage utile, mais un livre indispensable.

Correspondance.

M. E. C., à V. — N° 1, la baisse de cette valeur tient plus à la Compagnie même qu'aux événements politiques. — N° 2, non.

M. V. C. L., à Quesnay. — La valeur que vous nous signalez est très-médiocre.

M. S. C. ***. — N° 1, bonne valeur qu'il faut conserver. — N° 2, oui. — N° 3, non. — N° 4, 55 fr. — N° 5, jamais.

M. J. B., à Tours. — N° 1, oui. — N° 2, non.

M. J. D., à Paris. — N° 1, excellent. — N° 2, bon. — N° 3, excellent ; les nouveaux ne doivent participer au dividende qu'à partir du 1er janvier 1857. — N° 4, très-bon. — N° 5, médiocre. — N° 6, très-bon.

M. J. V., à Genève. — Cette valeur est excellente et offre une sécurité entière.

M. P. M. — N° 1, non. — N° 2, 53 fr. — N° 3, 75 fr. — N° 4, 70 fr. — N° 5, rien.

M. V., à Bordeaux. — N° 1, valeur de tout repos. — N° 2, sans avenir, mais capital assuré. — N° 3, rien, — N° 4, bientôt.

M. C. M., à Francfort. — La date est rectifiée par le présent numéro. — Les nouveaux retards ne sont pas occasionnés par des causes sérieuses. — Vos appréciations sont judicieuses, mais les événements politiques sont seuls cause du bas prix.

M. de P., à Nantes. — N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, le 1er mai. — N° 4, le 1er juillet. — N° 5, 1er juillet.

M. E. G. M. — N° 1, si sur le prix des 1,000 fr. l'affaire était moins avantageuse, il est évident qu'aux prix de 700 fr. avec un dividende à toucher le mois prochain, la situation est changée. — N° 2, cette étude n'est pas encore achevée.

M***. — N° 1, non. — N° 2, Strasbourg, Méditerranée, Nord, Orléans, Lyon, Mulhouse.

M. H. R., à Vicoigne. — N° 1, oui, dans les prix actuels. — N° 2, s'abstenir dans le prix fixé. — N° 3, non. — N° 4, oui. — N° 5, attendre. — Nos 6 et 7, oui.

M. P., à Saint-Martin. — N° 1, pour le prolongement de Wissembourg. — N° 2, la perte est totale. — N° 3, au 1er janvier 1857.

M. N. J. — N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, achetez. — N° 4, oui. — N° 5, jamais — N° 6, non. — N° 7, 75 à 80 fr.

M. L. M. — Nos 1, 2, 3, 4, 6, excellent comme placement et spéculation. — Nos 5, 7 et 8, moins bon. — N° 9, très-médiocre. — N° 10, excellent comme spéculation.

M. G., à Chalon. — N° 1, les hommes qui dirigent cette entreprise sont extrêmement honorables, et vous devez profiter des prix actuels pour vous faire une moyenne. — N° 2, oui. — N° 3, c'est un prix bien bas pour que cette valeur y atteigne.

M. A. C. — N° 1, non. — N° 2, 25 fr. et en juillet.

M. E., à Roubaix. — Le cours de 400 fr. est plus réel que l'autre. — Nous préférerions acheter 25 n° 2 que les 50 n° 1.

M. E. A. X. — N° 1, oui. — N° 2, 30 fr. — 25 f. — 31 fr. — L'intérêt à 4 0/0. — N° 3, Strasbourg, Méditerranée, Nord, Lyon. — N° 4, Strasbourg, Méditerranée. — N° 5, oui. — N° 6, aux prix actuels ils sont bons. — N° 7, sur le premier, non ; sur l'autre 100 fr. ; sur le troisième, non. — N° 8, Lyon, oui ; Midi, non ; Méditerranée, non.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Compte de l'Exploitation du 1er Septembre 1853 au 28 Février 1854.

RECETTES.

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

Quantité	Désignation	Montant	Total
308,691	Voyageurs	862,400 50	
	Recettes supplémentaires	4,890 45	
947,015 kilog.	Bagages (excédant)	37,010 10	
6,305,848 —	Marchandises	192,519 10	
	Voitures et bestiaux	5,480 40	
	Trains spéciaux	2,918 70	
	Service de la poste	47,816 25	
	Magasinage	4,911 65	
	Total de la grande vitesse		1,157,945 15

SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

Quantité	Désignation	Montant	Total
223,949 tonnes,	Marchandises	1,337,988 90	
	Voitures et bestiaux	7,032 25	
	Magasinage	3,954 50	
	Total de la petite vitesse		1,348,975 65
	Total de la grande et de la petite vitesse		2,506,920 80

RECETTES DIVERSES.

Désignation	Montant	Total
Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers	6,098 53	
Intérêts des fonds disponibles. — Recettes diverses	40,191 19	
Total des recettes diverses		46,289 72
Total général des recettes		2,553,210 52

DÉPENSES.

CHARGES DE L'EXPLOITATION.

Désignation	Montant	Total
Intérêts du prêt de l'État	150,000 »	
Intérêts et remboursement des emprunts	546,310 »	
Intérêts divers	1,484 71	
Loyers	20,375 85	
		718,170 56

IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.

Désignation	Montant	Total
Impôt du dixième	30,051 15	
Droit de licence et permis	497 05	
Contributions et patentes	12,210 90	
Frais de police et de surveillance	7,100 »	
		49,859 10

DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.

Désignation	Montant	Total
Administration	20,511 »	
Personnel	277,517 79	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art	123,715 53	
Entretien des bâtiments	14,071 89	
Traction	396,182 96	
Entretien du matériel roulant	120,592 81	
Entretien du petit matériel et du mobilier	12,670 99	
Eclairage	21,928 48	
Chauffage	6,258 91	
Imprimerie	10,058 81	
Papeterie	3,350 65	
Habillement et équipement	7,571 78	
Frais et articles divers	3,904 46	
Subventions	24,427 55	
Détaxes	4,909 95	
Indemnités pour perte d'effets et avaries	8,055 99	
Assurances	7,809 37	
Frais judiciaires	1,726 78	
Frais généraux	31,295 38	
Caisse de prévoyance	6,052 40	
		1,103,011 48
Total des charges et dépenses de l'exploitation du 1er septembre 1853 au 28 février 1854		1,871,041 14
Excédant des recettes sur les dépenses		682,169 38
Somme égale		2,553,210 52

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 19 au 25 mars 1854.

74,722 voyageurs	251,990 25
Bagages, marchandises, etc	462,227 50
TOTAL	714,217 75

Semaine correspondante de 1853.

68,452 voyageurs	235,426 50
Bagages, marchandises, etc	371,131 17
PRODUIT total	606,557 67

Recette totale du 1er janvier au 25 mars.

1854	7,968,941 66
1853	6,733,685 30
DIFFÉRENCE	1,235,256 36

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1854.

16,330 voyageurs	81,682 29
Bagages, marchandises, etc	105,360 15
TOTAL de la semaine	187,042 35
TOTAL de l'exercice courant	2,380,734 45
Semaine correspondante de 1853	202,373 45
Exercice correspondant de 1853	2,044,383 10

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1854.

11,020 voyageurs	31,892 35
Bagages, marchandises, etc	51,588 60
TOTAL de la semaine	83,470 95
TOTAL de l'exercice courant	323,289 90
Semaine correspondante de 1853	74,930 45
TOTAL de l'exercice correspondant	256,491 90

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1854.

Grande vitesse) 32,406 voyageurs	200,194 75
Petite vitesse) Bagages, marchand.	206,779 00
TOTAL de la semaine	406,973 75
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	3,741,147 35
TOTAL	4,148,121 10
Semaine correspondante de 1853	358,477 70
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	3,544,792 85
TOTAL de l'exercice correspondant	3,903,270 55

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 13 au 19 mars 1854.

13,609 voyageurs	30,120 89
Messageries, bagages, marchandises	37,251 67
TOTAL	67,372 56
Semaine correspondante de 1853	49,868 38
Recette totale du 1er janv. au 19 mars	629,473 94
— 1853	518,333 19
Différence en faveur de 1854	111,140 75

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1854.

Voyageurs	304,797 41
Bagages, marchandises, etc.	441,126 38
TOTAL	745,923 79
Semaine correspondante de 1853	624,824 03
Différence en faveur de 1854	121,199 76
Recettes du 1er janvier au 25 mars	8,726,040 »»
Recette correspondante de 1853	6,570,172 15
Différence en faveur de 1854	2,155,867 85

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 12e semaine.

Du 19 au 25 mars 1854.

Voyageurs	213,209 05
Marchandises	329,826 59
TOTAL de la semaine	543,035 64
Recettes antérieures	5,279,414 91
TOTAL GÉNÉRAL	5,822,450 55
12e semaine de 1854	543,035 64
Semaine correspondante de 1853	422,847 64
Différence en faveur de 1854	120,188 00
Exercice 1854	5,822,450 55
Id. 1853	4,360,980 01
Différence en faveur de 1854	1,461,470 54

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 19 au 25 mars 1854

Voyageurs	11,204 35
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	31,268 24
TOTAL	42,472 59
Recettes antérieures	309,726 48
TOTAL	352,199 07

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 20 au 26 mars 1854.

Ouest. — 10,179 voyageurs (gr. vitesse	43,282 40
(Petite vitesse)	39,643 70
TOTAL	82,926 10
Rive droite. — 24,863 voyageurs	20,908 65
Rive gauche — 16,032 voyageurs	12,751 35
TOTAL	116,586 10
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	60,185 65
Rive droite	19,375 70
Rive gauche	9,561 65
TOTAL	89,123 »»

Recette totale du 1er janvier au 26 mars 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	1,298,550 16
Idem. — 1853	1,078,446 89

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 204 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 mars 1854.

Voyageurs	80,811 15
Bagages et marchandises	124,188 25
TOTAL de la semaine	204,999 40
Semaine correspondante de 1853	147,789 30
Augmentation	57,210 10
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	1,960,086 47
Recette correspondante de 1853	1,342,425 65
Augmentation	617,660 82

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854..	27,293	12,651 35	367 55	13,018 90
1853..	23,157	10,799 70	240 00	11,039 70
En faveur de 1854	4,136	1,851 65	127 55	1,979 20

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

Voyageurs........... 111,856. Recettes.	75,408 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest	68,180 03
Total	143,593 33

Février 1853.

Voyageurs.......... 106,593 Recettes..	119,447 99
Différence en faveur de 1854	24,145 36

COMPARAISON :

Les deux mois de 1854 ont donné	297,764 65
La même période de 1853 a donné	261,468 65
Différence en faveur de 1854	36,296 00

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de février.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	24,097 50	20,765 50	21,729 91
Bagages	451 38	387 04	402 74
Bétail	908 70	1,132 60	759 70
Marchandises	17,757 19	15,412 49	15,321 85
	43,214 77	37,697 63	38,214 20

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de février 1854 de fr. 5,517 14 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,000 57 sur 1852.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

Le public est appelé à souscrire au siége de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, rue d'Amsterdam, n° 11, à l'emprunt de 18 millions émis par cette Compagnie.

Les obligations émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent un intérêt de 50 fr. par an.

CHEMINS DE FER DE

DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Le Président du Conseil d'administration,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER.

DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853 et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

CHEMIN DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) et qui désireraient assister à cette assemblée devront conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer comme assemblée ordinaire et annuelle sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853, et sur la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire, et comme assemblée extraordinaire sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CHEMINS DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire, le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853 et de la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire.

Et comme assemblée extraordinaire :

Sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl;

Sur l'exécution de la convention passée le 10 décembre 1851 avec M. le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture;

Et sur l'autorisation nécessaire au Conseil d'administration pour la revente des portions de terrains inutiles aux diverses sections de la ligne déjà construites.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société ;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre ;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon ;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiqués, et sur les moyens d'exécution ;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux actionnaires. — L'assemblée générale du 25 mars ayant fixé à 10 fr. le dividende de l'exercice 1853, MM. les actionnaires sont prévenus que ce dividende, ainsi que les 6 f. d'intérêts échéant le 31 mars 1854, leur seront payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Torreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

N. B. Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement du coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus qu'aux termes de l'art. 32 des statuts, une assemblée générale est convoquée, pour le samedi 29 avril prochain, à quatre heures très-précises, rue Laffitte, 23.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France, possesseurs de vingt actions et plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. les actionnaires domiciliés à l'étranger pourront faire le dépôt de leurs titres entre les mains de M. Pons, 2, Capel Court, à Londres, et de MM. Kohler et Ce, à Genève. Les certificats de dépôt, ainsi que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai indiqué ci-dessus.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Directeur,

A. JORDAN.

CHEMIN DE FER

GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations n°s 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 144, obligations n°s 2,861 à 2,880 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations n°s 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations n°s 661 à 680 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations n°s 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations n°s 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

Le Secrétaire général,
A. Couvron.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril prochain, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée c'est-à-dire avant le 12 avril(art.36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Ce, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 26 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Assemblée générale. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, chez MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, 16, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

Le Président du Conseil,
Le duc de Valmy.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, qu'ils sont admis à échanger les récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, au bureau des titres de la Compagnie, chez M. Leroy de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, n° 16, à partir du 27 mars courant, de 10 heures à 4 heures.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des statuts, il sera payé, à partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, n° 14 ;

2° A Londres, chez MM. Devaux et Ce.

Le deuxième semestre d'intérêts, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr. versée par action.

A dater de ce jour, MM. C. Devaux et Ce sont les agents de la compagnie, à Londres.

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société des mines de la Grand'Combe sont prévenus que les coupons desdites obligations échéant le 1er avril sont payables, à dater de cette époque :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet ;

A Nîmes, à la caisse de la Société.

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

Dans leur assemblée générale du 26 mars, les actionnaires de la Compagnie ont voté la distribution d'un dividende de 25 f., payables :

12 fr. 50 le 30 juin ;

12 fr. 50 le 31 décembre.

Il reste disponible, pour être distribuée plus tard, une somme représentant environ 8 fr. par action.

COMPAGNIE

DES USINES MÉTALLURGIQUES

RÉUNIES DE SEPTÈMES. MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon échéant le 1er avril 1854 sera payé, à partir de cette date, chez MM. Alliez, Grand et Ce, banquiers de la Société, rue de Trévise, 14, à raison de 9 fr. par action de 450 fr.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de mars, autorisé des prêts pour une somme de 6,216,100 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, portent la totalité des prêts consentis à 54,730,300 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de mars 357,099 f. 78 aux Sociétés de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,450,423 f. 53 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de mars, pour 12,050,185 fr. de demandes.

Dans sa séance du 29 mars, le Conseil a porté le taux de l'annuité à 5 fr 95 pour les prêts d'une durée de 50 ans.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

Le directeur-gérant a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions libérées du troisième versement, qu'à partir du 1er avril prochain, les intérêts de quatre mois courus du 1er septembre au 31 décembre 1853, à raison de 0 fr. 84 c. par action, leur seront payés chez MM. Donon, Aubry, Gautier et Ce, banquiers de la Société.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des mines de la Loire informe MM. les actionnaires que les formalités à remplir, par suite des notifications du gouvernement, ayant éprouvé des retards inévitables, l'ajournement de l'assemblée générale, convoquée pour le 30 mars courant, est devenu nécessaire. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué par un avis inséré dans les journaux, et, en outre, adressé à domicile.

Dans ces conjonctures, le Conseil a décidé, par exception, que la somme de 22 fr. par action, pour solde du dividende acquis à l'exercice 1853, serait distribué à MM. les actionnaires.

Le dividende sera payé, dès le 15 avril prochain, sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscription, soit à Paris, au siége social, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, n° 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

Ceux de MM. les actionnaires qui en ont fait la demande avant le 15 mars, pourront toucher ce dividende à la caisse de MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers à Genève.

AVIS

A MM. LES ACTIONNAIRES DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN. — Le directeur de la Société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Cologne, le lundi 1er mai prochain, à midi précis, chez M. le docteur Mayer, avocat.

D'après l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale des actionnaires se compose des actionnaires qui sont propriétaires de dix actions au moins.

Le dépôt des actions, qui doit être fait quinze jours au moins avant l'assemblée générale, peut s'effectuer chez les banquiers de la Société, soit à Cologne, chez MM. Sal. Oppenheim Junior et Ce, soit à Paris, chez MM. Donon, Aubry, Gautier et Ce, ou à Linz-sur-Rhin, à la caisse de la Société.

Les actionnaires recevront en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

Cologne, le 28 mars 1854.

Le Directeur de la Société,
Rudolph Rhodius.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Il y a huit jours, nous avions déjà à signaler une forte baisse sur les cours de la rente française par suite de la dépréciation des consolidés anglais. Notre bourse a encore subi, pendant toute cette semaine, la même influence fâcheuse. Les consolidés ont fléchi, depuis le 23 mars, de 4 0/0, de 89 1/4 3/8 à 85 3/8. Toutes les fois que nos spéculateurs paraissaient disposés à commencer des rachats, ils étaient arrêtés par la tendance continuellement rétrograde des cours de Londres. Il est vrai que lundi dernier la déclaration de guerre à la Russie a été annoncée simultanément dans les deux Chambres législatives françaises et dans le Parlement anglais; mais c'était depuis quelque temps une affaire de forme. On ne doutait plus que l'empereur de Russie n'eût repoussé l'ultimatum des deux puissances occidentales et que la guerre était désormais inévitable.

Quoi qu'il en soit, la baisse a été importante depuis jeudi dernier: elle est de 2 65 sur le 3 0/0, de 2 25 sur le 4 1/2 0/0, (de 70 fr. sur les actions de la Banque, de 75 sur le Crédit mobilier, de 46 25 sur les actions d'Orléans, de 50 fr. sur Rouen, de 37 50 sur le Havre, de 23 75 sur le Nord, de 35 sur l'Est, de 30 sur les nouvelles actions de l'Est, de 35 sur Lyon, de 26 25 sur Lyon à la Méditerranée, de 27 50 sur l'Ouest, de 30 sur Dijon, de 25 sur le Midi, de 25 sur le Grand-Central et de 25 sur St-Germain.

Les cours du comptant ont été continuellement cotés au-dessus des prix à terme, ce qui indique que les titres ne prennent pas peur. Tous ceux qui cherchent seulement à faire des placements avantageux se hâtent de profiter des cours actuels de la rente, certains que tôt ou tard les cours reprendront faveur, et que l'on reviendra à des temps plus calmes.

On a été tellement préoccupé des nouvelles de Londres et de Vienne, que les résultats définitifs de l'emprunt national ont presque passé inaperçus, mais ils n'en étaient pas moins de nature à produire un effet favorable sur la spéculation. Le chiffre des souscriptions s'est élevé à près du double de la somme demandée, et, à l'exception des souscriptions de 50 fr. qui ne seront pas réduites, il y aura une réduction proportionnelle de 52 0/0, c'est-à-dire que l'on ne recevra que 48 0/0 des sommes de rentes souscrites.

Les actions de chemins de fer ont été plus affectées depuis huit jours qu'elles ne l'avaient été jusqu'alors. Il n'était question cette semaine que des appels de fonds ou des emprunts des Compagnies de chemins de fer, et les actions non libérées se sont négociées difficilement. Les autres lignes ont été elles-mêmes entraînées par la nécessité où se trouvaient certains actionnaires de se procurer des capitaux.

Les actions d'Orléans, qui avaient si bien résisté depuis un mois à la baisse des autres valeurs, ont éprouvé une forte réaction. On a parlé de l'intention où se trouverait cette Compagnie de faire un emprunt de 40 millions en obligations rapportant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. L'appel de fonds de 150 fr. sur les actions nouvelles de l'Est a fait tomber précipitamment cette ligne aux environs du pair.

Les actions de Lyon ont été affectées par la crainte d'un appel de fonds qui ne serait pas d'ailleurs exigible avant le mois de juillet prochain, et par la diminution de dividende qui résulte nécessairement des avantages accordés aux actionnaires de la Compagnie de Dijon.

Les actions du Midi sont tombées au-dessous du pair, et celles du Grand-Central ont fléchi à 390. Il paraît néanmoins que la Compagnie du Midi a encore beaucoup de capitaux disponibles, qui lui permettront non-seulement d'attendre que la crise soit passée pour faire un appel de fonds à ses actionnaires, mais en outre, de libérer ses actions à un chiffre inférieur à 500 f.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 23 jusqu'à celle du 30 mars:

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 64 70 à 62 25, et à terme, de 64 50 à 62 20.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 91 à 88 75, et à terme, de 90 80 à 88 50.

Les actions de la Banque ont baissé de 2,670 à 2,600.

Le Crédit mobilier a fléchi de 535 à 460; il est resté à 460 au comptant et à 462 50 à terme.

Le Nord a fléchi de 725 à 700; il est resté à 701 25 au comptant et à 700 à terme.

L'Est a fléchi de 705 à 670 au comptant; il est resté à 670.

Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 537 50 à 500; elles ont fermé à 507 50 au comptant et à 505 à terme.

Lyon a fléchi de 800 à 760; il est resté à 762 50 au comptant, et à 766 25 à terme.

Orléans a fléchi de 1,076 25 à 1,030; il est resté à 1,030 au comptant, et à 1,032 50 à terme.

Rouen a fléchi de 850 à 800.

Le Havre a fléchi de 442 50 à 410.

Bâle a baissé de 355 à 340.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 658 75 à 632 50 au comptant, et à 630 à terme.

Genève a fléchi de 435 à 415 au comptant et à 412 50 à terme.

L'Ouest a fléchi de 577 50 à 545; il est resté à 550.

Dijon a fléchi de 530 à 500.

Le Midi a fléchi de 520 à 495 au comptant et à 490 à terme.

Le Grand-Central a baissé de 415 à 390.

Cherbourg a baissé de 445 à 437 50.

Saint-Germain a fléchi de 590 à 565 au comptant et à 560 à terme.

Samedi. — Les cours, quoique faibles, se sont pourtant assez bien soutenus. Il y avait peu de changements sur les cours de la veille. Les affaires étaient nulles. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 64 15 à 64, et à terme de 64 95 à 63 95. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 90 40 à 91 20, et à terme de 90 50 à 90 75. La Banque a fléchi de 2,670 à 2,640; le Crédit mobilier, de 525 à 520; le Saint-Germain, de 600 à 595; Lyon, de 797 50 à 795; le Midi, de 517 50 à 515. Le Nord a repris de 720 à 723 75; l'Est, de 695 à 697 50; les nouvelles de l'Est, de 518 75 à 522 50; Orléans, de 1,067 50 à 1,070. Rouen a fait 845; le Havre, 440; Bâle, 352 50; Lyon à la Méditerranée, 657 50; Genève, 630; l'Ouest, 570; Cherbourg, 440; Dijon, 525; le GrandCentral, 412 50; Versailles, 300.

Lundi. — Le début de la bourse était assez ferme, mais les consolidés anglais étant venus avec 1/2 de baisse à 87 3/8, nos fonds ont été entraînés. Les chemins de fer étaient faibles. La rente 3 0/0 a fléchi de 30 c. à 63 70 au comptant, et de 40 c. à terme à 63 55; le 4 1/2 0/0, de 1 10 au comptant à 90 10, et de 50 c. à terme à 90 25. La Banque s'est tenue à 2,640. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 515; le Nord, de 6 25 à 717 50; l'Est, de 7 50 à 690; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 515; Lyon, de 7 50 à 787 50; Orléans, de 5 à 1,065; Rouen, de 5 à 840; le Havre, de 5 à 435; Bâle, de 2 50 à 350; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 650; l'Ouest, de 5 à 565; Dijon, de 10 à 515; le Midi, de 2 50 à 512 50; le GrandCentral, de 2 50 à 410. Saint-Germain s'est tenu à 595; Cherbourg, à 440.

Mardi. — Les consolidés ont fléchi depuis la veille de 1 1/4, à 86 1/8, ce qui a jeté de nouveau le désarroi à notre Bourse. Toutes les valeurs ont ouvert en baisse et n'ont pas pu se relever jusqu'au moment de la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi de 1 10 au comptant, à 63 70, et à terme, de 1 15 à 62 40; le 4 1/2 0/0 a fléchi de 60 c. au comptant à 89 50, et à terme, de 1 fr. à 89 25. Le Crédit mobilier a fléchi de 11 50, à 495. Les actions du Nord, de 12 50 à 705; l'Est, de 10 à 680; les nouvelles de l'Est, de 10 à 505; Lyon, de 7 50 à 780; Lyon à la Méditerranée, de 12 50 à 637 50; Genève, de 10 à 430; Orléans, de 25 à 1045; Rouen, de 10 à 830; le Havre, de 10 à 425; Bâle, de 5 à 345; le Midi, de 2 50 à 510; le Grand-Central, de 10 à 400; Saint-Germain, de 20 à 575.

Mercredi. — La bourse était meilleure. Il y avait 1/4 d'amélioration sur la cote de Londres à 86 3/8. Les chemins de fer étaient cependant toujours faibles. La rente 3 0/0 a repris de 40 c. à 63 au comptant, et de 80 c. à 63 20 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 89, et à terme il a repris de 40 c. à 89 65. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 490. Le Nord a repris de 10 à 715; l'Est, de 5 à 685; les nouvelles de l'Est, de 3 75 à 508 75. Lyon a fléchi de 2 50 à 777 50; le Midi, de 11 25 à 498 75; Saint-Germain a repris de 2 50 à 577 50; Orléans, de 8 75 à 1,048 75. Rouen s'est tenu à 830; le Havre, à 425; Bâle, à 345; l'Ouest, à 555; Dijon, à 515; le Grand-Central, à 400.

Jeudi. — La cote de Londres est encore venue en baisse de 1 0/0 à 85 3/8, et elle a produit un mouvement analogue sur notre place. Toutes les valeurs ont fléchi rapidement. La rente 3 0/0 a baissé au comptant de 95 c. à 62 05, et à terme de 1 à 62 20; le 4 1/2 0/0, de 25 c. au comptant à 88 75, et à terme de 1 15 à 88 50; la Banque, de 40 à 2,600; le Crédit mobilier, de 30 c. à 460; Orléans, de 18 75 à 1,030; Rouen, de 30 à 800; le Havre, de 15 à 410; Bâle, de 5 à 340; le Nord, de 13 75 à 701 25; l'Est, de 15 à 670; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 507 50; Lyon, de 11 50 à 765; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 632 50; Genève, de 5 à 445; l'Ouest, de 5 à 550; Dijon, de 15 à 500; le Midi, de 3 75 à 498 75; le Grand-Central, de 10 à 390; Saint-Germain, de 12 50 à 565.

Vendredi. — La bourse était meilleure; les consolidés ayant enfin cessé de baisser et étant même arrivés aujourd'hui avec 3/8 de reprise à 85 3/4, nos spéculateurs se montraient plus rassurés. Toutes les valeurs et surtout la rente étaient demandées. Le 3 0/0 a varié au comptant de 62 30 à 62 60, et à terme de 62 05 à 62 60; le 4 1/2 0/0, au comptant de 88 75 à 88 80, et à terme, de 88 65 à 88 90. La Banque a fléchi de 5 à 2,595; le Crédit mobilier de 5 à 455. Le Nord a repris de 3 75 à 705; l'Est, de 10 à 675. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 250 à 505. Lyon a monté de 2 50 à 767 50; Orléans, de 10 à 1,040. La Méditerranée a fléchi de 2 50 à 630; le Midi, de 5 à 490; le Grand-Central, de 5 à 385. Rouen s'est tenu à 800; le Havre, à 410. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 562 50.

J. MIRÈS.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | **Bourse de Paris. Cours du 25 au 31 mars 1854.**

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Compt.	Vendredi 31 Terme
710	913	99	160.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	723 75	720 »	717 50	715 »	705 »	705 »	715 »	712 50	701 25	700 »	705 »	705 »
tout.	137	99	72.000	500	tout	40 fr.	janv. 1854.	Paris à Rouen	815 »	»	810 »	810 »	820 »	825 »	791 »	»	803 »	800 »	800 »	805 »
tout.	93	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	sept. 1853	Rouen au Havre	440 »	»	435 »	»	435 »	»	445 »	»	440 »	»	440 »	»
tout.	51	91	36.000	500	400	9 fr. 30 p. un an.	janv. 1853.	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg	410 »	»	410 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	35	99	54.000	250	tout	31 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain	595 »	595 »	595 »	587 50	575 »	575 »	577 50	580 »	565 »	560 »	562 50	560 »
tout.	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m	juillet 1852	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
146	»	99	70.000	500	250	»	avril 1853.	Ouest	570 »	»	565 »	565 »	555 »	555 »	555 »	555 »	560 75	550 »	550 »	545 »
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	150 »	»	»	»	»	»	»	»
1116	1508	99	300.000	500	tout	48 fr. 50 p. un an	oct. 1853	Orléans	1070 »	1067 50	1065 »	1060 »	1048 »	1042 50	1048 75	1055 »	1030 »	1032 50	1040 »	1040 »
627	669	99	250.000	500	tout	33 fr. p. un an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg	687 50	685 »	680 »	690 »	680 »	677 50	685 »	684 »	670 »	670 »	675 »	680 »
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0 p. un an	»	Id nouvelles	592 50	590 »	545 »	545 »	505 »	508 75	508 75	512 50	507 50	505 »	505 »	507 50
11	140	9	84.000	350	tout	11 fr. p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	352 50	»	350 »	»	345 »	»	345 »	»	349 »	»	340 »	»
393	545	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv 1854	Paris à Lyon	795 »	795 »	787 50	786 25	780 »	775 »	777 50	787 50	765 »	765 »	767 50	772 50
»	»	99	3.700	500	100	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.200	500	350	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon	505 »	505 »	515 »	520 »	»	»	515 »	505 »	500 »	»	500 »	502 50
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	430 »	425 »	430 »	»	420 »	417 50	»	»	415 »	412 50	»	»
»	»	99	80.000	500	200	5 fr et 4 0/0 p. un an	juin 1853	Lyon à la Méditer.	657 50	652 50	650 »	647 50	637 50	640 »	642 50	642 50	632 50	630 »	630 »	»
»	750	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853	Chemins du Midi	515 »	515 »	512 50	515 »	510 »	505 25	498 75	500 »	495 »	490 25	490 »	487
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Grand Central	412 50	410 »	410 »	407 50	400 »	398 75	400 »	400 »	399 »	390 »	395 75	395 »
tout.	40	50	12.500	1 000	tout	50 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	50	99	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1853.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux

	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Compt.	Vendredi 31 Terme
Rentes 3 0/0	64 »	64 »	63 70	63 50	62 60	63 10	64 »	63 20	62 65	62 20	62 60	61 90
Rentes 4 1/2 0/0	91 20	90 75	90 10	90 2.	89 50	89 2.	89 »	89 65	88 75	88 50	88 90	88 90
Banque de France	2840 »	»	2810 »	»	»	»	»	»	2800 »	»	2805 »	»
Crédit mobilier	530 »	520 »	545 »	540 »	492 50	487 50	493 »	490 »	494 »	492 50	435 »	400 »
Comptoir national	490 »	»	490 »	»	450 »	»	»	»	»	»	»	»
Banque foncière	»	»	475 »	»	440 »	»	440 »	460 »	455 »	»	450 »	»
Dº Obligations (Cert.)	910 »	»	914 »	»	»	»	920 »	»	»	»	910 »	»
Dº Obligations de 500 fr.	»	»	449 »	»	»	»	405 »	»	405 »	»	405 »	»
Dº 10e d'Obligations	»	»	102 50	»	»	»	»	»	» 50	»	90 »	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts par an	Époques des tirages	Dates des paiements
1851.	150 000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	90 000	50 —	1.000	tout.	1.200	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60 000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	Dº
1852.	181.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº.	3.300	60 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº
Dº.	50.300	99 —	300	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1848.	11.436	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1852.	4.405	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853.	17.201	» »	1.000	375	1.250	5 0/0	»	Dº
1841.	7.319	33 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº
1850.	9.104	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Dº
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1848.	3.331	60 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1845	3.667	78 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	4.368	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre.
1848.	5.000	97 —	860	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.
1847.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.
1841.	1.000	» »	»	tout.	625	25 »	Dº	avril octobre.

Cours du 25 au 31 mars 1854.

Noms des compagnies	25	27	28	29	30	31
Nord Boulogne	305 »	300 »	300 »	305 »	300 »	300 »
Paris à Lyon	1010 »	1010 »	1060 »	1000 »	1100 »	1000 »
Lyon à la Méditerranée 3 0/0	497 50	»	497 50	497 50	495 »	495 »
Dº Nouvelles 3 0/0	297 50	295 »	295 »	»	295 »	290 »
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	500 »	500 »	500 »	»	500 »	500 »
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
Ouest	965 »	960 »	960 »	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	»	970 »	»	»	»
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	1000 »	»
Dº (Nouvelles 1848)	1025 »	»	»	1010 »	1010 »	»
Dº (Nouvelles 1852)	302 50	305 »	300 »	300 »	300 »	300 »
Paris à Rouen	»	»	»	980 »	»	»
Dº (nouvelles)	985 »	»	»	»	995 »	»
Rouen au Havre	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	»	»	»	1050 »	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	»	»	485 »	»	495 »
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 24 au 30 mars 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	24	25	27	28	29	30
Nord	712 50 à 725 »	706 25 à 718 75	705 » à 712 50	700 » à 706 25	693 75 à 700 25	690 75 à 706 25
Paris à Strasbourg	705 » à 712 50	697 50 à 703 75	690 » à 702 75	675 » à 681 25	678 75 à 681 25	668 75 à 694 25
Orléans	1075 » à 1087 50	1062 50 à 1087 50	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1025 » à 1050 »
Paris à Rouen	825 » à 875 »	800 » à 850 »	800 » à 825 »	900 » à 925 »	900 » à 925 »	900 » à 925 »
Rouen au Havre	425 » à 450 »	400 » à 425 »	400 » à 425 »	410 » à 425 »	400 » à 437 »	400 » à 425 »
Lyon	795 » à 800 »	795 » à 722 50	702 50 à 775 »	702 50 à 775 »	703 50 à 775 »	702 50 à 775 »
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie	500	440
— Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1170
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	» »
Dº Dº (1852)	1000	1065 »
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775
Houillère française consolidée	500	4500
Tenez ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	250	120
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	4300
Meuse ... Zinc.	250	»
Stolberg ... Zinc.	750	905
Herbweiler	750	750
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	100	37 »
Blanzy ... Charbon.	500	600
Charrute ... Charbon.	1/3 [illegible]	510
Charbonnages belges	500	320
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	240
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7215	465
Centre-du-Flénu ... Charbon.	100	170
Long-Pendu ... Charbon.	500	»
Epinac ... Charbon.	1/2 400	»
Haute-Loire ... Charbon.	500	350
Montchanin ... Charbon.	5000	»
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	800

Dénomination	Pair	D. cours
Écharcon ... Papeterie.	1000	1000
Essonne ... Papeterie.	1000	»
Bastennes ... Asphalte.	1000	400
Montceaux-sur-Sambre ... Forges	1000	1700
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	2000	1600
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Alais ... Forges.	2000	1750
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1050
Herserange (n. libér.) ... Forges.	350	170 »
Le Phénix	750	»
De la Loire et de l'Ardèche	1/400	4350
Valentin-Cocq ... Usine.	500	990
Société Cail et Cie ... Usine.	500	690
Christofle ... Usine.	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	»
Télégraphe sous-marin	25	25
Gaz anglais (Paris)	2700	»
— français (Paris)	500	875
— parisien (Paris)	1000	1275
— de Belleville libéré	500	1100
— du Nord (Batignolles)	500	625
— de l'Ouest (Passy)	500	705
— de l'Est (Vincennes)	500	»

Dénomination	Pair	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	»
— d'Arles, 1re série	100	90
— Dº 2e série	100	45
— de Besançon	450	525
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	1000	5000
— Caillard	1000	»
Gondoles parisiennes	80	160
Omnibus (Entreprise générale)	1000	1850
Omnibus (rive gauche)	250	»
Favorites ... Omnibus.	500	1700
Hirondelles ... Omnibus.	1000	»
Orléanaises ... Omnibus.	1000	710
Tricycles ... Omnibus.	500	560
Compagnie générale ... Pet. voit.	250	150
[illegible] ... Pet. voit.	500	590
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	580
Sylphides ... Pet. voit.	500	520
Générale ... Ass. maritime.	1200	45 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime.	5000	151 50 0/0
Union des Ports ... Maritime.	5000	13 0/0 b.
Salamine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination	Pair	D. cours
Sécurité ... Maritime.	5000	120 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	142 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	5000	115 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	12 500
Union ... Incendie.	5000	77 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	23 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	1000	3000
Providence ... Incendie.	2500	31 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	34 50	»
— de Cette	19	»
— de Fampoux	25	»
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1100
— d'Aix-la-Chapelle	375	375
— de Montluçon	500	400
Docks	250	191 50
Journaux réunis	500	510
Waterly (Amiens)	500	750
Cohin (Frévent)	500	512
Gonnachies	500	490
Palais de Cristal	100	92 50
Richer	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, F. Solar.

N° 709. 13e ANNÉE. — N° 14. SAMEDI, 8 AVRIL 1854.

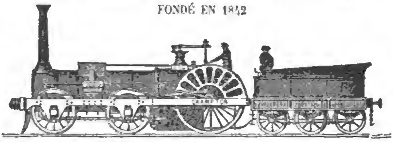
JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.



BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an
Paris..........	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Étranger........	16 »	— 30 »

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Recettes des chemins de fer en 1854.

Sans avoir la prétention d'arrêter un seul instant le mouvement insensé de dépréciation qui entraîne toutes les valeurs et compromet tant de fortunes, nous croyons cependant qu'il n'est pas sans intérêt, au moins pour la curiosité publique, de faire remarquer les différences qui existent entre les recettes des chemins de fer français pendant le premier semestre de 1854 et celles de la même période de 1853.

Dans le premier trimestre de 1853, aucun bruit de complications politiques internationales n'agitait les esprits, la plus grande activité régnait dans les affaires, et se traduisait pour les chemins de fer en augmentations de recettes qui élevaient celles-ci à un chiffre de beaucoup supérieur à celui qu'il avait atteint aux époques antérieures les plus prospères.

Un an s'est écoulé depuis lors; de graves difficultés politiques sont survenues, la guerre est devenue malheureusement certaine, une récolte insuffisante a entraîné des sacrifices considérables et affecté les autres consommations, et néanmoins, malgré toutes ces circonstances défavorables, la circulation sur les chemins de fer n'a pas cessé de s'accroître et les recettes des Compagnies de dépasser encore de beaucoup celles, déjà si brillantes, de l'année dernière.

En prenant, par exemple, les bulletins publiés par nous dans notre dernier numéro, nous trouvons les différences suivantes entre les recettes des chemins de fer pendant les premiers mois de 1853 et de 1854.

NORD.

Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes ont été de. 7,968,941
Pour la même période de 1853, elles étaient de. 6,733,685

Différence en plus pour 1854. 1,235,256
ou **18 1/3 0/0**.

ROUEN.

Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes ont été de. . . . 2,380,734
Pour la même période de 1853, elles avaient été de. 2,044,383

Différence en plus pour 1854. 336,351
ou **16 1/2 0/0**.

LYON.

Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes ont été de. . . . 4,148,121
Pour la même période de 1853, elles avaient été de. 3,903,270

Différence en plus pour 1854. 244,851
soit **6 1/3 0/0**.

ORLÉANS.

Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes ont été de. . . . 8,726,040
Pour la même période de 1853, elles avaient été de. 6,570,172

Différence en plus pour 1854. 2,155,867
ou **33 0/0**.

Il est vrai qu'une partie de cette différence vient de ce que le nombre des kilomètres en exploitation est un peu plus considérable cette année que pendant la période correspondante de 1853.

STRASBOURG (Est).

Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes se sont élevées à . . 5,822,450
Pour la même période de 1853, elles étaient de. 4,360,980

Différence en plus pour 1854. 1,461,470
ou **33 0/0**.

BALE.

Du 1er janvier au 19 mars 1854, les recettes brutes se sont élevées à. . . 629,473
Pour la même période de 1853, elles avaient été de. 518,333

Différence en plus pour 1854. . 111,140
ou **21.4 0/0**.

On sait que cette ligne a été achetée par celle de Paris à Strasbourg.

OUEST.

Du 1er janvier au 26 mars 1854, les recettes brutes se sont élevées à . . 1,298,550
Pour la même période de 1853, elles avaient été de. 1,078,546

Différence en plus pour 1854. 220,004
ou **20 0/0**.

Il a été ouvert une petite section de la Loupe à Nogent-le-Rotrou dans le premier trimestre de 1854.

MÉDITERRANÉE.

Du 1er janvier au 18 mars 1854, les recettes brutes ont été de 1,960,086
Pour la même période de 1853, elles avaient été de . . 1,542,425

Différence en plus pour 1854 417,661
ou **27 0/0**.

La section de Valence à Avignon sera ouverte au mois de mai prochain, et la lacune de

Lyon à Valence à la fin de l'année; des transports de troupes seront même effectués sur la nouvelle section, avant son ouverture au public.

RÉSUMÉ.

Nous ne voudrions pas hasarder de prévisions en présence d'événements aussi graves que ceux qui peuvent éclater d'un jour à l'autre; toutefois nous n'hésitons pas à exprimer cette conviction que si, comme on l'espère, la guerre demeure circonscrite dans la mer Noire, les provinces danubiennes et la Baltique, l'activité industrielle du pays n'en souffrira que peu d'atteintes, et que les progrès de la circulation sur les chemins de fer n'en seront pas affectés.

Dès que les états réguliers des recettes du premier trimestre nous seront parvenus, nous nous empresserons de les publier, avec nos observations particulières sur chaque ligne.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de Lyon est convoquée pour le 20 avril à 3 heures. L'importance des questions qui doivent être soumises aux actionnaires dans cette réunion ne laisse de place à aucune négligence: aussi recommandons-nous vivement à tous ceux de nos lecteurs qui ont le droit de faire partie de cette assemblée, d'y assister avec exactitude. La situation de l'affaire est excellente, et la prochaine ouverture de Chalon à Lyon va l'améliorer encore d'une manière notable; la fusion avec la ligne transversale du Sud-Est sur l'Alsace consolide cette situation déjà bonne, et quant aux charges qui pourront résulter de l'exécution des embranchements de Dôle, de Bourg et de Lons-le-Saulnier, le temps accordé pour établir ces chemins est tel, qu'il n'y a pas à s'en préoccuper pour le moment.

Disons encore, puisque nous en sommes à parler du chemin de Lyon, que le bruit mis en circulation d'un appel de fonds de 150 fr. pour le mois de juin ou juillet n'est pas exact. D'après nos renseignements, si un appel de fonds est fait à cette époque, il ne sera pas supérieur à 100 fr. par action, et il y aura à déduire de ce versement :

1° Le coupon de dividende de 1853, qui paraît devoir être de	25 »
2° Le coupon d'intérêt à 5 0/0 pour le premier semestre. . . .	6 25
Ensemble. . . .	31 25

Ce qui réduirait la somme à payer à 58 fr. 75 par action.

AD. BLAISE (des Vosges).

Société du Crédit mobilier.

La baisse survenue sur les actions du Crédit mobilier a été si considérable, que de toute part nous avons été assailli par des demandes ou des questions sur la situation de l'entreprise, sur ses chances d'avenir, et enfin, sur le degré de sécurité qu'offrent ses actions.

La baisse sur les actions du Crédit mobilier est due à plusieurs causes : la première, aux événements politiques qui, en affaiblissant toutes les valeurs, ont atteint, bien à tort, le Crédit mobilier, puisqu'au contraire la baisse générale des actions est plus favorable que nuisible à cette entreprise; la seconde, au bruit répandu que le dividende, qui devait être probablement de 25 fr., ne serait effectivement que de 20 fr. par action, par suite des diverses retenues résultant des statuts. Sous ce rapport, nous pouvons dire qu'il y a erreur. Nous croyons savoir en effet que le dividende net par action ne sera pas inférieur à 25 fr. Enfin, la dernière cause de baisse tient aux exécutions importantes qui ont été faites et qui ont fortement affaibli les cours.

Dans le but de rassurer les esprits et de ramener la confiance sur une valeur qui la mérite, nous nous proposions de publier un travail sur les éléments de prospérité que possède cette société. Mais l'assemblée générale annuelle des actionnaires devant avoir lieu le 29 de ce mois, nous avons cru devoir, par convenance, nous abstenir de toutes réflexions jusqu'après cette assemblée et la publications du rapport qui sera présenté aux actionnaires.

J. MIRÈS.

Les Compagnies de chemins de fer et leurs actionnaires.

Nous avons bien souvent élevé la voix au nom des actionnaires pour obtenir des Compagnies qu'elles voulussent bien s'entendre sur l'adoption d'un mode uniforme de comptabilité qui permît de comparer entre elles les différentes lignes, et d'évaluer approximativement leurs produits nets d'après la connaissance de leurs recettes brutes. Nous n'avons encore rien pu obtenir sur ce point.

Nous avons réclamé également la coupure uniforme des exercices au 1er janvier, et l'adoption du même point de départ pour la publication des recettes. Quelques Compagnies ont bien voulu accomplir cette réforme, mais plusieurs autres ont donné gain de cause à la routine de leurs employés sans tenir compte des convenances du public.

Une autre question plus importante nous est signalée depuis longtemps par les actionnaires de plusieurs Compagnies. On se plaint, avec raison suivant nous, de la variabilité et surtout de la diversité des époques fixées par les Compagnies pour le paiement des dividendes et des intérêts des actions et des obligations. Telle Compagnie paie en février et août, telle autre en avril et octobre, telle autre en janvier et juillet. Ce défaut d'uniformité et de régularité est on ne peut plus gênant pour les actionnaires, et nuit beaucoup au classement des valeurs de chemins de fer parmi les petits rentiers, qui ont besoin de recevoir leurs revenus à des époques bien fixes, et, autant que possible, par portions égales.

La conférence des administrateurs des chemins de fer, puisqu'il en existe une, ne pourrait-elle donc pas servir à déterminer d'accord un système qui serait suivi exactement par toutes les Compagnies? Point ne serait besoin d'inventer pour trouver un bon système à cet égard; il suffirait d'adopter celui d'Orléans, qui est sans contredit le meilleur. — Cette Compagnie paie en janvier et juillet les intérêts de ses obligations; en octobre et avril, par portions à peu près égales, les intérêts et dividendes de ses actions. Le capitaliste qui a placé sa fortune en valeurs de la Compagnie reçoit donc son revenu par trimestre, aux époques habituelles, exactement comme le rentier sur l'Etat qui a partagé sa fortune en 3 et en 4 1/2 0/0. — Que toutes les Compagnies imitent donc celle d'Orléans, et les actionnaires seront satisfaits.

Après nous être plaint du défaut d'uniformité, nous terminerons en exprimant le regret que les Compagnies se soient en quelque sorte donné le mot pour tenir le même jour plusieurs assemblées générales. La semaine dernière, le 30 mars, nous avons eu quatre assemblées le même jour, et malgré tout leur bon vouloir, les actionnaires intéressés dans plusieurs de ces entreprises n'ont pu assister aux différentes réunions auxquelles ils étaient convoqués. Le 29 de ce mois, le même embarras se représentera pour les actionnaires de cinq entreprises différentes. Cela est vraiment fâcheux, et il est on ne peut plus désirable que les Compagnies s'entendent pour éviter à l'avenir de pareilles coïncidences.

A. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Paris à Lyon.

TRAVAUX.

Les travaux du chemin de fer de Paris à Lyon se poursuivent sur toute la ligne avec la plus remarquable activité, et l'on espère, ainsi que nous l'avons annoncé dernièrement, que l'ouverture de la section de Chalon à Lyon aura lieu du 15 au 20 mai prochain. Ce sont les terrains des environs de Mâcon et les tunnels qui ont reculé ce moment attendu avec la plus vive impatience. Le souterrain de Saint-Rambert est à peu près achevé, mais il n'en est pas de même de celui dit de la Pelonière, qui ne sera entièrement terminé que vers la fin d'avril. La gare de Vaise est très avancée; on couvre en ce moment les deux ailes latérales, et, dans la nef centrale, on place au sommet des deux murs d'énormes blocs de pierre dans lesquels sont enchâssées les consoles de fonte qui doivent former la base de la charpente de la toi-

ture. Ces consoles sont scellées avec la plus grande solidité au moyen de tiges de fer qui traversent le bloc en entier et qui sont boulonnées à leur extrémité.

La charpente, qui est en bois, supportera une couverture mi-partie de plaques de zinc et de verre. A côté de ce magnifique bâtiment, construit en grande partie en pierres de Villebois, se trouveront les magasins, les entrepôts et les ateliers. Du côté de la Saône, on élève les ateliers de construction et de réparation des machines, et une véritable armée y est employée; déjà les murs sont complétement hors de terre. Du côté de la montagne, on continue le remblais, qui doit s'avancer encore d'une dizaine de mètres environ.

Nos lecteurs peuvent se faire une idée de l'immense quantité de gravier qui a été amoncelée sur ce point par le détail suivant, dont nous garantissons l'exactitude. Depuis le mois de juillet 1852, 779,000 mètres cubes de gravier ont été extraits de la Saône et employés à former le remblai de la gare. On en doit encore ajouter 100,000 mètres environ.

La route du Bourbonnais est franchie au moyen d'un pont en tôle, le premier (1) de cette nature que l'on aura établi en France. L'idée en a été fournie par le fameux pont-tube *Britannia*, construit par l'ingénieur anglais Robert Stephenson, dont les plans ont été modifiés à Lyon par M. Jacquemin.

Ce pont est disposé pour quatre voies de fer, séparées dans toute leur longueur par des coffres formés au moyen de plaques de tôle, reliées les unes aux autres par des pièces de fonte boulonnées et rivées de chaque côté de la ligne de séparation des plaques. Dans ces coffres rectangulaires, d'une hauteur de deux mètres environ sur une profondeur de cinquante centimètres, réside toute la solidité de la machine qui, à ce que l'on nous a affirmé, pourrait franchir un espace deux fois plus grand que la route du Bourbonnais.

Cet ouvrage d'art, qui est fort intéressant à visiter, sera prêt au 15 mai, comme tout le reste de la ligne.

(*Salut public* de Lyon.)

Crédit foncier de France.

Nous publions de nouveau la liste des numéros qui ont gagné des primes au tirage du 22 mars dernier, ainsi que la liste des obligations qui ont été désignées par le sort pour être remboursées au pair, c'est-à-dire à 200 fr.

OBLIGATIONS FONCIÈRES représentant un capital de **200** millions.

5e *tirage.*

(1er trimestre en 1854.

Le mercredi 22 mars 1854, à midi, il a été procédé publiquement à l'Hôtel-de-Ville (salle Saint-Jean, au tirage des lots attribués, pour le 1er trimestre 1854, aux 200,000 obligations foncières ou promesses d'obligations foncières au porteur ainsi qu'au tirage des obligations appelées au remboursement.

Un tirage préalable a déterminé, pour celles des obligations subdivisées en coupures de 100 fr. auxquelles est réservée l'intégralité du lot, le numéro de la coupure qui aura droit au lot intégral échu à l'obligation dont elle fait partie. En conséquence de ce tirage, tout lot échu à une obligation divisée en coupures ayant droit à l'intégralité du lot, appartiendra à la coupure n° 2. Il a été ensuite extrait de la roue cinquante-trois numéros.

Les neuf premiers numéros ont droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1........	69,972	100,000 fr.
2........	5,411	50,000
3........	110,236	50,000
4........	57,603	20,000
5........	71,886	10,000
6........	54,574	10,000
7........	154,272	10,000
8........	159,739	10,000
9........	150,606	10,000

Les autres numéros appelés au remboursement sont les suivants

4,783	85,612	149,126
5,466	97,562	153,270
11,966	99,023	156,458
14 619	101,280	150,333
18,397	101,701	159,729
18,868	112,510	160,544
19.885	113,652	164,892
31,915	113,861	166,136
32,241	114,648	171,303
35,667	117,255	174.896
43,034	123,714	182,379
43,236	130,668	186,087
56,438	131,561	190,165
68,271	141,207	196,324
81,303	143,314	

Les obligations et coupures d'obligations rapportant 3 0/0 d'intérêt seront remboursées avec une prime de 20 0/0.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 mars 1854, sont invités à se présenter à l'administration du Crédit foncier de France, rue Taitbout, 57, avant le premier mai prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et promesses d'obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

Le 6e tirage aura lieu le 22 juin 1854.

Les chemins de fer et les maîtres de forges.

Voici l'article du *Journal des Débats* dont nous avons parlé la semaine dernière; nous le faisons précéder de la lettre du président du comité des forges à laquelle nous avons déjà répondu pour notre part.

Paris, le 13 mars 1854.

Monsieur,

Je viens de lire, dans votre numéro du 9 de ce mois, un article où je suis désigné d'une manière si claire, et traité avec si peu de justice et de bienveillance, que je suis convaincu que vous n'hésiterez pas à accueillir la réclamation à laquelle je me trouve entraîné malgré moi.

C'est moi, monsieur, qui, selon cet article, *me suis donné comme le représentant ou l'organe de l'industrie des fers*; c'est moi dont *les assertions séraient imaginées pour les besoins de la cause.*

Vous voudrez certainement, monsieur le Rédacteur, que je puisse dire à mon tour, dans votre journal, que l'on a eu tort d'insinuer que j'avais agi sans mission, et que mes assertions étaient *imaginées* pour les besoins de la cause.

Mes assertions étaient loyales et sincères; elles étaient produites pour rendre hommage à la vérité et pour servir à l'instruction sérieuse d'une question étrangement dénaturée. Je les maintiens, et la preuve n'en serait pas difficile.

On ne peut se hasarder à insinuer que des faits sont imaginés pour le besoin de la cause qu'à charge d'en établir d'abord nettement l'inexactitude.

Je ne dirai pas que les faits que contient l'article auquel je réponds sont imaginés pour le besoin de la cause, mais voici ce que je puis dire :

Votre collaborateur, empruntant à un autre journal les faits auxquels il prête la publicité du vôtre, commence par supprimer un premier fait, sans doute parce qu'il l'a reconnu lui-même inexact Cette circonstance l'avertissait d'y regarder de près pour les autres, et, comme vous allez le voir tout à l'heure, il n'y a pas regardé de très près; ce premier fait, c'est la prétendue condamnation d'une forge en 500,000 fr. de dommages-intérêts au profit d'une Compagnie. Ce fait, avec lequel on avait cherché à émouvoir l'opinion, n'avait aucune réalité.

Passons aux faits reproduits dans votre estimable journal :

Le premier se rapporte directement à moi; conséquemment je me crois autorisé et même obligé à le rectifier; j'ai tout lieu de croire que la plupart des autres pourraient subir de semblables rectifications.

Ce premier fait, à la charge des forges, c'est que l'embranchement de Reims ne peut pas s'ouvrir faute de rails. Examinons :

J'ai traité, il y a plusieurs années, pour l'entière fourniture à la Compagnie de Strasbourg de tous les rails nécessaires à l'embranchement de Reims; il y a bien longtemps que les rails de la première voie sont livrés et reçus, et depuis quatre ans la Compagnie est en droit de me demander les rails de la seconde voie; depuis quatre ans j'ai toujours été non seulement prêt à les fabriquer, mais leur fabrication était fort nécessaire à nos usines; la Compagnie ne me les a pas demandés.

Vous voyez par cette explication, monsieur le Rédacteur, ce que valent de telles imputations, et à quelles injustices s'expose un journal respectable en se rendant l'organe d'assertions dont le ton seul pourrait suffire pour le prévenir contre leur exactitude.

A l'occasion de cette situation, qu'une allégation mal fondée m'a forcé de signaler pour ma propre justification, permettez-moi d'ajouter que, lorsque tout à coup les événements ont arrêté les développements des chemins de fer, fait cesser la prospérité et compromis jusqu'à l'existence des Compagnies, toutes les forges avaient des traités avec elles; ces traités fixaient les époques de livraison et de paiement des rails; est-ce que vous croyez que tout cela s'est exécuté? En aucune façon; il ne me serait pas impossible de vous fournir l'état des retards dans les livraisons et dans les paiements, et vous verriez si les retards dont on se plaint si haut aujourd'hui approchent, même de bien loin, de ceux que les forges, toutes les forges, ont alors supportés.

Ces retards, ces suspensions de leurs travaux, c'était pour les forges, non pas seulement une perte, c'était un véritable danger de ruine.

Est-ce que cependant on nous a vus recourir au gouvernement et lui demander des mesures exceptionnelles en notre faveur? Est-ce qu'on nous a vus recourir aux tribunaux? Est-ce qu'enfin on nous a vus attaquer, compromettre le crédit des Compagnies en portant, au moyen des journaux, devant le public, nos plaintes et nos réclamations? Point du tout.

Nous nous sommes résignés, et nous avons traversé silencieusement ces temps de misères.

Les Compagnies avaient suspendu toutes leurs commandes; nos usines sont restées des années entières sans fabriquer un seul rail; le temps marchait cependant, les besoins s'accumulaient, et quand une ère nouvelle s'est ouverte pour ces entreprises, il a fallu que les forges suffisent tout à coup, non seulement à ce développement extraordinaire du présent, aux besoins de l'avenir, mais encore à ceux du passé, et à combler l'arriéré qu'avait creusé la détermination des Compagnies de tout ajourner.

Et cependant, monsieur le Rédacteur, nous avons suffi à tout jusqu'à ce jour, et nous suffirons à tous les besoins réels, pourvu qu'il nous soit permis de mener à fin l'œuvre que sur tous les points de France nous

(1) Notre confrère se trompe complétement sur ce point.

avons résolument entreprise et presque achevée.

Vous pourrez nous y aider, monsieur le Rédacteur, s'il vous est donné de modérer les exagérations d'une polémique dont le caractère, permettez-moi de le dire, n'est pas toujours en parfait accord avec les formes et les procédés habituels de votre estimable journal.

Veuillez agréer, monsieur le Rédacteur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le président du comité des forges,
LÉON TALABOT.

Nous prions nos lecteurs de donner une attention particulière à la lettre qui précède. C'est une pièce d'où il est possible de faire jaillir quelque lumière pour éclairer la discussion ouverte entre les prohibitionistes, qui s'opposent de toutes leurs forces à ce que le tarif des douanes soit révisé, et ceux, parmi lesquels le *Journal des Débats* tient à honneur d'être compté, qui pensent que la révision du tarif est un des plus grands services qu'il y ait à rendre au pays et à l'industrie française elle-même, et que l'époque est venue où il y a lieu d'y procéder d'une main ferme et intelligente, et d'ailleurs avec tous les ménagements que comporte une bonne politique. M. Léon Talabot est un des plus considérables parmi les chefs d'industrie qui se consacrent à soutenir la cause prohibitioniste. Il est le président actuel du comité des forges, ainsi qu'il résulte de sa lettre, et cette industrie est celle dont les chefs résistent le plus vivement à tout projet de révision du tarif. Nous prions spécialement qu'on remarque le ton affirmatif de la lettre, et particulièrement cette assertion, que les forges ont *suffi à tout jusqu'à ce jour*.

Déblayons d'abord le terrain des questions mineures. M. Léon Talabot assure que, dans notre article du 9 mars, il a été désigné d'une manière claire, et que, dans ce même article, nous nous sommes écarté du ton de modération qui nous est habituel. Sur le premier point, nous répondons que, franchement, en écrivant l'article du 9 mars, nous n'avions pas songé à lui. Et en effet, M. Léon Talabot n'est pas le seul qui ait émis certaines assertions et donné au gouvernement et au public certaines assurances que le lecteur pourra apprécier tout à l'heure. D'autres l'avaient fait d'une manière plus bruyante. Peu importe, au surplus. M. Léon Talabot a éprouvé le besoin de nous faire revenir sur le sujet que nous avions traité, à savoir la situation de l'industrie du fer par rapport à l'intérêt général. Nous nous laisserons faire violence; le sujet est de ceux sur lesquels il est le plus utile d'édifier l'opinion publique. Nous prierons seulement M. Léon Talabot de noter que, en bonne polémique, lorsqu'on cite avec accompagnement de lettres italiques (ce qui est une manière de dire *textuel*) les paroles de son prochain, la règle est qu'on s'abstienne de les arranger de manière à les détourner de leur véritable sens. Quant à la leçon d'urbanité que veut bien nous adresser M. Léon Talabot, aucune de nos paroles ne la justifiait. Il est surprenant même que les prohibitionistes, dont les organes déversent à pleines mains l'injure sur quiconque prend la liberté de ne pas être de leur avis, se jugent fondés à rappeler les convenances et la mesure, particulièrement à ceux qui se font un devoir de n'y jamais manquer.

Il n'est pas inutile non plus de prier le lecteur d'observer qu'il ne s'agit pas simplement ici d un débat entre deux intérêts privés, celui des maîtres de forges et celui des Compagnies de chemins de fer, ainsi que le pense M. Léon Talabot. S'il n'y avait en présence que deux intérêts privés, nous laisserions les parties se débattre devant les tribunaux ou se faire à l'amiable des concessions réciproques, sans nous immiscer dans leurs affaires. Mais il y a un troisième intérêt, un intérêt majeur, qui est aussi engagé dans la question : c'est l'intérêt de l'État, c'est l'intérêt du public en masse qui a besoin qu'on lui ouvre le plus tôt possible les chemins de fer, et auquel on a promis de les ouvrir dans un délai fixé.

Maintenant allons droit au fond du débat. Nous avions cité, d'après le *Journal des Chemins de fer* du 18 février, près de trois semaines après que ce journal les avait produits sans qu'ils eussent soulevé de réclamation, divers faits précis desquels il résulte que la lenteur de la plupart des forges à livrer les rails et les autres articles en fer qu'elles se sont engagées à fournir, retarde l'exécution des chemins de fer, dont le prompt achèvement est grandement d'intérêt public. Ensuite, de même que le *Journal des Chemins de fer*, nous avions fait remarquer que ces faits renversaient les assurances données par les représentants ou les organes réels ou supposés des maîtres de forges au gouvernement et au public alors que, sur les plaintes adressées au gouvernement par plusieurs industries, se préparait le décret du 22 novembre dernier sur les fers. M. Léon Talabot se propose de persuader au public qu'il n'est pas exact de représenter les forges françaises comme étant en retard à un degré sérieux et d'une manière qui soit préjudiciable aux chemins de fer et à l'intérêt général, auquel il importe que cette vaste entreprise nationale soit rapidement terminée. Quant aux assurances et aux assertions que nous rappelons, il les *maintient* comme *loyales et sincères* et comme n'ayant été *produites que pour rendre hommage à la vérité*. Nous supposerons que cela signifie qu'il les maintient pour exactes; car si telle n'était pas sa prétention, quels seraient l'objet et la portée de sa lettre? D'ailleurs il réitère ces assertions au moyen de l'affirmation que nous signalions tout à l'heure, que les forges ont *suffi à tout jusqu'à ce jour*. Voilà donc la question telle qu'elle est posée entre l'honorable maître de forges et nous. Reste à savoir qui a raison et qui a tort.

Il nous sera permis de rappeler d'abord qu'avant de reproduire les faits allégués dans son numéro du 18 février par le *Journal des Chemins de fer*, qui est fait avec soin, bien informé et fort répandu, nous jugeâmes convenable de les vérifier, et c'est ainsi que nous apprîmes qu'un des faits allégués, celui des 500,000 fr. de dommages-intérêts que cite M. Léon Talabot, manquait d'exactitude, et nous nous abstînmes de le mentionner de quelque façon que ce fût. Mais nous acquîmes la preuve que l'ensemble des autres faits était conforme à la vérité, et même qu'il n'eût pas été difficile d'ajouter d'autres traits au tableau. Ainsi, par exemple, le *Journal des Chemins de fer* aurait pu indiquer ce fait considérable, que la Compagnie de l'Est n'a pu jusqu'à ce jour trouver aucun maître de forges qui s'engageât à lui livrer des rails à court délai et à des conditions acceptables pour la grande ligne de Paris à Mulhouse. Ainsi, encore, l'achèvement du chemin de fer de Ceinture est retardé parce que les rails ne sont pas livrés dans les délais convenus. Dans un pareil état des choses, nous avons regardé comme un devoir de signaler le préjudice qu'éprouve le public, par suite de l'impuissance constatée de l'industrie des fers, et il nous a paru utile de remonter à l'origine de cette impuissance si déplorable au point de vue de l'intérêt public. Nous avons donc fait remarquer que si, après avoir été l'objet d'aussi grands sacrifices de la part du pays, cette industrie était hors d'état de satisfaire au besoin public, il fallait s'en prendre, non à la pauvreté du sol français en matières minérales, mais bien au régime ultra-protecteur qui fut institué à l'égard des fers à la fin de 1814, et outré en 1822. Ce régime, en effet, en empêchant l'industrie des fers de sentir aussi vivement qu'il le fallait l'obligation de produire à bas prix, a paralysé le mouvement qui, sous une législation plus libérale, l'eût concentrée et largement développée dans les localités privilégiées que la France renferme, localités qui ne le cèdent en rien aux meilleures de la Grande-Bretagne, et où se fût résolu aisément le double problème de la grande fabrication et de la production à bon marché.

La lettre de M. Léon Talabot a été pour nous l'occasion de nouvelles recherches : nous y avons apporté tous nos soins, et nous allons en indiquer le résultat ; s'il cadre mal avec les assertions de M. Léon Talabot, nous en sommes bien fâchés, mais c'est lui qui, en nous provoquant à un examen nouveau de la question, nous a procuré la connaissance d'un fait curieux que nous allons livrer au public. Ce fait, le voici : ce n'est pas d'une petite quantité que les forges sont en arrière de leurs engagements ; c'est d'une quantité énorme. Le 1er mars, la masse de rails et de coussinets de chemins de fer dont la livraison était en retard n'était pas moins de 45,000 tonnes, c est-à-dire de ce qui suffirait à faire 500 kilomètres de chemins de fer à une voie. C'est fort au-delà de ce que nous aurions supposé. Une partie de ce retard a déjà six mois de date et de durée. Voilà pourtant ce que l'honorable président du comité des forges appelle avoir *suffi à tout jusqu'à ce jour*. Il y a lieu de croire aussi que les maîtres de forges ont contracté avec les Compagnies de chemin de fer, pour 1854, des engagements qui s'élèvent à 300,000 tonnes environ, et la probabilité est qu'ils n'en pourront pas livrer 200,000. Voilà comment semble devoir se vérifier cette autre assertion de M. Léon Talabot : *nous suffirons à tous les besoins réels*.

Un autre fait non moins positif, et qui au surplus est de notoriété publique, c'est que des réclamations ont été adressées au gouvernement par les Compagnies de chemins de fer, dont l'activité est ainsi comprimée, au grand détriment de la chose publique. Elles ont demandé, les unes de faire entrer des rails de l'étranger en payant un droit réduit qui leur permît de se procurer des rails aux prix pour lesquels elles avaient traité avec des forges françaises ; les autres, de faire venir des rails en franchise, à la charge d'en réexporter une quantité égale dans un certain délai. D'autres, enfin, ont soumis à la sagesse du gouvernement des combinaisons différentes.

En présence de ce chiffre de 45,000 tonnes en retard, qui semble devoir s'accroître d'ici à la fin de l'année dans une forte proportion, en face des réclamations bien connues et persévérantes et trop motivées des Compagnies de chemins de fer, nous demandons ce qui reste debout de la thèse que soutient M. Léon Talabot, et il nous sera permis d'ajouter qu'il est bien surprenant qu'il ait ignoré ces faits si graves, et particulièrement celui des 45,000 tonnes en retard au 1er mars, lui, président du comité des forges, au moment où il a écrit la lettre qui précède.

Resterait pourtant à notre charge le fait relatif à l'embranchement de Reims. M. Léon Talabot se flatte d'avoir saisi le *Journal des Che-*

mins de fer et nous en flagrant délit d'erreur. De cette supposition il tire un parti merveilleux. Il s'en sert pour démontrer que lui au moins il remplit tous ses engagements, et pour donner à entendre qu'il est en mesure d'accueillir des commandes nouvelles, et par conséquent qu'il lui serait possible de fournir aux Compagnies de chemins de fer, qui ont le mauvais goût de se plaindre, les rails qu'elles réclament. Son langage est net : cette *fabrication* (des rails de la seconde voie de l'embranchement de Reims) serait *fort nécessaire à ses usines*. Cette nouvelle qu'il existe un maître de forges, un des plus puissants, qui manque de travail et appelle les commandes, va causer une agréable surprise aux Compagnies de chemins de fer et au public tout entier. Nous félicitons sincèrement M. Léon Talabot de la ressource qu'il offre aux Compagnies de chemins de fer dans l'embarras, et au public, qui commençait à s'impatienter. Nous demandons cependant la permission de le dire : c'est peut-être parce qu'au *Journal des Débats* on a le goût et l'habitude des études philosophiques et que la philosophie rend l'homme sceptique quelquefois, mais enfin nous conservons quelques doutes sur le fait même, et M. Talabot ne nous en voudra pas si nous les exprimons.

Le siége de la Compagnie de l'Est n'est pas à Tombouctou ou aux antipodes, il est à Paris, et la Compagnie, qui va droit son chemin, ne s'enveloppe pas d'un tel mystère qu'il ne transpire dans le public quelque chose de ses affaires. Or, voici ce qu'on dit assez communément : on dit que M. Léon Talabot n'a pas précisément, par une clause spéciale, *l'entière fourniture* de l'embranchement de Reims, qu'il a tout simplement avec la Compagnie de Strasbourg un reliquat de commande de 2,000 tonnes seulement, et que ces 2,000 tonnes, la Compagnie, quand elle les aura, les emploiera là où elle le jugera convenable, tout comme, si ses autres fournisseurs lui livraient les rails qu'ils lui ont promis, elle pourrait les appiquer à l'embranchement de Reims. Des gens, qui assurément sont des indiscrets, et que probablement M. Léon Talabot trouvera animés de *peu de justice et de bienveillance*, sinon de mauvais *ton*, ajoutent même autre chose. Ils prétendent que M. Léon Talabot ne tient pas partout exactement le même langage que dans la lettre qu'il a pris la peine de nous écrire ; qu'il est loin de montrer à la Compagnie de Strasbourg la même impatience de livrer ces rails, et de lui en représenter la *fabrication* comme *fort nécessaire à ses usines*. S'il était vrai, par exemple, que M. Léon Talabot, sur la demande qui lui a été faite de cette médiocre quantité de 2,000 tonnes, eût exigé pour la livrer un espace de treize ou quatorze mois, ce qui remettrait à quatorze mois au moins l'ouverture de l'important embranchement de Reims, il faudrait avouer que le cas est bien différent de ce qu'il expose dans sa lettre, et alors même pour ce fait de l'embranchement de Reims, au lieu d'avoir eu tort, nous aurions eu raison aussi bien que pour le reste.

Par curiosité pure, nous avons recherché comment M. Léon Talabot avait pu être amené à penser que nous l'avions désigné *clairement* dans l'article du 9 mars. Nous avons été conduit ainsi à une découverte que nous estimons d'un certain prix pour la discussion actuelle. Dans l'automne dernier, alors que se préparait le décret du 22 novembre qui a heureusement modifié les droits sur les fers et sur les houilles, M. Léon Talabot a rédigé et signé, en sa qualité de président du comité des forges, une pièce curieuse, intitulée : *Tarif des fers. Note soumise à Son Excellence Monseigneur le ministre du commerce et des travaux publics.* Cette pièce était destinée à combattre le projet d'un changement dans le tarif, et elle contenait, au sujet de la puissance des forges françaises, des assertions très remarquables. Elle a eu une certaine circulation par le fait même de M. Talabot et du comité des forges ; elle a été autographiée, et ces jours derniers nous en avons reçu un exemplaire. C'est à propos de cette pièce que M. Léon Talabot dit dans la lettre ci-dessus : « L'on a eu tort d'insinuer que j'avais agi sans mission, et que mes assertions étaient *imaginées* pour le besoin de la cause, » et qu'il ajoute, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, qu'il les *maintient* comme *loyales* et *sincères*, comme n'ayant été *produites que pour rendre hommage à la vérité*.

Sur tout ceci, nous croyons n'avoir qu'une chose à faire, c'est de reproduire textuellement les assertions de M. Léon Talabot. Voici donc le passage le plus saillant du Memorandum rédigé et signé par lui en qualité de président du comité des forges, au mois de novembre dernier :

« Les renseignements (recueillis par le comité des forges) ont porté sur les questions suivantes :

» 1° La production des établissements antérieurement au mois de décembre 1851 ;

» 2° Leur production pendant l'année 1853 ;

» 3° Cette production telle qu'elle sera en 1854 ;

» 4° S'il est à leur connaissance qu'il existe en fers, tôles ou en rails, des besoins réels non satisfaits, des demandes importantes refusées ;

» 5° *S'ils ont connaissance de retards sérieux* (1) sur des commandes importantes.

» Aux deux dernières questions, les réponses sont presque toutes négatives ; elles établissent que si l'on peut en ce moment constater quelques retards, ils sont sans importance réelle, et que, de plus, il est aisé de reconnaître que le déficit apparent et momentané que l'on a cherché à faire apparaître et à exagérer, se trouve actuellement comblé par les progrès de la fabrication, laquelle est en ce moment au niveau de la consommation ; que déjà peut-être elle dépasse ce niveau, et que pour les personnes prudentes et prévoyantes, les forges ont probablement à se préoccuper de la question de savoir si dans un avenir même assez prochain les demandes suffiront à absorber la production actuelle et les développements qu'elle reçoit en ce moment. »

En regard de ces affirmations et de ces promesses, nous prions simplement qu'on place les 45,000 tonnes au moins de rails et de coussinets en retard au 1er mars 1854, ainsi que la perspective de retard pour une masse bien plus considérable d'ici à la fin de l'année, et nous croyons que là-dessus nous avons le droit de clore la discussion, laissant au lecteur le soin de prononcer entre M. Léon Talabot et nous.

Nous avons donc été fondés à le dire, il se passe un fait fort dommageable pour le public : l'exécution des chemins de fer est ralentie ; elle l'est parce que l'industrie des forges est impuissante à fournir la quantité de fer que réclame le besoin public, quoiqu'elle en ait pris l'engagement. Cette impuissance ne provient pas de ce que la France manque de beaux gisements de fer ou de charbon, ou de ce que nos maîtres de forges soient inexpérimentés dans leur fabrication et leurs ouvriers maladroits : loin de là ; nous avons de magnifiques gisements de charbon et de fer ; nos maîtres de forges sont fort expérimentés, et nos ouvriers valent ceux de quelque pays que ce soit ; mais les exagérations du tarif, rendant les profits le plus souvent faciles dans des localités médiocres et même mauvaises, sont la cause que l'industrie des fers s'est cramponnée longtemps à ces localités et s'y cramponne encore, au lieu d'accomplir le mouvement qu'eux-mêmes, les auteurs du tarif, s'étaient proposé de favoriser vers les localités les plus avantageuses. Donc, encore une fois, si le législateur, au lieu d'établir en 1814 et de maintenir, même en l'aggravant, jusqu'à ces derniers temps un tarif exagéré à l'égard des fers, eût conservé le tarif du premier empire, on y fût revenu peu de temps après s'en être écarté (ainsi que l'avait promis le ministre des finances en présentant la loi sur le tarif des fers de décembre 1814), le mal que nous signalons ne se fût pas manifesté. Donc enfin la tendance indiquée par le décret du 22 novembre est une tendance salutaire, et il faut se féliciter d'avoir ainsi lieu d'espérer, à l'égard des fers, un retour graduel et successif vers le tarif du premier empire. C'est ainsi que l'industrie française, qui emploie le fer sous mille formes, la navigation et l'agriculture nationales dont les progrès seraient rapides si elles avaient le fer à bon marché, seraient soustraites à la gêne extrême que leur impose à toutes la situation actuelle des forges par rapport au pays. L. ALLOURY.

(*Journal des Débats*)

(1) Ces mots sont soulignés dans l'original.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Orléans	785,223 »	147,945	0.0
Nord	722,214 »	87,171	13.7
Rouen	194,244 »	1,553	0.8
Havre	86,165 »	6,335	7.9
Lyon	392,997 »	26,703	7.2
Strasbourg	546,780 »	109,177	24.9
Bale	60,844 »	11,156	22.4
Ouest	125,836 »	16,454	15.0
Méditerranée	203,359 »	62,790	44.6
St-Germain	186,022 »	32,639	21.2

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — Assemblée générale convoquée, pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

Sur les comptes annuels de la Société, et sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Pour assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild et fils, avant le 15 avril 1854.

PARIS A LYON. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le jeudi 20 avril pro-

chain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

I. Sur les comptes annuels de la Société.

II. Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre.

III. Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Châlon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Châlon et Besançon.

IV. Sur les modifications à introduire dans les statuts, comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées et sur les moyens d'exécution.

V. Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Déposer quarante actions ou plus, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

STRASBOURG. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue et place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853; nomination de deux membres du Conseil d'administration; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CAEN ET CHERBOURG. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

LYON A GENÈVE. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel-Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à trois heures précises, rue Saint-Georges, 50 (salle Sax).

Déposer vingt actions pour être membre de l'assemblée générale.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie, seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

CHEMINS DU MIDI. — Assemblée générale le 27 avril, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Déposer 40 actions de dix à deux heures, 15, place Vendôme, au Crédit mobilier.

CENTRAL SUISSE. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER. — Assemblée générale le mardi 25 avril à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

But de l'assemblée : Lecture du rappor Arrêt des comptes. — Fixation du dividende.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

COMPAGNIE DES EAUX. — Assemblée générale annuelle, le samedi 29 avril prochain, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et aux suivants des statuts.

Se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jours avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires, sont invités à le faire sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1er janvier dernier et de profiter du droit qui leur est conféré par l'art. 37 d'assister à l'assemblée.

VIEILLE-MONTAGNE. — Assemblée générale annuelle, le samedi 25 avril prochain, à midi, à Angleur près de Liége (Belgique).

Déposer 50/10e d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19, soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles créées par suite du décret de concession du 17 août 1853, et en exécution des statuts de la Compagnie de l'Est, promulgués le 21 janvier 1854. Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie, à la gare, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Il sera fait à chaque action imputation de deux francs pour intérêts de six mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale du Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

OUEST. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

DIJON A BESANÇON. — Voir dans le corps du journal les numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par les Compagnies. Le versement doit être effectué du 5 au 20 avril; à défaut duquel on procédera à l'application de l'art. 16 des statuts.

L'intérêt 5 0/0 doit être ajouté au montant des versements arriérés.

Versements : rue Taitbout, 52, Paris.

A Besançon, grande rue, 72.

Londres, chez M. Devaux et Ce.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — Tout porteur de promesse appartenant à la catégorie M est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

Coupures de 100 fr. — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — Paiement depuis le 1er avril, 11, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 10 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

LYON. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, depuis le 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

ROUEN AU HAVRE. — Paiement du dividende de 12 fr. par action, depuis le 3 avril, rue d'Amsterdam, 11.

OUEST. — Depuis le 1er avril, paiement du coupon d'intérêt du 2e semestre 1853 et du dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

ST-GERMAIN. — Paiement, depuis le 1er avril, du dividende de 20 fr., à la gare, rue Saint-Lazare.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

Dix lots de.	10,000 fr.
Vingt lots de. . . .	5,000
Dix lots de.	2,000
et Cinquante lots de. .	500

En outre, chaque *coupure de cent francs*, sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France, sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 21 janvier de chaque année.

Le dividende, 10 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 16 fr. par action), depuis le 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.
A Marseille, à la gare.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Depuis le 5 avril :
1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14;
2° A Londres, chez MM. Devaux et Ce.
Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures; à Lyon, rue Lafont, 2.
Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

ANVERS A GAND. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, chez MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, 16, depuis le 27 mars, de dix à quatre heures.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6 201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230—6,231 — 6,232—6,234—6,236—6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,254—6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291—6,293 — 6,295 — 6,297— 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,037—1,038—1,042— 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

CRÉDIT FONCIER. — Voir, dans le corps du journal, les numéros du 5e tirage du 22 mars.

C. DEVINA.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 17 mars 1854.

Présidence de M. VUIGNER, président.

Il est donné lecture d'une note de M. Regnault, membre de la Société, sur un nouvel appareil télégraphique qu'il a imaginé pour assurer la marche des trains, principalement sur les chemins de fer à une voie.

L'appareil, qui paraît remplir ces conditions, et que nous allons décrire, doit être considéré comme un tableau indiquant d'une manière permanente l'absence ou la présence d'un ou de plusieurs trains en mouvement sur la ligne. Il est ajouté aux appareils actuellement en usage, non pas pour les suppléer, mais bien plutôt pour les compléter et pour indiquer en dehors du bureau du télégraphe, à tous les employés d'une même station, les mouvements des trains, et, par conséquent, rendre en quelque sorte tous les agents solidaires des ordres donnés pour lancer ou arrêter un train.

Les moyens de communication que fournit la télégraphie électrique sont arrivés aujourd'hui à un assez grand degré de perfection pour qu'il soit possible de les appliquer avec des chances à peu près certaines de succès à éviter la rencontre des trains marchant en sens opposé sur un chemin de fer à une seule voie.

L'emploi que l'on a fait jusqu'ici de la télégraphie électrique n'a pas encore résolu le problème : d'abord, parce que les appareils affectés à cet usage n'ont point été réduits à leur plus grande simplicité, ensuite parce que la communication par phrases écrites est sujette à la double erreur que peuvent commettre l'employé qui expédie la dépêche et celui qui la reçoit, enfin parce que les appareils dont on se sert ne laissent pas de trace permanente de la dépêche qui a été transmise.

Pour faire comprendre l'usage de ce nouvel appareil, supposons un chemin de fer à une seule voie, d'une longueur quelconque; divisons-le en zones séparées les unes des autres par une distance de 20 kilomètres environ, et proposons-nous de trouver un moyen simple, à l'usage de l'homme même le moins lettré, d'indiquer la présence d'un train marchant dans un sens quelconque par un appareil qui conservera d'une manière permanente, et pendant tout le temps que le train emploiera à parcourir l'espace qui sépare deux stations télégraphiques, l'indication première qui a été donnée.

Supposons, par exemple, deux stations A et B d'un chemin de fer à une seule voie. Dans ces deux stations, deux indicateurs, *a*, *b*, sont mis en communication au moyen d'un courant électrique.

A. B



a. *b*.

Lorsque la voie est libre entre les deux stations A et B, les aiguilles des indicateurs *a* *b*, conservent une position verticale.

Avant de lancer un train sur la station B, l'agent en A, fermant le circuit du courant électrique, par un procédé qui sera indiqué plus tard, fait incliner à droite les aiguilles n° 1 des indicateurs *a* et *b*; dès lors la station B, vers laquelle s'avance le train, a devant les yeux, pendant tout le temps de sa marche ou de ses arrêts sur la portion de ligne comprise entre A et B, un signe permanent, visible pour tous, que la voie est occupée. Quand ce même train est arrivé à la station B, le chef de cette station coupe le courant au moyen d'un commutateur, et les aiguilles n° 1 des indicateurs *a* et *b* reprennent leur position verticale, et alors on sait en A et en B qu'entre ces deux points la voie est libre.

Si cinq, dix ou quinze minutes après le départ d'un premier train de la station A, on veut en expédier un second, marchant dans le même sens que le premier, il suffit d'avoir une seconde aiguille n° 2 dans les indicateurs *a* et *b* qui représente le mouvement du deuxième train, comme l'aiguille n° 1 représente celui du premier.

Par conséquent, si après l'arrivée du premier train, l'agent B oubliait qu'il doit attendre un second train avant d'en expédier un lui-même en sens contraire, c'est-à-dire de B en A, le nouvel indicateur le lui rappellerait en lui faisant voir l'aiguille n° 2 inclinée à droite. Ce que nous venons de dire des rapports télégraphiques établis entre la station A et la station

B s'applique à ceux qui existent entre la station B et la station suivante C, et ainsi de suite.

Ce qu'il importe de remarquer, c'est que toute station intermédiaire est pourvue de deux appareils, le premier communiquant avec la station précédente et le deuxième avec la station suivante. Chaque station peut donc, au moyen de cet appareil, transmettre l'annonce du départ de deux trains successifs, marchant dans le même sens, vers la station de droite et de deux autres trains successifs, marchant dans le même sens, mais se dirigeant vers la station de gauche. La seule inspection des aiguilles des indicateurs fait voir dans les trois stations consécutives qu'entre ces trois points la voie est libre ou occupée, et de plus dans quel sens les trains sont en mouvement, car l'inclinaison des aiguilles est toujours dans le même sens que la marche des trains.

Au moment de l'inclinaison des aiguilles, il se fait entendre dans la station que l'on veut avertir une sonnerie qui éveille l'attention du stationnaire, et le met en garde contre les trains à grande ou à moyenne vitesse qui peuvent stationner chez lui, ou passer la station sans s'y arrêter.

Il est bien entendu dès lors que pour les trains à grande vitesse qui ne doivent pas s'arrêter, chaque stationnaire devant lequel ils passent doit prendre toutes les mesures nécessaires pour les arrêter en temps utile si les aiguilles de son second indicateur lui annoncent la marche d'un train vers la station en sens contraire du premier.

Examinons maintenant l'appareil dont nous venons d'expliquer le jeu.

L'*indicateur* est fondé sur la propriété que possède un courant électrique de dévier de sa position une aiguille aimantée. Dans cet appareil on emploie deux galvanomètres verticaux posés à une petite distance l'un de l'autre. L'une des aiguilles de chaque galvanomètre est placée en avant du cadran, et l'autre passe dans l'intérieur de la bobine qui porte les fils multiplicateurs du courant électrique.

Lorsque l'on fait passer un courant électrique dans le fil de la bobine, l'aiguille aimantée s'incline dans un sens, et si l'on renverse la direction du courant, l'aiguille aimantée est déviée dans le sens opposé.

Le *manipulateur* est basé sur la propriété qu'a le fer de s'aimanter instantanément, quand un courant électrique traverse le fil qui l'entoure, et de perdre cette aimantation lorsque le courant est interrompu.

Cet appareil est composé de deux électro-aimants, dont les armatures mobiles établissent à volonté la communication de la ligne avec la pile ou avec la terre, suivant qu'elles touchent avec un des deux contacts qui limitent leur course.

Lorsque les armatures sont éloignées des électro-aimants, les fils de la ligne sont en communication avec la terre; mais lorsque l'une d'elles est approchée des pôles de l'électro-aimant, elle ferme le circuit de la pile, et le courant, en passant dans le fil qui enveloppe l'électro-aimant, aimante ce dernier, qui maintient alors l'armature dans cette position.

Le circuit de la pile étant établi par l'armature de l'électro-aimant, le courant passe dans les bobines et sur la ligne, et les aiguilles des indicateurs sont déviées de la position verticale.

Il suffit donc, pour annoncer le départ d'un train, de pousser à la main l'armature de l'électro-aimant pour établir le circuit de la pile, et pour en signaler l'arrivée, de couper le courant un instant par un renversement du commutateur pour faire cesser l'aimantation de l'électro-aimant, et permettre ainsi à l'armature de se déplacer par l'effet du ressort qui tend à l'éloigner du contact, et d'interrompre ainsi toute communication avec la pile.

Ainsi, l'appareil est uniquement composé d'*électro-aimants*, de *galvanomètres* et de *commutateurs*; tout mécanisme d'horlogerie en est rigoureusement exclu.

En résumé, le stationnaire A met à la main l'armature en contact, et dès lors, le courant, passant dans le galvanomètre, fait dévier les aiguilles, et c'est le stationnaire B qui, au moyen de son commutateur, éloigne cette même armature dans la station A, et, par conséquent, interrompt le courant, ce qui permet de suite aux aiguilles de reprendre leur position verticale.

De plus, la déviation des aiguilles des indicateurs est toujours dans la direction de la marche des trains, et n'est pas laissée à la volonté de l'employé; le sens de la déviation est absolu et dépend uniquement du pôle de la pile qui est en communication avec l'appareil.

Les sonneries, les relais et les commutateurs sont, du reste, semblables à ceux employés dans la télégraphie *ordinaire*.

M. REGNAULT donne quelques explications verbales qui lui sont demandées, sur l'inconvénient qui pourrait résulter de la rupture du fil télégraphique entre deux stations, inconvénient qui aurait pour résultat de laisser sur un des cadrans une indication qui ne se trouverait pas reproduite sur l'autre, et qui, par conséquent, pourrait faire engager deux trains sur la même voie. M. Regnault répond qu'il suffit, pour faire disparaître ce danger, de mettre les piles au point où doit parvenir la dépêche au lieu de la mettre au point de départ.

M. LE PRÉSIDENT annonce que la Compagnie de Strasbourg va demander au gouvernement l'autorisation nécessaire pour faire des essais sur les appareils télégraphiques, et qu'il y a lieu d'espérer qu'on arrivera à des solutions qui intéressent si vivement l'exploitation des chemins de fer à simple voie.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du programme sur les accidents de chemins de fer.

On fait remarquer qu'il serait bon d'écarter de la discussion tout ce qui dans ce programme serait en dehors des questions techniques. C'est, du reste, ainsi que la question avait été posée à l'origine; on demande qu'on y revienne et qu'on fasse un choix de questions qui devront être soumises à l'examen.

UN MEMBRE entre dans quelques détails à ce sujet, et cette opinion étant approuvée, il est décidé que la dicussion aura lieu dans la prochaine séance.

UN MEMBRE attire l'attention de la Société sur le choix de l'endroit où l'on doit faire une prise d'eau dans les rivières pour l'alimentation des chaudières.

Ainsi, il a remarqué que les puits où viennent aboutir les tuyaux de prise d'eau sont creusés trop près des bords de la rivière, et alors ce n'est pas l'eau de cette rivière qu'on y recueille, mais presque toujours les eaux du rivage qui viennent s'y rendre.

Ces eaux sont ordinairement très-impures; ainsi sur les bords de la Seine, à Ivry, on a recueilli des eaux qui contenaient jusqu'à un kilogramme de matière par mètre cube.

Il faut donc éloigner les puits le plus possible des bords et rendre le cuvelage aussi étanche que possible, afin d'éviter les infiltrations. Pour atteindre ce but, on fait en général le cuvelage en fonte.

On rappelle à ce sujet que MM. Thomas et Laurens, dans une conduite d'eau très-longue et sujette à des jonctions, dans le but d'éviter les aspirations d'air et d'eau impures qui traversaient les tuyaux, les avaient enveloppés d'une espèce de manchon en béton, laissant entre les deux un intervalle de 2 à 3 centimètres dans lequel on faisait couler de l'eau provenant de la rivière.

De cette façon, quand il se déclarait une fuite, jamais on n'aspirait ni air ni eau impures.

UN AUTRE MEMBRE donne quelques renseignements sur l'accumulation des neiges qui ont arrêté la circulation sur le chemin de Strasbourg. On a observé que l'encombrement n'a jamais eu lieu dans les grandes tranchées; il ne s'est manifesté que dans les tranchées de 3 à 4 mètres et à leur entrée. — Il y a eu aussi encombrement sur des remblais situés en plaine.

Pour éviter les accumulations de neige, on avait essayé des espèces de paravents de 1m,30 à 1m,50 de haut, faits de palissades espacées, et on a remarqué que leur effet était de produire une accumulation en avant des obstacles. — Enfin, on a remarqué que, partout où il y avait des plantations assez hautes, il n'y avait pas d'accumulation : aussi a-t-on décidé que, sur les points où d'ordinaire les vents chassent la neige, on établirait un rideau de plantations pour briser les courants.

L'accumulation des neiges sur le chemin de Strasbourg s'est élevée pendant l'année 1853 à 300,000mc, et a coûté 30,000 fr. d'enlèvement, et en 1854, à 1,200,000mc, et a coûté 90,000 fr. d'enlèvement.

On a observé sur les chemins d'Alsace les mêmes phénomènes que ceux observés sur la ligne de Strasbourg.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Bien qu'on s'attendît à la guerre et que depuis longtemps on dût y être préparé, l'effet des dernières nouvelles politiques s'est fait vivement ressentir. Comme dans tout moment de crise, les affaires ont été suspendues tout à coup, et les quelques marchés que nous pourrons citer sont antérieurs à dimanche. Les correspondances que nous recevons d'ailleurs sur la situation de divers groupes reflètent pleinement la nôtre. La métallurgie est arrêtée dans son élan; elle le reprendrait vite si l'avenir se dessinait heureusement pour les puissances alliées; car, remarquons que malgré la prévision des événements aujourd'hui accomplis, le mouvement de nos exportations et de nos importations n'a pas un instant souffert, et que les avis des marchés étrangers, tant en Angleterre qu'en Belgique, n'ont pas cessé d'être favorables.

Depuis plus de deux mois, le marché de la fonte a été continuellement actif, et jusqu'à ces jours derniers, sans tenir compte des circonstances difficiles, on a conclu de nouvelles affaires; des contrats de vente à long terme ont été passés à 150 et 152 fr. 50; pour la livraison immédiate, le prix a été de 150 fr., avec l'obligation de ne pas employer le coke.

La fonte pour fusion maintient toujours son prix de 192 fr. 50, à Saint-Dizier.

Les forges-laminoirs continuent à soutenir leurs fers à 330 fr. à Saint-Dizier et 340 fr. à Paris. La demande est faible, mais les producteurs sont convaincus que, même avec la baisse, ils ne feraient pas augmenter les commandes dans ce moment où les marchands ne prennent qu'au jour le jour. Ce qui a déterminé cette fermeté, nous l'avons dit, c'est que les fers laminés de fonte au bois auront pour ainsi dire à eux seuls la vente courante.

Les fers battus à la houille sont encore cotés 335 fr. Les fers battus au bois et les fils de fer ont une vente nulle. On a vendu une petite partie de machine à 155 fr., rendu à Paris.

— On nous apprend à l'instant l'acceptation, par une forge du Nord, d'un marché de fonte à 160 fr., livraison immédiate.

O. Saupique.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Compagnie générale des Eaux.

Le *Courrier de Lyon* nous transmet d'intéressants détails sur les travaux que la Compagnie générale des Eaux fait exécuter à Lyon, sous l'habile direction de M. l'ingénieur Aristide Dumont. La galerie de filtration destinée à fournir l'eau potable, et qui a 150 mètres de développement sur 5 de large, est creusée dans presque toute son étendue à 3 mètres de profondeur au-dessous de l'étiage. Les parois de cette galerie sont formés par un massif en béton de 1 mètre et demi d'épaisseur.

L'usine aura la façade tournée au nord sur le chemin qui longe le Rhône; c'est dans cette partie que seront placées les trois machines à vapeur de la force de 200 chevaux chacune. Au-dessus du faubourg de Bresse et en regard de l'usine les travaux pour le creusement du premier réservoir se poursuivent avec activité. Ce bassin sera placé à 45 mètres au-dessous des basses eaux du Rhône.

Enfin, les canaux souterrains construits d'après le système ovoïde appliqué à Paris vont être entrepris sur une longueur de 20,000 mètres.

Le *Courrier de Lyon* ajoute que la a Compagnie générale des Eaux ne se contente pas de poursuivre avec autant de zèle que d'intelligence les travaux de Lyon, et qu'elle vient de traiter pour la distribution des eaux de Nantes, par un traité qui sera soumis à l'assemblée générale qui doit avoir lieu le 29 du mois courant. On annonce aussi, dit le même journal, que la Compagnie doit proposer à ses actionnaires la libération des actions à 125 fr.

Nous nous proposons d'examiner, dans notre prochain numéro, s'il ne serait pas convenable de renoncer, en raison des circonstances, à toute extension nouvelle des affaires sociales, afin de libérer les actions de 400 fr.

Ad. Blaise (des Vosges).

D'après un traité récent conclu entre la France et la Belgique, les machines et mécaniques d'origine belge, importées en France par la frontière limitrophe, seront affranchies de la surtaxe établie en 1816. — Les navires français jouiront, à l'importation, du régime accordé aux navires anglais, tant pour ce qui concerne le droit de pavillon que pour ce qui regarde le droit de tonnage. — Tous droits de sortie sur les charbons de bois importés en France sont supprimés. — Un droit de 1 0/0 est établi sur la pyrite de fer à sa sortie du territoire belge. — Les droits sur les houilles et les fontes resteront les mêmes.

Le traité sera ratifié dans les deux mois qui suivront la convention, et restera en vigueur pendant cinq ans. L'Empereur se réserve la faculté d'élever son tarif de douanes à l'égard de la houille et de la fonte, si un grand intérêt national et des circonstances de force majeure le commandaient.

Chemin de fer d'Orléans.

Nous publions plus loin l'avis par lequel la Compagnie d'Orléans annonce l'ouverture de la souscription à une nouvelle série d'obligations. Cet emprunt, comme le précédent qui a été émis en octobre 1852, est destiné à l'exécution des prolongements qui doivent compléter le réseau de la Compagnie.

Les nouvelles obligations sont émises dans des conditions exactement semblables à celles de l'emprunt de 1852. L'intérêt annuel sera de 15 fr.; le remboursement s'effectuera à 500 fr. pendant la durée de la concession.

Le prix d'émission a été fixé à 275 fr.

Comme la jouissance court à partir du 1er janvier dernier, et que les souscripteurs auront la faculté d'escompter les versements à raison de 4 0/0 l'an, ce prix d'émission se trouve en réalité réduit, par cette double combinaison, de 9 fr. 75 c., c'est-à-dire à 265 fr. 25 c., et dès lors le revenu afférent aux nouveaux titres est de 5.65 0/0; à quoi il convient d'ajouter l'avantage qui résulte de la prime du remboursement à 500 fr.

Ces conditions sont assurément excellentes : elles s'expliquent par ce fait que le nouvel emprunt est réservé par préférence aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans.

La souscription sera ouverte lundi prochain 10 avril, et close le 19 courant à six heures du soir.

Correspondance.

M. F. de W., à Schaffouse. — N° 1, non. — N° 2, Genève. — N° 3 Est. — N° 4, des actions.

M. A. R. — N° 1, 15 0/0. — N° 2, libéré. — N° 3, merci. — N° 4, non. — N° 5, oui. — N° 6, attendez.

M. E. G., à Nancy. — N° 1, 1er juillet. — N° 2, affaire passable. — N° 3, on l'espère. — N° 4, oui.

M. C. B., à Saint-Cyr. — Nos 1 et 2, Orléans, Strasbourg. — Votre appréciation est erronée, car il faut, pour juger les différences de recettes kilométriques, les comparer avec les dépenses d'établissement par kilomètres.

M. N. J. — N° 1, aux cours actuels, excellentes. — N° 2, oui. — N° 3, non.

M. ***. — N° 1, oui, mais modérément. — N° 2, attendre. — N° 3, oui.

M. T. R. — N° 1, bonne valeur et attendre. — N° 2, mauvaise valeur.

M. M., à Bordeaux. — N° 1, comme placement, le cours des valeurs offre de grands avantages. — N° 2, Orléans, Strasbourg, Lyon, Nord, Méditerranée. — N° 3, les événements. — N° 4, excellent; non. — N° 5, valeur de spéculation dans laquelle il ne faut entrer qu'avec réserve.

M. P. P. L. — L'arbitrage fait dans une proportion très-modérée serait avantageux. — Oui.

M. P. M. — N° 1, excellent. — N° 2, vendez. — N° 3, achetez. — N° 4, oui. — N° 5, non. — N° 6, conservez.

M. L. V., à Bruxelles. — A, affaire sans clientèle et sans marché, à la merci de quelques spéculateurs; du reste, cette affaire est médiocre. — B, oui. — C, on l'espère. — D, non, cette année. — E, des exécutions. — F, non.

M. C. C. C. — N° 1, oui; les recettes. — N° 2, 25 fr. et juillet. — N° 3, juillet; 100 fr.

M. G. P., à Lille. — N° 1, oui. — N° 2, l'échange aura lieu probablement après l'assemblée. — N° 3, oui. — N° 4, bonne comme spéculation. — N° 5, attendre. — N° 6, très-médiocre. — N° 7, avenir. — N° 8, attendre. — Nos 9 et 10, mauvais.

M. P. C., à Avignon. — N° 1, l'avenir est médiocre. — N° 2, jamais. — N° 3, oui. — N° 4, excellent.

M. M., à Paris. — N° 1, non. — N° 2, oui.

M. T. C., à X. — N° 1, au cours actuel, il faut attendre avant de les réaliser, mais profiter ensuite d'un fort mouvement de hausse pour écouler cette valeur. — N° 2, conservez. — N° 3, Mobilier, Est nouveau.

M. E. D. P., à Rouen. — Vous serez remboursé à 500 fr. et recevrez une action de jouissance vous donnant droit à tout le revenu excédant 15 fr. par action.

M. H. C., à C. — Nos 1 et 2, oui, elles sont libérées malheureusement. — N° 3, s'abstenir.

M. K. K. — N° 1, le 29 avril. — N° 2, oui. — N° 3, probablement. — N° 4, à des exécutions. — N° 5, oui.

M. J. de M., à Noyon. — Nos 1, 2 et 3, oui. — N° 4, Midi.

M. A. Z. — Nous ne pouvons traiter publiquement cette question; il y aurait plus d'inconvénient que de probabilité de succès.

M. G., à Paris. — N° 1, arbitrage mauvais. — N° 2, mauvaise opération. — N° 3, 100 fr. en juillet prochain. — N° 4, non pas très-prochainement.

M. P. F., à Limoges. — N° 1, lisez le numéro de ce jour. — N° 2, oui, opérez. — N° 3, dans ce moment, non. — N° 4, oui.

M. B., à Sablé. — N° 1, attendre. — N° 2, Strasbourg, Orléans, Lyon, Nord, Méditerranée. — N° 3, le 20 avril — N° 4, environ 15 0/0. — N° 5, c'est remis indéfiniment. — N° 6, cela est impossible.

M. A. C., à Saint-Josse. — N° 1, pour 1853, 40 fr., tout compris; pour 1854, impossible d'assurer : cette valeur échappe à tout examen de cette nature. — N° 2, des exécutions. — N° 3, oui, quand on est très-riche. — N° 4, oui, mais dans un avenir très-éloigné. — N° 5, oui.

M. D. A., à Lille. — En décembre.

M. F. S., à Lyon. — N° 1, environ 75 à 80 fr. — N° 2, environ 30 à 35 fr. — N° 3, non, car vous établissez pour 1855 un chiffre de 755 fr. qui ne se réalisera pas. — N° 4, Orléans, Strasbourg, ancien et nouveau. — Méditerranée, Lyon, Nord.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION

du 1er septembre 1852 au 28 février 1853 et du 1er septembre 1853 au 28 février 1854.

RECETTES.

	Du 1er septemb. 1852 au 28 février 1853.	Du 1er septemb. 1853 au 28 février 1854.	Augmentation sur le semestre 1852-1853	Diminution sur le semestre 1852-1853
	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	
SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.	284,905 »	308,691 »	23,786 »	» »
Voyageurs	776,815 80	862,4[illegible]0 50	85,584 70	» »
Recettes supplémentaires	4,660 15	4,890 45	230 30	» »
Bagages (excédant)	37,748 90	37,010 10	» »	736 80
Marchandises	184,130 30	192,519 10	8,388 80	» »
Voitures et bestiaux	5,053 60	5,480 40	426 80	» »
Trains spéciaux	» »	2,916 70	2,916 70	» »
Service de la poste	47,816 25	47,816 25	» »	» »
Factage et magasinage	724 85	4,911 65	4,186 80	» »
Total de la grande vitesse	1,056,947 85	1,157,945 15	101,734 10	736 80
A déduire	....	....	736 80	» »
Reste	....	....	100,997 30	» »
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.	170,533 »	233,949 »	63,416 »	» »
Marchandises	891,839 95	1,337,988 90	446,148 95	» »
Voitures et bestiaux	4,561 »	7,032 25	2,471 25	» »
Magasinage	6,891 75	3,954 50	» »	2,937 25
Total de la petite vitesse	903,292 70	1,348,975 65	448,620 20	2,937 55
A déduire	....	....	2,937 25	» »
Reste	....	....	445,682 95	» »
RECETTES DIVERSES.				
Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe	15,327 27	6,098 53	» »	9,228 74
Intérêts des fonds disponib.— Recettes diverses	47,762 24	40,191 19	» »	7,571 05
Total des recettes diverses	63,089 51	46,289 72	» »	16,799 79
Total général des recettes	2,023,330 06	2,553,210 52	50 ,354 30	20,473 84
A déduire	....	....	20,473 84	» »
Reste	....	....	529,880 46	» »

DÉPENSES.

	Du 1er septemb. 1852 au 28 février 1853.	Du 1er septemb. 1853 au 28 février 1854.	Augmentation sur le semestre 1852-1853	Diminution sur le semestre 1852-1853
CHARGES DE L'EXPLOITATION.				
Intérêts du prêt de l'État	150,000 »	150,000 »	» »	» »
Intérêts et remboursement des emprunts	516,132 34	546,310 »	177 66	» »
Intérêts divers	1,607 12	1,484 71	» »	122 41
Loyers	20,351 35	20,375 85	24 50	» »
Total des charges de l'exploitation	718,090 81	718,170 56	202 16	122 41
A déduire	....	....	122 41	
Reste	....	....	79 75	» »
IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.				
Impôt du dixième	27,069 01	30,051 15	2,982 14	» »
Droit de licence et permis	231 33	497 05	265 72	» »
Contributions et patentes	14 877 09	12,210 90	» »	2,666 19
Frais de police et de surveillance	3,600 »	7,100 »	3,500 »	» »
Total des impôts et frais de surveillance de l'État	45,777 43	49,859 10	6,747 86	2,666 19
A déduire	....	....	2,658 19	
Reste	....	....	4,081 67	
DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.				
Administration	32,500 »	20,511 »	» »	11,989 »
Personnel	226,309 90	277,517 79	51,207 89	» »
Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art	94,932 50	123,715 53	28,783 03	» »
Entretien des bâtiments	18,839 21	14,071 89	» »	4,767 32
Traction	299,541 70	396,182 96	96,641 26	» »
Entretien du matériel roulant	84,104 93	120,592 81	36,487 88	» »
Entretien du petit matériel et du mobilier	8,019 34	12,670 99	4 651 65	» »
Eclairage	18,250 07	21,938 48	3,678 41	» »
Chauffage	4,541 78	6,258 91	1,717 13	» »
Imprimerie	9 629 78	10,058 81	429 03	» »
Papeterie	2,613 15	3 350 65	737 50	» »
Habillement et équipement	7,419 85	7,971 78	551 93	» »
Frais et articles divers	2,189 49	3,904 46	1,714 97	» »
Subventions	17,800 75	24,477 55	6,670 80	» »
Détaxes	3,186 30	4,909 95	1,723 65	» »
Indemnités pour perte d'effets et avaries	2,739 10	8,053 99	5,314 89	» »
Assurances	7,416 55	7 809 37	392 82	» »
Frais judiciaires	2,658 65	1,726 78	» »	931 87
Frais généraux	8 359 40	31,295 38	22 935 98	» »
Caisse de prévoyance	5,881 95	6,052 40	170 45	» »
Total des dépenses proprem. dites de l'exploitat.	858,934 40	1,103,011 48	263,765 27	17,688 19
A déduire	....	....	17,688 19	» »
Reste	....	....	246,077 08	» »
Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl.	1,620,802 64	1,871,041 14	270,715 29	20,476 79
A déduire	....	....	20,476 79	» »
Reste	....	....	250,238 50	» »

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

77,978 voyageurs	264,906 70
Bagages, marchandises, etc.	457,307 40
TOTAL	722,214 10

Semaine correspondante de 1853.

81,942 voyageurs	288,550 15
Bagages, marchandises, etc.	346,492 60
PRODUIT total	635,042 75

Recette totale du 1er janvier au 1er avril.

1854	8,691,155 76
1853	7,368,728 05
DIFFÉRENCE	1,322,427 71

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

16,274 voyageurs	81,495 50
Bagages, marchandises, etc.	113,749 25
TOTAL de la semaine	194,244 75
TOTAL de l'exercice courant	2,574,979 20
Semaine correspondante de 1853	192 090 80
Exercice correspondant de 1853	2,237,073 90

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

11,109 voyageurs	32,218 75
Bagages, marchandises, etc.	53,947 05
TOTAL de la semaine	86,165 80
TOTAL de l'exercice courant	409,455 70
Semaine correspondante de 1853	79,830 45
TOTAL de l'exercice correspondant	336,322 35

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

Grande vitesse) 34,722 voyageurs	190,977 90
Petite vitesse) Bagages, marchand.	202,019 60
TOTAL de la semaine	392,997 50
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	4,148,121 10
TOTAL	4,541,118 60
Semaine correspondante de 1853	366,294 15
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	3,903,270 55
TOTAL de l'exercice correspondant	4,269,564 70

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 20 au 26 mars 1854.

12,774 voyageurs	27,489 60
Messageries, bagages, marchandises	33,355 27
TOTAL	60,844 67
Semaine correspondante de 1853	49,088 67
Recette totale du 1er janv. au 26 mars	690,318 81
— 1853	568,021 86
Différence en faveur de 1854	122,296 95

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

Voyageurs	310,149 41
Bagages, marchandises, etc.	475 074 49
TOTAL	785,223 90
Semaine correspondante de 1853	637,278 70
Différence en faveur de 1854	147,945 20
Recettes du 1er janvier au 1er avril	9,511,263 90
Recette correspondante de 1853	7,207,450 85
Différence en faveur de 1854	2,303,813 05

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 13e semaine.

Du 26 mars au 1er avril 1854.

Voyageurs	189,644 30
Marchandises	357,136 18
TOTAL de la semaine	546,780 48
Recettes antérieures	5,822,450 55
TOTAL GÉNÉRAL	6,369,231 03
13e semaine de 1854	546,780 48
Semaine correspondante de 1853	437,603 03
Différence en faveur de 1854	109,177 45
Exercice 1854	6,369,231 03
Id. 1853	4,698,583 04
Différence en faveur de 1854	1,570,647 99

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 26 mars au 1er avril 1854

Voyageurs	11,420 20
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	27,323 57
TOTAL	38,743 77
Recettes antérieures	352,199 07
TOTAL	390,942 84

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 27 mars au 2 avril 1854.

Ouest. — 9,739 voyageurs (gr. vitesse	41,725 80
(Petite vitesse)	38,167 67
TOTAL	79,893 47
Rive droite. — 35,020 voyageurs	30,521 45
Rive gauche — 20,239 voyageurs	15,421 95
TOTAL	125,836 87
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	66,095 75
Rive droite	28,895 30
Rive gauche	14,391 65
TOTAL	109,382 70

Recette totale du 1er janvier au 2 avril 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	1.424,387 03
Idem. — 1853	1,187,920 59

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 mars 1854.

Voyageurs	76,241 25
Bagages et marchandises	127,118 35
TOTAL de la semaine	203.359 60
Semaine correspondante de 1853	140,568 75
Augmentation	62,790 85
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	2,163,446 07
Recette correspondante de 1853	1,682,994 40
Augmentation	480,451 67

Chemin de fer d'Orsay.

Mois de mars 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854..	39,032	18,068 05	454 40	18,522 45
1853..	31,130	14,615 40	266 55	14,881 95
En faveur de 1854	7,902	3,452 65	187 85	3,640 50

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de mars 1854.

Voyageurs	155,890. Recettes.	104,126 35
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest		81,896 50
Total		186,022 85

Mars 1853.

Voyageurs	143,386 Recettes	153,383 23
Différence en faveur de 1854		32,639 62

COMPARAISON :

Les trois mois de 1854 ont donné	483,787 50
La même période de 1853 a donné	414,851 88
Différence en faveur de 1854	68,935 62

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de février.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	24,097 50	20,765 50	21,729 91
Bagages	451 38	387 04	402 74
Bétail	908 70	1,132 60	759 70
Marchandises	17,757 19	15,412 49	15,321 85
	43,214 77	37,697 63	38,214 20

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de février 1854 de fr. 5,517 14 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,060 57 sur 1852.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

Le public est appelé à souscrire au siége de la Compagnie du chemin de ferde Paris à Rouen, rue d'Amsterdam, n° 11, à l'emprunt de 18 millions émis par cette Compagnie.

Les obligations émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent un intérêt de 50 fr. par an.

CHEMINS DE FER DE

DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, on déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Le Président du Conseil d'administration,

Comte P. de Chasseloup-Laubat.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 12 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1854, est payable, à partir du 3 avril courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration; ils ne peuvent être envoyés par correspondance.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,

G. de Lapeyrière.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853 et le dividende de l'année, ensemble 10 fr. par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, *rue et place de Strasbourg.*

— Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire, le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853 et de la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire.

Et comme assemblée extraordinaire :

Sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl;

Sur l'exécution de la convention passée le 10 décembre 1851 avec M. le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture;

Et sur l'autorisation nécessaire au Conseil d'administration pour la revente des portions de terrains inutiles aux diverses sections de la ligne déjà construites.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiqués, et sur les moyens d'exécution;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,

G. Réal.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. Réal.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux actionnaires. — L'assemblée générale du 25 mars ayant fixé à 10 fr. le dividende de l'exercice 1853, MM. les actionnaires sont prévenus que ce dividende, ainsi que les 6 f. d'intérêts échéant le 31 mars 1854, leur seront payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

N. B. Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement du coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Emission de 130 mille obligations au capital de 500 francs chacune, produisant 15 francs d'intérêt annuel, et remboursables au pair par voie de tirage au sort, dans une période de 97 années qui finira en 1951.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie, qu'en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'assemblée générale du 20 avril 1862, il a été décidé qu'il serait procédé à la réalisation d'une nouvelle portion de l'emprunt destiné à pourvoir aux dépenses des travaux de prolongement.

Il est créé, à cet effet, 130,000 obligations de 500 fr. au porteur, produisant un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 1er janvier et 1er juillet; les obligations seront remboursables au pair par voie de tirage au sort; le premier remboursement aura lieu le 1er janvier 1855, sous déduction du versement non encore payé.

L'émission des obligations est faite au prix de 275 fr. chacune (jouissance du 1er janvier 1854), payable, savoir :

75 fr. dans les dix jours de l'avis qui sera donné aux souscripteurs, en échange d'un récépissé nominatif.

100 fr. le 1er octobre 1854.

100 fr. le 1er avril 1855.

Les versements pourront être escomptés à raison de 4 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires.

Elle sera ouverte le lundi 10 avril, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, et sera fermée le mercredi 19, à 6 heures du soir.

Les actionnaires seront admis à souscrire, sur le dépôt de leurs titres; ces titres, formant la garantie de leur engagement, leur seront rendus contre le premier versement afférent aux obligations qui leur auront été attribuées.

Les porteurs de certificats de dépôt seront admis à souscrire pour le compte des titulaires, en se portant fort pour ceux-ci et sous les conditions du paragraphe précédent.

Paris, le 8 avril 1854.

Par autorisation du Conseil,

Le Directeur de la Compagnie,

C. Didion.

CHEMIN DE FER

DE SAINT—GERMAIN.

Numéros des 492 obligations anciennes sorties à l'assemblée générale du 30 mars 1854.

6	1508	2677	4106
11	1510	2702	4142
17	1565	2728	4147
33	1566	2745	4178
69	1589	2746	4206
88	1613	2751	4226
110	1635	2804	4266
122	1636	2809	4284
148	1649	2824	4288
153	1671	2828	4308
206	1685	2860	4314
208	1737	2863	4322
216	1742	2873	4323
232	1745	2911	4332
252	1783	2915	4370
321	1784	2977	4397
336	1786	2984	4402
384	1787	3025	4434
394	1820	3031	4441
397	1842	3048	4447
428	1845	3052	4449
437	1862	3060	4507
441	1866	3081	4527
443	1894	3094	4528
450	1899	3096	4538
454	1905	3100	4573
457	1917	3143	4605
471	1920	3144	4616
524	1926	3155	4629
532	1935	3158	4653
534	1938	3197	4660
537	1942	3250	4667
557	1943	3285	4681
558	1948	3308	4699
571	1956	3326	4721
593	1958	3337	4729
596	1964	3339	4731
619	1983	3348	4733
632	1985	3370	4772
662	1986	3413	4775
709	1989	3424	4780
731	2019	3433	4799
735	2032	3457	4826
752	2071	3460	4840
759	2079	3468	4854
778	2081	3474	4860
783	2098	3544	4873
808	2127	3548	4879
811	2232	3568	4893
812	2289	3582	4908
826	2290	3586	4915
831	2329	3604	4921
869	2340	3616	4969
890	2341	3658	4972
896	2356	3674	4981
900	2360	3713	4984
913	2375	3729	4985
934	2392	3741	5015
942	2393	3776	5038
960	2399	3790	5094
969	2406	3811	5103
977	2419	3812	5108
1016	2474	3815	5109
1065	2475	3827	5125
1066	2490	3854	5136
1090	2527	3889	5152
1115	2533	3909	5167
1120	2550	3918	5184
1122	2556	3923	5195
1158	2563	3931	5201
1185	2580	3951	5252
1196	2593	3957	5253
1200	2599	3971	5260
1245	2600	4010	5261
1249	2601	4025	5267
1263	2603	4029	5277
1367	2665	4041	5302
1434	2666	4044	5315
1450	2667	4051	5348
1506	2670	4075	5372
5378	6008	6768	7418
5404	6023	6772	7436
5406	6060	6780	7467
5417	6066	6798	7488
5423	6076	6821	7492
5439	6081	6831	7493
5441	6082	6839	7518
5467	6087	6847	7549
5485	6092	6849	7559
5500	6113	6869	7566
5508	6134	6912	7567
5510	6148	6933	7578
5522	6177	6936	7587
5549	6179	6937	7597
5559	6194	6945	7618
5575	6264	6976	7624
5591	6322	6979	7634
5593	6323	6981	7640
5599	6331	6993	7645
5616	6332	7024	7659
5633	6339	7030	7661
5636	6348	7044	7663
5637	6353	7066	7679
5669	6371	7073	7684
5674	6390	7082	7713
5695	6394	7087	7715
5702	6400	7089	7763
5741	6413	7096	7773
5783	6414	7137	7779
5810	6425	7138	7787
5812	6451	7141	7793
5815	6457	7212	7796
5835	6501	7217	7799
5840	6522	7259	7831
5865	6524	7262	7918
5879	6530	7308	7925
5887	6548	7319	7958
5896	6556	7336	7966
5955	6606	7337	
5960	6633	7345	
5970	6652	7360	
5983	6680	7393	
5999	6727	7398	
6003	6729	7404	

CHEMIN DE FER

DE SAINT—GERMAIN.

Numéros des 126 obligations nouvelles sorties à l'assemblée générale du 30 mars 1854.

299	3240	6444	9343
367	3538	6526	9356
444	3592	6541	9711
510	3838	6588	9965
735	3894	6652	9985
817	3901	6703	10080
895	4016	6877	10158
920	4047	7009	10249
925	4052	7018	10390
1077	4088	7039	10391
1108	4142	7189	10657
1123	4253	7389	10794
1166	4308	7539	10847
1398	4520	7572	10853
1526	4778	7623	10890
1538	4818	7854	10934
1644	4976	7999	11227
1692	5101	8079	11256
1724	5217	8323	11355
1729	5264	8433	11508
2125	5365	8438	11665
2193	5406	8506	11734
2615	5576	8612	11775
2617	5610	8640	11898
2645	5638	8653	11920
2688	5830	8932	11933
2689	5915	8992	12061
3003	5987	9074	12102
3060	6008	9120	12169
3076	6271	9198	12238
3121	6304	9306	
3236	6421	9315	

CHEMIN DE FER

GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 13, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations nos 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 144, obligations nos 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations nos 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations nos 661 à 680 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations nos 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations nos 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

Le Secrétaire général,
A. Cocrpon.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril prochain, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée c'est-à dire avant le 12 avril (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 13, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Ce, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 26 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Assemblée générale. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, chez MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, 16, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

Le Président du Conseil,
Le duc de Valmy.

CHEMIN DE FER

DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMMARE

L'assemblée générale semestrielle aura lieu le 15 du courant, à midi, au siége social, 29, rue Saint-Guillaume.

CHEMIN DE FER

DU NORD. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'art. 31 des statuts, est convoquée pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

1° Sur les comptes annuels de la Société ;

2° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de 40 actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild frères et fils, avant le 15 avril prochain.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON.

des numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par la Compagnie.

Actions nominatives.

N°s 3296 3297 7082 7261 7968 8330 12451 à 12453 17482 à 17506 25021 à 30408 30832 30833 30838 30839 31323 31400 à 31448.

Actions au porteur.

N°s 166 à 175 206 à 210 271 à 280 396 à 400 431 à 435 1611 à 1615 1631 à 1635 1761 à 1765 1856 à 1860 1936 à 1945 2011 à 2020 2246 à 2250 2476 à 2480 2621 à 2025 3106 à 3110 3191 à 3215 3281 à 3290 3346 à 3350 3351 à 3355 4291 à 4300 4306 à 4320 5171 à 5175 5231 à 5235 5631 à 5605 5741 à 5745 5916 à 5920 6176 à 6180 0281 à 6290 0581 à 6585 6591 à 6595 6631 à 6035 6686 à 6690 6996 à 7000 7076 à 7085 7896 à 7900 8051 à 8055 8721 à 8740 9451 à 9455 9516 à 9530 9696 à 9715 9886 à 9895 9941 à 9950 9961 à 9975 10136à10145 10301 à 10310 10491à10500 10511à10515 10521à10530 10551 à 10590 10826 à 10830 10841 à 10855 10876 à 10885 10911 à 10915 10926 à 10935 11831 à 11860 13491 à 13510 15151 à 15160 16031 à 16070 16191 à 16200 17531 à 17550 17771 à 17860 18091 à 18100 18411 18430 18981 à 18990 19431 à 19460 20881 à 20890 21491 à 21500 21841 à 21850 22501 à 22510 23601 à 23700 23781 à 23800 24961 à 25060 25441 à 25470 26821 à 26830 26861 à 26890 27081 à 27100 27161 à 27180 27551 à 27560 27711 à 27720 28211 à 28250 28261 à 28330 28851 à 28870 28941 à 28980 29106 29369 29490 29573 29606 29607 29636 29891 à 9895 29905 à 29921 30039 30064 30065 30070 30303 30355 30356 30416 à 30418 30426 à 30428 30571 à 30574 30646 30647 30735 30814 à 30823 30825 20858 à 30860 30946 30947 30952 à 30955 31006 31095 à 31098 31185 à 31188 31425 à 31444 31485 31486 31498 31515 à 31529 31571 à 31575 31600 à 31602 31611 à 31617 31628 à 31631 31674 à 31678 31981 31982 31986 31991 31992 32011 32039 32040 32085 32101 32108 à 32112 32115 32110 32251 32256 32271 32356 32369 32520 22552 32554 38521 32568 32572 32682 32683 32685 32694 32726 à 32728 32741 32799 à 32802 32831 32832 32838 32910 32911 32923 32953 à 32957 32968 32969 33015 33016 33022 à 33025 33031 à 33032 33040 à 33064 33014 33015 33154 à 33138 33161 23162 33169 à 33171.

MM. les actionnaires porteurs des titres dont les numéros sont indiqués plus haut, sont invités à effectuer dans le délai de quinzaine, du 5 au 20 avril, les versements en retard. A défaut de ces versements à l'époque indiquée, leurs actions seront soumises à l'application de l'art. 16 des statuts de la Compagnie, qui autorise le Conseil d'administration à faire procéder à la vente des actions en retard, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

L'intérêt à 5 0/0 devra être ajouté au montant des versements arriérés.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 52 ;

A Besançon, aux bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, n° 72 ;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,

A. GAIDE.

COMPAGNIE CENTRALE PÉNINSULAIRE DES **CHEMINS DE FER DE PORTUGAL.** La direction a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à dater du 27 mars, les intérêts échus jusqu'au 15 dudit, sur les versements effectués à raison de 6 0/0 l'an seront payés à Lisbonne, au bureau de la Compagnie, n° 27, rua da Encenda, et à Londres, chez MM. Carden-Whitehead, Royal Exchange Buildings.

Lisbonne, le 18 mars 1850.

Le Secrétaire,

B. MARTINS DA SILVA.

MINES DE LA GRAND'-COMBE. Dans leur assemblée générale du 26 mars, les actionnaires de la Compagnie ont voté la distribution d'un dividende de 25 f., payables :

12 fr. 50 le 30 juin ;

12 fr. 50 le 31 décembre.

Il reste disponible, pour être distribuée plus tard, une somme représentant environ 8 fr. par action.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale ordinaire, en exécution de l'art. 52 des statuts, pour le mardi 25 avril courant, à 3 heures, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport annuel du Conseil d'administration, d'arrêter les comptes et de fixer le dividende.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, à partir du 17 courant.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de mars, autorisé des prêts pour une somme de 6,216,100 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, portent la totalité des prêts consentis à 54,736,300 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de mars 337,099 f. 78 aux Sociétés de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,450,423 f. 53 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de mars, pour 12,050,185 fr. de demandes.

Dans sa séance du 29 mars, le Conseil a porté le taux de l'annuité à 5 fr 95 pour les prêts d'une durée de 50 ans.

PHÉNIX.

SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE. La direction a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires, que la Société du Phénix n'a jamais été et n'est nullement créancière de la maison Leroy, de Chabrol et Ce, et qu'à l'avenir, les transferts des actions seront opérés chez M. André Koechlin, 47, rue de Luxembourg.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours : les 10 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyruth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1er et 21 avril, 11 mai, 1er et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs es 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS. Les actionnaires de la Société des Journaux réunis (*Le Constitutionnel* et *Le Pays, Journal de l'Empire*) sont convoqués en assemblée générale le jeudi 20 avril 1854, heure de midi, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100, à l'effet de délibérer sur les questions qui seront mises à l'ordre du jour, et notamment d'entendre le rapport de la gérance et fixer le dividende à répartir.

Pour être membre de l'assemblée, il faut posséder au moins dix actions de la Société.

On peut se faire représenter par un mandataire qui, lui-même, doit être actionnaire et porteur d'un pouvoir dont le modèle est délivré chez MM. J. Mirès et Ce.

Pour assister à l'assemblée, les actions et les pouvoirs doivent être déposés huit jours d'avance, c'est-à-dire avant le 12 avril, chez M. J. Mirès et Ce, rue Richelieu, 85.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM. BRANCOURT et PÉRIER, 6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC

DE LA VIEILLE-MONTAGNE. Le Conseil d'administration de la Société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 25 avril prochain, à midi, à Angleur, près Liége (Belgique).

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, il faut être propriétaire de cinquante dixièmes d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 10 ; soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

Pour le Conseil d'administration :

Les Directeurs de la Société,

ST-PAUL DE SINÇAY, A. GUYNEMER fils.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des statuts, il sera payé, à partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, n° 14 ;

2° A Londres, chez MM. Devaux et Ce.

Le deuxième semestre d'intérêts, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr. versée par action.

A dater de ce jour, MM. C. Devaux et Ce sont les agents de la compagnie, à Londres.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La Bourse présente enfin depuis plusieurs jours une physionomie plus rassurante ; mais samedi et lundi derniers il y avait un découragement complet parmi les spéculateurs. La liquidation s'était faite dans les cours les plus bas, tant pour la rente que pour les actions de chemins de fer, et elle était suivie de ventes forcées assez considérables qui entraînaient de nouveau les cours, mais pour peu que l'on connaisse les habitudes de la bourse, il était évident que ces exécutions devaient être suivies d'un mouvement de reprise, et c'est en effet ce qui a eu lieu dès la bourse de mardi. Cependant les acheteurs se montraient encore fort timides : ils craignaient quelque nouvelle panique dans le genre de celles qui ont arrêté depuis deux mois tous les mouvements de reprise ; mais les cours se sont maintenus jusqu'à présent avec une nouvelle fermeté. A Londres, les consolidés, qui étaient descendus à 85 1/8, ont remonté à 87 1/4 ; à Vienne, les métalliques ont repris de 79 à 84 1/2 ; à Francfort, le 5 0/0 s'est relevé de 55 à 57 1/2 ; et à Amsterdam, le 2 1/2 0/0, de 50 à 54 1/4. C'est, comme on le voit, sur tous ces marchés, une hausse de 2 à 5 0/0. Il n'est donc pas étonnant que notre 3 0/0, qui était tombé lundi à 61 35, se soit relevé à 63 40.

Les escomptes ont recommencé depuis mardi sur une assez vaste échelle tant en 3 0/0 qu'en actions de chemins de fer : la plupart des vendeurs se voient forcés immédiatement à racheter lorsqu'ils ne sont pas détenteurs de titres.

Les actions de chemins de fer ont suivi les oscillations de la rente : elles ont subi une baisse énorme, et les plus bas cours ont également été cotés à la bourse de lundi dernier. Quelques lignes surtout ont beaucoup souffert, parce que des ventes importantes sont devenues indispensables à la suite des embarras de quelques forts détenteurs.

On a détaché à la bourse de mercredi les coupons d'intérêt et de dividende sur plusieurs lignes, savoir : 32 fr. 10 c. sur Orléans, 20 fr. sur Saint-Germain, 16 fr. sur Lyon à la Méditerranée, 12 fr. sur le Havre, 15 fr. sur l'Ouest.

Les actions d'Orléans, qui étaient tombées lundi à 1,025, n'ont pas fléchi au-dessous de 1,005 après le détachement du coupon, et elles ont déjà repris à 1,030.

Saint-Germain, qui a fait 535 avec le coupon, est maintenant à 550, ce qui correspond au cours de 570.

Lyon à la Méditerranée a fait 625 ; il est revenu à 645 sans coupon.

L'Ouest a regagné son coupon, et il est coté à 545, cours auquel il était coté lundi avec le coupon.

Le Havre, qui avait fait 400, a repris à 412 50 sans coupon.

Les actions de l'Est sont tenues avec fermeté. On commence à comprendre la portée de l'appel de fonds de 150 fr. qui vient d'être fait sur les nouvelles actions ; ce versement est une sécurité pour les actions anciennes comme pour les nouvelles, en ce qu'il assure à la Compagnie les ressources nécessaires pour terminer la grande ligne de Mulhouse avant la fin de 1856, de manière à ce que les nouvelles actions puissent, à partir du 1er janvier 1857, entrer en jouissance des mêmes droits que les anciennes actions. Aussi les anciennes actions ont déjà repris de 665 à 690, et les nouvelles de 500 à 520.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 30 mars jusqu'à celle du 6 avril :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 62 05 à 61 50 ; elle est restée à 63 40 ; elle a varié à terme de 61 35 à 63 25.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 88 75 à 88 ; elle est restée à 89 70 ; elle a varié à terme de 87 90 à 89 70.

La Banque a fléchi de 2,600 à 2,590.

Le Crédit mobilier a fléchi de 460 à 422 50 ; il a repris à 485.

Les actions du Nord ont fléchi de 701 25 à 695 ; elles ont fermé à 722 50 au comptant, et à 725 à terme.

L'Est a fléchi au comptant de 670 à 660 ; il est resté à 695.

Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 507 50 à 500 ; elles ont fermé à 515 au comptant et à 520 à terme.

Lyon a fléchi au comptant de 765 à 755 ; il est resté à 785 au comptant et à 788 75 à terme.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 632 50 à 625 ; il a été coté, après le détachement du coupon (16 fr.), de 630 à 645.

L'Ouest a fait 540 et 545 ; il est resté, après le détachement du coupon (16 fr.), à 540.

Orléans a fléchi de 1,030 à 1,025 ; il a fait 1,005, coupon détaché (32 10), il rest à 1,030.

Rouen a fléchi de 800 à 795 ; il reste à 812 50.

Le Havre a fléchi de 410 à 400 ; il a repris à 410, coupon détaché (12 fr.).

Bâle a monté de 340 à 342 50.

Saint-Germain a fléchi de 565 à 535. Il a repris à 550, coupon détaché (20 fr.).

Genève a baissé de 415 à 402 50 ; il est resté à 415.

Cherbourg a fait de 410 à 390 ; il reste à 420.

Dijon a repris de 500 à 505.

Le Midi a fléchi de 495 à 480 ; il reste à 490.

Le Grand-Central a fléchi de 390 à 377 50 ; il a fermé à 392 50.

Samedi. — La rente était très-ferme au début, mais les cours n'ont pas pu se soutenir. Aussitôt que la liquidation a été à peu près terminée, elle a fléchi de nouveau au-dessous des cours de la veille. Les chemins étaient très-offerts. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 40 à 62 90, et à terme de 63 45 à 62 35. Le 4 1/2 0/0 a fait au comptant 89 50, et pour fin avril de 89 à 88 70. La Banque a fléchi de 5 à 2,590. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 465. Le Nord a varié au comptant de 712 50 à 705 ; l'Est, de 690 à 677 50 ; les nouvelles de l'Est, de 510 à 507 50 ; Lyon, de 781 25 à 770 ; Orléans, de 1,052 50 à 1,040 ; le Midi, de 495 à 490 ; le Grand-Central, de 395 à 387 50 ; Saint-Germain, de 575 à 570 ; l'Ouest de 555 à 550. Rouen s'est tenu à 815 ; le Havre, à 410 ; Bâle, à 340 ; Lyon à la Méditerranée, à 640 ; Genève, à 415.

Lundi. — Le mouvement de baisse a recommencé avec une nouvelle rapidité. Toutes les valeurs ont été affectées et sont restées offertes pendant toute la bourse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 1 20 à 61 70, et à terme de 75 c. à 61 60. La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 1 30 à 88 25, et à terme de 70 c. à 88. Le Crédit mobilier a baissé de 30 fr. à 435 ; le Nord, de 5 à 700. L'Est s'est tenu de 665 à 677 50 ; les nouvelles de l'Est, de 500 à 505. Lyon a fléchi de 10 à 760 ; Orléans, de 10 à 1,030 ; Rouen, de 20 à 795 ; le Havre, de 10 à 400 ; Saint-Germain, de 25 à 545 ; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 625 ; l'Ouest, de 5 à 545 ; Genève, de 12 50 à 402 50 ; Cherbourg, de 15 à 390 ; le Midi, de 10 à 480 ; le Grand-Central, de 7 50 à 380.

Mardi. — La bourse était beaucoup plus calme ; comme la baisse d'hier avait eu pour principales causes de nombreuses exécutions qui ont été terminées, les cours commençaient à se relever. Les affaires étaient assez animées tant sur la rente que sur les chemins. La rente 3 0/0 a remonté au comptant de 60 à 62 30, et à terme de 75 c. à 62 45 ; la rente 4 1/2 0/0, de 70 c. au comptant à 88 90, et de 85 à terme à 88 90. Le Crédit mobilier a remonté de 20 à 455 ; les actions du Nord, de 12 50 à 712 50 ; les actions de l'Est, de 5 à 682 50 ; les nouvelles de l'Est, de 75 à 511 25 ; les actions de Lyon, de 12 50 à 772 50 ; Lyon à la Méditerranée, de 22 50 à 647 50 ; Lyon à Genève, de 10 à 412 50 ; l'Ouest, de 5 à 550 ; Cherbourg, de 20 à 410 ; le Midi, de 5 à 485 ; le Grand-Central, de 5 à 385 ; Orléans, de 17 50 à 1,047 50 ; Rouen de 15 à 810 ; le Havre, de 10 à 410 ; Bâle, de 2 50 à 342 50. Dijon s'est tenu à 500 ; Saint-Germain, de 12 50 à 567 50.

Mercredi. — Les fonds se sont bien soutenus. Il y avait beaucoup de demandes au moment de la clôture. Les chemins de fer tendaient également à la hausse, mais ils donnaient lieu à des affaires peu animées. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 10 à 62 30, et à terme de 61 95 à 62 55 ; la rente 4 1/2 0/0, de 89 10 à 85 70 au comptant, et de 88 75 à 88 60 à terme. La Banque a été cotée à 2,590. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 465. Le Nord a varié de 707 50 à 712 50 ; l'Est, de 677 50 à 632 50 ; les nouvelles de l'Est, de 511 25 à 510 ; Lyon, de 777 50 à 767 50. Orléans, de 1,020 à 1,005, coupon détaché ; Saint-Germain a fait 535, coupon détaché ; le Havre, 400, coupon détaché ; Lyon à la Méditerranée a varié de 652 50 à 635, coupon détaché ; l'Ouest de 538 75 à 540, coupon détaché. Rouen a fait 810 ; Bâle, 342 50 ; Cherbourg, 415 ; Genève, 410 ; Dijon 500. Le Midi a varié de 485 à 480 ; le Grand-Central, de 380 à 385.

Jeudi. — La hausse a été rapide aujourd'hui et le mouvement s'est bien soutenu jusqu'à la clôture. Les chemins étaient également demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 1 10 à 63 40, et à terme de 70 à 63 25 ; le 4 1/2 0/0, de 1 au comptant à 89 70, et à terme de 1 10 à 89 70. La Banque s'est tenue à 2,590. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 480 ; le Nord, de 20 à 722 50 ; l'Est, de 12 50 à 695 ; les nouvelles de l'Est, de 5 à 515 ; Lyon, de 17 50 à 785 ; Orléans, de 25 à 1,030 ; Rouen, de 2 50 à 812 50 ; le Havre, de 10 à 410 ; Saint-Germain, de 10 à 545 ; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 645 ; Cherbourg, de 5 à 420 ; Dijon, de 5 à 505 ; le Midi, de 10 à 490 ; le Grand-Central, de 7 50 à 392 50 ; Genève, de 5 à 415.

Vendredi. — Les cours, d'abord très-demandés, ont paru fléchir vers deux heures ; mais ils étaient de nouveau en hausse à la clôture. Les chemins de fer étaient tenus très-fermes. Le 3 0/0 a varié au comptant de 63 25 à 63 55 et à terme de 63 à 63 45 ; le 4 1/2 0/0, au comptant, de 90 à 89 90, et à terme, de 90 à 89 80. La Banque a fait 2,590 ; le Crédit mobilier, de 480 à 485 ; le Nord, de 725 à 720 ; l'Est, de 520 à 525 ; Lyon, de 780 à 782 50 ; Orléans, de 1,127 50 à 1,030. Rouen était à 815 ; le Havre, à 410 ; Saint-Germain, de 555 à 552 50 ; l'Ouest, de 547 50 à 550 ; la Méditerranée, de 650 à 652 50 ; le Midi, à 505 ; le Grand-Central, de 397 50 à 392 50, Genève, de 417 à 420.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 1er au 7 avril 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 1 Compt.	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Compt.	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Compt.	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Compt.	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Compt.	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Compt.	Vendredi 7 Terme
710	913	99	400.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	705	705	701	710	712 50	710	712 50	710	722 50	725	720	722 50
tout.	137	99	72.000	500	tout	60 fr.	janv. 1854.	Paris à Rouen	815	»	795	795	810	810	810	»	812 50	»	815	810
tout.	94	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	sept. 1853.	Rouen au Havre.	410	»	400	»	410	»	400	»	410	»	410	»
tout.	51	94	26.000	500	400	9 fr. 30 p. un an.	janv. 1853.	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg	»	»	390	»	415	»	415	»	420	»	420	»
tout.	23	99	24.000	250	tout	31 fr. 25 p. un an.	janv. 1853.	Saint-Germain.	570	562 50	545	545	557 50	560	555	560	555	550	558 50	550
tout.	17	99	30.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juillet 1852.	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
189	»	99	30.000	500	250	»	avril 1853.	Ouest	550	545	545	»	550	552 50	540	550	540	545	550	545
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant.		Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1118	1592	99	300.000	500	tout	44 fr. 50 p. un an	oct. 1854.	Orléans	1040	1035	1030	1025	1037 50	1030	1035	1035	1030	1030	1040	1035
627	600	99	250.000	500	tout	33 fr. p. un an.	janv 1853	Paris à Strasbourg	677 50	677 50	677 50	670	682 50	681 50	682 50	680	690	693	692 50	695
»	»	»	250.000	100	100	4 0/0 p. un an	»	Id. nouvelles	507 50	507 50	505	505	511 25	510	510	510	515	520	525	525
14	138	99	84.000	350	tout	14 fr. p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	340	»	340	»	342 50	»	342 50	»	»	»	342 50	»
383	515	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv 1854	Paris à Lyon	770	765	760	760	772 50	775	767 50	772 50	785	788 75	782 50	782 50
	»	99	3.300	500	100	5 0/0 (1)		Province aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.200	500	350	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon	»	»	390	»	390	»	340	»	365	340	»	»
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	415	»	»	»	412 50	410	410	»	415	»	420	»
»	»	99	80.000	500	300	4 fr. et 4 0/0 p. un an	juin 1853.	Lyon à la Méditerr.	640	635	635	630	647 50	645	635	637 50	655	657 50	652 50	650
»	7.0	99	134.000	500	250	4 0/0 (1)	avril 1853	Chemins du Midi	490	485	490	»	485	482 50	490	»	490	492 50	505	506
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	500	250	4 0/0 (1).	»	Grand Central	387 50	395	390	»	395	395	395	395	392 50	391 75	392 50	392 50
tout.	40	80	12.500	1000	tout	40 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	30	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv 1853.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 1 Compt.	Terme	Lundi 3 Compt.	Terme	Mardi 4 Compt.	Terme	Mercredi 5 Compt.	Terme	Jeudi 6 Compt.	Terme	Vendredi 7 Compt.	Terme
Rentes 3 0/0	62 90	63 35	61 70	61 60	62 30	62 45	62 30	62 35	63 40	63 25	63 35	63 45
Rentes 4 1/2 0/0	89 50	88 70	89 30	88	89 90	89 85	88 70	89 60	89 70	89 70	89 90	89 90
Banque de France	2700	»	»	»	»	»	2700	»	2750	»	2700	»
Crédit mobilier	485	455	435	437 50	435	437 50	465	460	485	487 50	485	485
Comptoir national	500	»	470	»	470	»	471	»	470	»	470	»
Banque foncière	455	»	450	»	450	»	455	»	460	»	460	»
Dº Obligations (Cert.)	915	»	900	»	910	»	910	»	910	»	910	»
Dº Obligations de 500 fr.	395	»	395	»	400	»	410	»	410	»	»	»
Dº 10 d'Obligations	94	»	»	»	90	»	»	»	» 50	»	90	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêt six mois	Époques des tirages	Dates des paiements
1851.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	84.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.300	99 —	525	375	625	5 0/0	»	Dº
1851.	192.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº.	3.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº
Dº.	50.306	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin
1848.	11.431	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1852	1.405	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853.	17.500	-- --	1.050	875	1.250	5 0/0	»	Dº
1841.	7.419	39 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº
1850.	8.901	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Dº
1842.	9.998	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1848.	3.333	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	50 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1843.	8.667	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	4.054	69 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1845.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre.
1848.	5.000	67 —	800	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.
1847.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	Dº	janvier juillet
1841.	4.000	-- --	»	tout.	625	25 --	Dº	avril octobre.

Cours du 1er au 7 avril 1854.

Noms des Compagnies	1	3	4	5	6	7
Nord-Boulogne	302 50	302 50	305	305	305	305
Paris à Lyon	975	»	970	960	972 10	972 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	»	492 50	482 50	492 50	492 50	492 50
Dº Nouvelles 3 0/0	292 50	290	290	290	290	292 50
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	»	»	500	500	»	500
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	»	900	»	900	900
Dº (nouvelles)	»	»	»	60	»	960
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
Dº (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	1000	»
Dº (Nouvelles 1852)	300	300	300	300	300	310
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	»	»	»	»	995
Rouen au Havre	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	485	»	»	485	485	»
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 31 mars au 6 avril 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	31	1	3	4	5	6
Nord	695 à 709	700 à 701 25	700 à 712 50	690 à 700	710 à 718 75	710 à 718 75
Paris à Strasbourg	667 50 à 675	670 à 677 50	675 à 681 25	667 50 à 675	675 à 687 50	681 25 à 687 50
Orléans	1050 à 1075	1025 à 1075	1025 à 1075	1025 à 1075	1050 à 1075	1025 à 1075
Paris à Rouen	800 à 825	800 à 825	800 à 825	800 à 825	800 à 825	775 à 825
Rouen au Havre	400 à 425	400 à 425	400 à 4?0	400 à 425	400 à 425	400 à 425
Lyon	755 à 768 75	755 à 768 75	767 50 à 781 25	757 50 à 768 75	775 à 793	775 à 781 25
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair.	D. cours	Dénomination	Pair.	D. cours	Dénomination	Pair.	D. cours	Dénomination	Pair.	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie	500	410	Echarcon...Papeterie.	1000	1000	Inst. de [illegible]	500	»	Sécurité...Maritime.	5000	29 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1170	Essonne...Papeterie.	1000	»	— d'Arles, 1re série	100	95	Sauvegarde...Maritime.	5000	12 0/0 b.
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	»	Bastennes...Asphalte.	1000	400	— Dº 2e série	100	45	Océan...Maritime.	5000	25 0/0 b.
Dº Dº (1852)	1000	»	[illegible]-sur-Sambre...Forges.	1000	1700	— de Besançon	450	325	Nationale...Incendie.	1000	185 0/0 b.
Sambre à l'Oise...Canal.	1000	775	Aveyron (Decazeville)...Forges.	2000	1000	— de Boulogne (Paris)	1000	»	Générale...Incendie.	5000	23,500
Sambre française canalisée	500	1500	Maubeuge (Nord)...Forges.	500	500	— de Versailles	500	375	Union...Incendie.	5000	57 0/0 b.
Tracy...Cuivre.	400	92 50	Alais...Forges.	3000	17 »	— de Cherbourg	500	70	France...Incendie.	5000	33 0/0 b.
Vieille-Montagne...Zinc.	250	420	Châtillon et Commentry...Forges.	1000	1100	Messageries Impériales	1000	1000	Phénix...Incendie.	5000	2300
Nouvelle-Montagne...Zinc.	1000	1000	Providence...Forges.	1000	10 »	— Caillard	1000	»	Providence...Incendie.	2500	31 0/0 b.
[illegible]...Zinc.	250	»	Herserange (n. libér.)...Forges.	500	175	Gondoles parisiennes	80	160	Urbaine...Incendie.	5000	72 0/0 b.
Stolberg...Zinc.	750	965	Le Phénix	750	»	Omnibus (Entreprise générale)	1000	1060	Confiance...Incendie.	5000	5 0/0 b.
Eschweiler	750	7.0	De la Loire et de l'Ardèche	1000	1550	Omnibus (rive gauche)	250	»	Éventualités d'Avignon	31 50	»
Mouzaïa (Algérie)...Cuivre	400	87	Valentin-Coq...Usine.	500	500	Favorites...Omnibus.	500	1700	— de Cette	19	»
[illegible]...Charbon	500	600	Société Cail et Cie...Usine.	500	600	Hirondelles...Omnibus.	1000	»	— de [illegible]	25	»
Charleroi...Charbon.	1/3 500	510	Christofle...Usine.	500	915	Orléanaises...Omnibus.	1000	710	Glaces d'Oignies...Belgique.	1000	1375
Charbonnages belges	500	250	[illegible] de Chauny...Usine.	500	»	Tricycles...Omnibus.	800	510	— d'Aix-la-Chapelle	375	375
Pont-du-Loup (Sud)...Charbon.	1.000	249	Télégraphe sous-marin	25	25	Compagnie générale...Pet. voit.	500	490	— de Montluçon	500	410
Mines de la Loire...Charbon.	1/7000	475	Gaz anglais (Paris)	2500	»	[illegible]...Pet. voit.	500	520	Docks	250	158 25
Centre-du-Flénu...Charbon.	1000	150	— français (Paris)	500	815	Lutéciennes...Pet. voit.	500	5?5	Journaux réunis	500	510
Long-Prodhu...Charbon.	500	»	— parisien (Paris)	1000	1275	Sylphides...Pet. voit.	500	550	Maberly (Amiens)	500	700
Epinac...Charbon.	1/2 450	»	— de [illegible]	500	1100	Générale...Ass. maritime.	1250	45 0/0 b.	[illegible] (Fécamp)	500	510
Haute Loire...Charbon.	500	250	— du Nord (Batignolles)	500	615	Lloyd français...Maritime.	5000	1 1/2 0/0	Gamaches	500	600
Montchanin...Charbon.	5000	»	— de l'Ouest (Passy)	500	765	Union des Ports...Maritime.	5000	13 0/0 b.	Palais de Cristal	100	10 »
Azincourt...Charbon.	1/1 500	890	— de l'Est (Vincennes)	500	»	Mélusine...Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 110. — 13e ANNÉE. — N° 15. — SAMEDI, 15 AVRIL 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »

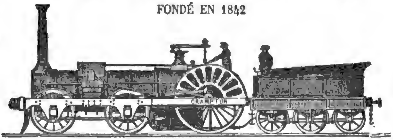
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Examen de la situation de la Banque de France.

Nous publions plus loin, d'après le *Moniteur*, la situation mensuelle de la Banque de France et de ses succursales, arrêtée au jeudi 13 avril 1854.

Les changements notables survenus depuis plusieurs mois dans cette situation méritent plus qu'un simple résumé et exigent des observations qui méritent une attention sérieuse.

Voici d'abord le résumé de la situation au 13 avril, comparée avec les situations des quatre mois précédents :

ESPÈCES EN CAISSE.

Décembre	1853,	317 millions.
Janvier	1854,	295 —
Février	—	281 —
Mars	—	292 —
Avril	—	369 —

L'*augmentation* pour le mois d'avril est ainsi de 77 millions sur la situation du mois de mars.

PORTEFEUILLE.

Décembre	1853,	375 millions.
Janvier	1854,	403 —
Février	—	411 —
Mars	—	381 —
Avril	—	382 —

Le portefeuille est donc stationnaire depuis deux mois, et présente une réduction de 29 millions sur le mois de février.

AVANCES SUR EFFETS PUBLICS.

Décembre	1853,	45 millions.
Janvier	1854,	43 —
Février	—	38 —
Mars	—	34 —
Avril	—	29 —

La *diminution* est donc constante depuis quatre mois et surtout depuis l'élévation du taux de l'escompte à 5 0/0. Cette diminution est de 5 millions d'avril sur mars, de 9 millions d'avril sur février, de 14 millions d'avril sur janvier et de 16 millions sur décembre.

AVANCES SUR ACTIONS ET OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

Décembre	1853,	89 millions.
Janvier	1854,	85 —
Février	—	63 —
Mars	—	64 —
Avril	—	56 —

La *diminution* des avances sur actions est analogue à celle des avances sur effets publics et provient de la même cause. Cette réduction est de 8 millions d'avril sur mars, de 29 millions sur janvier et de 33 millions sur décembre, soit 37 0/0.

BILLETS EN CIRCULATION.

Décembre	1853,	632 millions.
Janvier	1854,	643 —
Février	—	624 —
Mars	—	599 —
Avril	—	595 —

La *diminution* pour le mois d'avril est de 4 millions sur mars, de 29 millions sur février et de 48 millions sur janvier.

COMPTE COURANT CRÉDITEUR DU TRÉSOR.

Décembre	1853,	59 millions.
Janvier	1854,	48 —
Février	—	56 —
Mars	—	60 —
Avril	—	77 —

L'*augmentation* est de 17 millions en faveur d'avril sur mars.

COMPTES COURANTS PARTICULIERS.

Décembre	1853,	147 millions.
Janvier	1854,	143 —
Février	—	153 —
Mars	—	157 —
Avril	—	202 —

L'*augmentation* depuis un mois n'est pas moindre de 45 millions, et de 59 millions depuis janvier.

Des chiffres qui précèdent naissent des réflexions très-diverses ; nous n'en ferons qu'une seule. — Il est évident que la mesure prise par la Banque, en élevant le taux de son escompte, a exercé une influence fâcheuse sur les affaires en général et sur le crédit. Que, pour prévenir une exportation de numéraire dans les pays voisins, qui, payant l'argent cher, trouvaient commode de le tirer des succursales de Marseille et de Strasbourg, en faisant tirer sur ces places frontières des traites que l'on négociait à la Banque, celle-ci ait élevé le taux de son escompte pour le papier de commerce, on peut comprendre et approuver une semblable détermination. Mais où était le besoin et la convenance d'étendre la mesure aux avances sur les rentes ou effets publics et sur les actions et obligations de chemins de fer ? La rente et les obligations de chemins de fer ne rapportaient pas 5 0/0 à l'époque où l'escompte a été porté à ce taux, et, aujourd'hui encore, malgré la baisse, ils donnent à peine ce revenu ; on conçoit, dès-

lors, que l'élévation de l'intérêt des avances, à un taux supérieur ou égal au revenu, ait déterminé beaucoup de porteurs sérieux à vendre leurs titres du moment où ils ne leur rapportaient plus rien. Il en a été de même pour les actions de chemins de fer ; de là, un grand nombre d'offres, peu d'empressement dans les demandes, c'est-à-dire une dépréciation exagérée et sans raison de toutes les valeurs, même les plus solides, des réalisations à tout prix, une augmentation stérile des comptes courants, s'élevant à 59 millions depuis le mois de janvier, et une réduction de la circulation de 48 millions depuis la même époque.

Si, de l'expérience et de l'observation des faits, les hommes sages doivent tirer un enseignement, il semble impossible que le gouvernement et le Conseil de la Banque ne soient pas conduits par l'étude des cinq dernières situations à examiner si l'application générale du taux de l'intérêt à 5 0/0 aux avances sur effets publics, obligations ou actions, aussi bien qu'au papier de commerce et de circulation, n'est pas contraire au but que l'on s'est proposé d'atteindre, et si dès lors il n'y a pas lieu de faire une distinction entre les escomptes et les avances.

L'élévation du taux de l'intérêt a eu pour objet de prévenir l'importation du numéraire à l'étranger, en faisant disparaître l'avantage que pouvaient présenter la création et l'escompte de papier de circulation ; mais jamais la pensée du gouvernement ni celle du Conseil de la Banque n'ont été de tarir les sources du crédit, d'avilir ou tout au moins de déprécier le cours des effets publics et des valeurs reposant sur un gage solide, incorporé au sol et faisant partie intégrante, à la fois comme cause et comme effet, de la fortune publique. Eh bien, ce résultat que l'on ne voulait pas, est précisément celui vers lequel on marche. Le cours de la rente a été déprécié à la veille d'un emprunt national ; les Compagnies de chemins de fer qui avaient à faire appel au crédit, n'ont pu placer leurs obligations ; elles ont été obligées de consentir des sacrifices considérables ; quelques-unes même devront peut-être ralentir leurs travaux. Evidemment on ne voulait pas tout cela : aussi est-il probable qu'après réflexion, après une étude approfondie des résultats de la mesure, on avisera aux moyens de rendre aux effets publics plus d'élasticité, sans renoncer pour cela aux règles de haute prudence qui dirigent constamment le Conseil de la Banque.

Les actionnaires de ce grand établissement y trouveront d'ailleurs leur compte. En effet, si l'élévation du taux de l'intérêt sur les avances (1) a augmenté de 25 0/0 les bénéfices produits par ce genre d'opérations, la diminution du chiffre des avances ayant été de 37 0/0 par suite de l'élévation à 5 0/0 du taux de l'intérêt, il y a eu, en définitive, perte pour les actionnaires comme il y aurait profit pour eux à ce que l'on revînt, sous ce rapport, au taux de 4 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) En janvier, les avances sur effets publics, actions et obligations, s'élevaient à 128 millions.
Ce qui, à 4 0/0, produisait par an 5,120,000 fr.
En avril, les avances ne s'élèvent qu'à 85 millions.
qui, à 5 0/0, ne produisent que 4,250,000 fr.
La réduction de bénéfices pour la Banque est ainsi de 870,000 fr.
ou de près de 10 fr. par action, soit 200 fr. de valeur capitale.

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 13 avril 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	222,839,970	85
Numéraire dans les succursales.	146,327,794	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	912,049	30
Portefeuille de Paris, dont 65,028,498 fr. 56 c., provenant des succursales.......	494,543,284	84
Portefeuille des succursales, effets sur place............	186,996,717	»
Avances sur lingots et monnaies	1,219,000	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	1,356,788	»
Avances sur effets publics français....................	21,496,736	40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	7,407,400	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	40,206,500	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales............	15,717,420	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848...............	70,000,000	»
Escompte au trésor de bons du trésor.	30,000,000	»
Rentes de la réserve	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	53,447,573	97
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	4,018,783	»
Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte	»	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	900,211	16
Divers.....................	935,254	08
	1,014,027,182	30

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque........	12.980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque..............	467,123,400	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	128,181,625	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	6,493,187	84
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	11,682,308	»
Compte courant du Trésor créditeur....................	77,204,400	39
Comptes courants de Paris....	172,694,257	64
Comptes courants dans les succursales..................	29,040,768	»
Dividendes à payer..........	605,502	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	7,782,627	02
Droits de garde.	11,043	95
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,289,106	12
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	884	27
Divers......................	3,787,354	68
	1,014,027,182	30

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

Chemin de fer Grand-Central.

Nous avons publié dans le temps le texte du traité du 15 octobre 1853, par lequel la Compagnie du chemin de fer Grand-Central a acquis de la Société de Rhône-et-Loire les chemins de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire, et d'Andrezieux à Roanne, formant ensemble un réseau de 140 kilomètres.

Lors de la réunion de l'assemblée générale (15 octobre 1853), le Conseil d'administration annonçait à ses actionnaires que l'amélioration des produits de la section de Rhône-et-Loire était en voie de progrès et tendait à s'accroître.

Le relevé des recettes du premier trimestre de 1854, que nous publions aujourd'hui, justifie pleinement cette confiance.

La recette des mois de janvier, février et mars 1854 a été de	2,140,993 73
Durant la période correspondante de 1853, elle n'avait été que de	1,740,150 55
Augmentation pour 1854,	400,843 18

soit 23 0/0.

Les recettes totales de l'année 1853 sur la section de Rhône-et-Loire ayant été de 8.000,000 fr. environ, on peut espérer qu'en 1854 elles s'élèveront approximativement à 9,840,000 fr.

Les charges fixes résultant du rachat des chemins exploités s'élèvent, pour 1854, à 3,702,000 fr.

En calculant les frais d'exploitation à 50 0/0, il resterait encore pour les actionnaires un bénéfice net d'environ 1,200,000 fr.

Ce résultat est d'autant plus remarquable, que, jusqu'à présent, la Compagnie du Grand-Central n'a pu, par suite des délais d'enquête, commencer les travaux de rectification et augmenter le matériel roulant, conformément aux prescriptions de la convention du 16 mai 1853, passée entre M. le ministre des travaux publics et la Société de Rhône-et-Loire. Ces

travaux, qui doivent renouveler entièrement les chemins de la Loire, et leur permettre d'augmenter leurs transports en diminuant leurs frais d'exploitation, vont commencer prochainement. Et, grâce à un emprunt de 30,000,000 fr. entièrement réalisé, la Compagnie du Grand-Central pourra apporter à leur prompte exécution toute la célérité que commandent ses intérêts.

En effet, il ne faut pas oublier que le chemin de Rhône-et-Loire doit profiter, non-seulement de l'accroissement de trafic propre à son tracé, mais encore de tout ce que va lui apporter de produits le prolongement de la ligne d'Orléans jusqu'à Roanne, qui fait des chemins de la Loire la tête de ligne de la seconde voie ferrée entre Lyon et Paris.

Les travaux de la Compagnie du Grand-Central sont poussés activement sur les sections de Clermont à Lempdes, et de Montauban à la rivière du Lot, ainsi qu'aux abords de Périgueux. On annonce que dès le mois d'octobre prochain, la ligne de Clermont à Lempdes (60 kilomètres) sera livrée à la Compagnie par les constructeurs, et que son exploitation, qui rattachera le bassin houiller de Brassac au réseau de la Compagnie du chemin d'Orléans, aura lieu dès que cette Compagnie sera installée dans la gare de Clermont, c'est-à-dire vers la fin de l'année.

La section de Montauban à la rivière du Lot sera achevée à la fin de la campagne de 1855, et ouvrira aux établissements houillers et métallurgiques de l'Aveyron les marchés de Bordeaux et du Midi. La section de Périgueux est en voie de construction jusqu'à Montpont.

En résumé, la Compagnie du Grand-Central, qui exploite dès aujourd'hui le chemin de Rhône-et-Loire, ouvrira vers la fin de cette année la section de Clermont à Brassac, et, un an plus tard, la section qui rattache Decazeville et Aubin au groupe des chemins du Midi.

G. Lenoir.

Chemins de fer du Midi.

La publication faite dernièrement par la Compagnie des chemins de fer du Midi d'une liste comprenant les numéros d'environ 2,300 actions sur lesquelles le dernier versement n'avait pas été effectué, avait fait croire à quelques personnes que les actionnaires de cette entreprise se décourageaient et que l'on serait obligé d'en venir à des exécutions, causes ordinaires d'une forte baisse sur les actions.

Ces craintes n'avaient aucun fondement; les retardataires n'étaient pas découragés, mais seulement négligents, car il a suffi de la simple publication, exigée par les statuts, des numéros de leurs actions, pour qu'ils se soient empressés de verser avec une unanimité telle, que sur les 2,300 numéros publiés, le versement réclamé a été fait aussitôt pour 2,289 actions; les 11 qui demeurent en retard appartiennent à une personne absente de France en ce moment. Le fait est assez rare et assez curieux pour que nous le constations, et chacun l'interprétera comme il doit l'être, sans que nous ayons besoin de le commenter. Nous ajouterons seulement, qu'en dehors de la somme de 33,500,000 fr. encaissée par la Compagnie sur son capital actions, elle peut disposer de la part devenue exigible sur la subvention de 51 millions que l'Etat lui a accordée par le décret de concession.

L'époque de l'assemblée générale approchant, nous nous abstiendrons, quant à présent, de donner des détails sur l'état et la marche des travaux; le rapport du Conseil contiendra, à cet égard, tous les renseignements désirables.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de Saint-Germain.

L'achèvement de la pose de la quatrième voie dans les tunnels qui donnent accès à Paris aux chemins de fer de l'Ouest et de la Normandie, dont le chemin de Saint-Germain est la tête, a permis d'organiser cette semaine le service de départ et d'arrivée des trains de Versailles et de l'Ouest par la rive droite, sur deux voies entièrement distinctes de celles consacrées au service des trains de Saint-Germain et de Rouen.

C'est dans la nuit du 11 au 12 avril que le changement de service a été appliqué, et qu'une nouvelle garantie de sécurité, en même temps que de nouvelles facilités de service ont été offertes aux innombrables voyageurs qui fréquentent la gare de Saint-Lazare.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemins de fer de Dieppe et de Fécamp.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu samedi dernier, 8 avril, au siége de la Société, sous la présidence de M. d'Alton-Shée, président du Conseil d'administration.

Le rapport, lu par M. Crétu, administrateur délégué et dont nous publions le texte à la page 255, se divise en trois parties. La première présente le compte de la construction et de l'établissement au 31 mars 1854; la seconde expose la situation de la Compagnie par suite de l'ajournement de la fusion des lignes de Normandie; la troisième rend compte du procès soutenu contre plusieurs actionnaires devant la Cour impériale d'Orléans, et de l'arrêt de cette Cour qui impose à la Compagnie l'exécution de l'embranchement de Fécamp, sous peine de liquidation de la Société.

En ce qui concerne le compte de l'établissement, les recettes s'élevaient au 31 mars dernier, à raison de 425 fr. par action, à. . . . . 15,300,000 »
Les dépenses à 14,253,715 27

Ce qui laisse un excédant de recette de. . . . 1,046,284 73

Cet excédant est destiné, avec la somme de 75 fr. qui reste encore à verser sur l'action de 500 fr., à pourvoir aux dépenses d'établissement de la ligne de Fécamp. Il a été d'ailleurs annoncé à l'assemblée qu'il ne serait fait aucun nouvel appel de fonds avant six mois. Il sera payé aux actionnaires, en dehors du dividende annuel, jusqu'à la mise en exploitation de l'embranchement de Fécamp, un intérêt à 3 0/0 sur les 25 fr. récemment appelés, ainsi que sur les versements qui pourront être faits ultérieurement.

Le dividende, par suite de l'augmentation des produits de la ligne de Rouen, se trouve fixé à 11 fr. par action de la Compagnie de Dieppe. Ce dividende sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 17 avril couant.

L'assemblée a voté à l'unanimité l'approbation du rapport et des comptes.

C. Devina.

Prix comparatifs des rails et de la fonte anglaise,

DE JUIN 1850 A DÉCEMBRE 1853.

Nous empruntons à la circulaire de MM. L. Bailey Toms et Cie, commissionnaires en fer à Londres, le tableau suivant des prix comparatifs des fers pour rails, des fers en barres et de la fonte d'Ecosse sur la place de Londres, pendant les quatre dernières années. On remarquera dans ce tableau que le fer pour rails est celui dont les prix ont subi les plus fortes variations, par suite de l'énorme demande qui en est faite. De liv. st. 4.18.4, cours moyen de l'année 1850, les prix se sont élevés en 1853 à liv. st. 8.10.7, ou de 80 0/0. Les prix de la fonte n'ont pas subi, à beaucoup près, une augmentation aussi forte; ils ont varié seulement de liv. st. 2.4.8 à liv. st. 3.2.6, soit de liv. st. ».17.10.

On remarquera également à l'état des chargements et des stocks, qui suit le tableau des prix, que malgré l'accroissement énorme de la consommation, qui s'est élevée de 324,659 tonnes à 619,920, le nombre des hauts fourneaux n'a que très-peu augmenté, 114 au lieu de 105. Cette prudence, ce soin de ne pas engager de nouveaux capitaux dans la création d'usines venant faire concurrence aux anciennes, témoigne de la sagesse des maîtres de forges anglais, et leur permet de retirer tous les avantages de la surexcitation accidentelle des besoins sans s'exposer dans l'avenir à des encombrements de production de nature à amener une crise dangereuse.

Ad. Blaise (des Vosges).

(Voir le tableau ci-contre.)

Tableau comparatif des variations de prix des fers anglais sur le marché de Londres

DE JANVIER 1850 A DÉCEMBRE 1853.

		Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Prix moyen de l'année.	
		l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.st. sh d.	l.st. sh. d.	l.st. sh. d.	l.s.. d.	
Rails livrés à bord sur les côtes du pays de Galles ou du nord-est de l'Angleterre.	1850	5 7 6	5 8 9	5 2 6	5 0 0	5 0 0	4 17 6	4 12 6	4 12 6	4 12 6	4 12 6	4 15 6	4 18 4	4 18 4	1850
	1851	5 1 8	5 0 0	5 0 16	5 7 6	5 0 0	5 0 0	5 6 0	4 18 9	4 17 6	4 17 6	4 13 9	4 18 9	4 10 8	1851
	1852	4 16 10	4 9 2	4 6 2	4 18 9	5 7 6	5 18 9	6 2 6	6 6 0	6 11 3	7 8 4	8 1 0	9 5 0	6 2 4	1852
	1853	6 11 8	8 17 6	8 17 6	8 10 6	8 7 6	8 7 6	8 16 6	8 12 6	8 12 6	8 6 10	7 17 6	8 2 6	8 10 7	1853
											Prix moyen	des quatre	années.	6 2 9	
Fer en barres livré à bord à Newport ou Cardif.	1850	5 6 3	5 6 3	5 0 0	5 0 0	4 13 6	4 10 6	4 11 3	4 12 6	4 11 3	4 11 3	4 12 6	4 15 0	4 15 10	1850
	1851	4 17 9	4 13 9	4 15 0	4 16 3	4 10 16	4 10 6	4 10 10	4 11 3	4 8 9	4 8 9	4 8 9	4 8 9	4 11 9	1851
	1852	4 8 6	4 7 6	4 7 6	4 8 6	4 13 6	4 18 9	5 2 6	5 5 0	5 17 6	6 18 4	7 10 0	8 5 0	5 10 3	1852
	1853	8 18 4	8 15 0	8 15 0	8 7 6	8 5 0	8 5 6	8 0 6	8 0 6	8 0 0	8 0 6	8 15 0	8 15 6	8 7 11	1853
											Prix moyen	des quatre	années.	5 16 5	
Fonte brute d'Écosse livrée à bord à Glasgow.	1850	2 9 0	2 9 9	2 4 6	2 2 3	2 4 6	2 5 3	2 4 6	2 4 6	2 2 6	2 3 6	2 3 6	2 8 6	2 4 8	1850
	1851	2 3 10	2 4 6	2 2 6	2 2 0	2 0 9	2 0 6	1 10 6	1 16 6	1 18 6	1 18 6	1 18 3	1 19 10	2 0 8	1851
	1852	1 18 0	1 17 2	1 16 0	1 16 3	1 18 2	2 0 2	2 4 9	2 4 8	2 9 8	2 16 6	2 18 0	3 9 10	2 5 9	1852
	1853	3 6 6	2 16 6	2 13 5	2 13 3	2 11 2	2 13 6	2 17 11	3 7 6	3 4 10	3 9 6	3 18 0	3 19 2	3 2 6	1853
											Prix moyen	des quatre	années.	2 8 4	

État comparatif des chargements et des STOCKS de fonte d'Écosse pendant les quatre dernières années.

	1850.	1851.	1852.	1853.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Chargements pour l'étranger	134,576	192,576	224,076	314,270
Chargements par cabotage pour l'intérieur	190,083	260,080	199,950	305,650
Total des chargements	324,656	452,756	424,020	619,920
Stock au 31 décembre	275,006	350,000	450,000	220,000
Hauts fourneaux en feu au 31 décembre	105	115	113	114

Emprunt de 250 millions.

Cette semaine a commencé la délivrance, par le Trésor, des titres de l'emprunt de 250 millions négocié dernièrement par voie de souscription publique.

Voici dans quels termes le *Moniteur* a annoncé l'échange des récépissés provisoires de souscription contre des certificats de l'emprunt :

« Les souscripteurs à l'emprunt de 250 millions, dont la souscription a été reçue à Paris, soit au Trésor, soit aux mairies, soit à la Caisse des dépôts et consignations, sont prévenus qu'ils peuvent se présenter au ministère des finances, à la Caisse centrale du Trésor public, pour échanger leurs récépissés provisoires contres des certificats d'emprunt, et pour recevoir les remboursements qui leur sont dus.

» Ils sont invités à se présenter aux jours indiqués ci-après :

	Pour les souscriptions effectuées les
Le 13 avril,	14 et 15 mars.
Le 14 —	16 et 17 —
Le 15 —	18 et 19 —
Le 18 —	20 et 21 —
Le 19 —	22 et 23 —
Le 20 —	24 et 25 —

» Ceux dont la souscription a été effectuée à la recette centrale de la Seine (rue Neuve-des-Mathurins, n° 36), devront s'y présenter aux mêmes dates pour la liquidation qui les concerne.

» Les soucripteurs des départements seront prochainement informés des dates auxquelles cet échange et ce remboursement auront lieu dans chacun des chefs-lieux de département et d'arrondissement. »

Navigation du Rhône.

On a quelquefois attribué à une partialité injuste les plaintes que nous avons élevées contre les services de batellerie organisés sur nos principaux fleuves pour le service du transport des voyageurs. Les faits suivants, que nous empruntons au *Courrier de la Drôme*, montreront si nous avons été trop sévères pour la batellerie, et si l'établissement des chemins de fer n'est pas un véritable bienfait pour les populations riveraines des fleuves, aussi bien que pour le commerce et pour les voyageurs à grande distance.

Ad. Blaise (des Vosges).

Voici l'article du *Courrier de la Drôme* :

« Avant-hier, dans la journée, *l'Aigle* n° 4, qui portait à son bord un grand nombre de voyageurs, et qui, malgré les difficultés de la navigation résultant de la baisse des eaux, avait tenté le trajet de Lyon à Avignon, toucha sur un banc de sable à la hauteur de la Roche-de-Glun, et éprouva une avarie assez grave pour ne pouvoir pas continuer sa route et être dans l'obligation de déposer à terre les voyageurs.

» Ceux-ci continuèrent leur route comme ils purent jusqu'à Valence, les uns au moyen de voitures à volonté, les autres dans de petits batelets, et tout cela, bien entendu, à grands frais, comme il arrive toujours en pareille circonstance.

» Les voyageurs arrivèrent donc à Valence dans l'après-midi, et l'exaspération était grande parmi eux lorsqu'une dépêche électrique expédiée de Lyon vint leur apporter un peu de calme. Cette dépêche leur annonçait que le bateau à vapeur *le Papin* n° 7 viendrait toucher le lendemain matin à Valence et les prendrait à son bord pour les transporter jusqu'à Avignon.

» Le lendemain, par suite de cet avis, le port était occupé de bonne heure par les passagers de *l'Aigle*, attendant avec impatience le bateau annoncé, et tout joyeux de poursuivre leur route.

» Ce bateau si ardemment désiré est enfin signalé et quelques instants après il accoste le débarcadère. Une exclamation de joie l'accueille et chacun se dispose à s'y installer. Mais avant il faut déposer à terre les marchandises et les voyageurs venant de Lyon. Les agents de la police rétablissent l'ordre ; le débarquement s'opère, et enfin un mouvement très prononcé vers l'entrée du bateau se manifeste dans la foule ; mais, ô désappointement, ô douleur ! la vapeur siffle, les roues s'agitent avec fracas, et le bateau s'éloigne majestueusement laissant sur le rivage toute cette foule dont nous renonçons à décrire la stupéfaction.

» Cette fois les voyageurs étaient à bout de patience, et une plainte a été portée immédiatement par eux au parquet de Valence, qui est saisi de l'affaire. »

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
—	—	—	—
Orléans	758,995 »	105,971	16.4
Nord	712,738 »	95,090	15.3
Rouen	209,297 »	14,671	7.5
Havre	98,642 »	14,969	17.8
Lyon	415,317 »	51,148	14.0
Strasbourg	566,186 »	118,066	26.4
Bale	68,535 »	992	1.3
Ouest	126,485 »	24,454	23.9
Méditerranée	193,894 »	52,204	36.8
Gd central	2,140,993 »	400,843	33.5

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord.—Assemblée générale convoquée, pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

Sur les comptes annuels de la Société, et sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Pour assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild et fils, avant le 15 avril 1854.

Paris a Lyon. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le jeudi 20 avril courant, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

I. Sur les comptes annuels de la Société.

II. Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre.

III. Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle ;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon.

IV. Sur les modifications à introduire dans les statuts, comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées et sur les moyens d'exécution.

V. Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Déposer quarante actions ou plus, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Strasbourg. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue et place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853 ; nomination de deux membres du Conseil d'administration ; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

Caen et Cherbourg. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

Lyon a Genève. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel-Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

St-Rambert a Grenoble. — Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le samedi 29 avril courant, à midi, rue St-Georges, 50 (salle Sax).

Déposer vingt actions pour être membre de l'assemblée générale.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de ver-

sement contre les titres d'actions de la Compagnie, seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

CHEMINS DU MIDI. — Assemblée générale le 27 avril, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Déposer 40 actions de dix à deux heures, 15, place Vendôme, au Crédit mobilier.

CENTRAL SUISSE. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Cᵉ.

CRÉDIT FONCIER. — Assemblée générale le mardi 25 avril à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

But de l'assemblée : Lecture du rapport. — Arrêt des comptes. — Fixation du dividende.

CRÉDIT MOBILIER. — Assemblée ordinaire et extraordinaire, le samedi 29 avril 1854, à dix heures du matin, place Vendôme, 15.

Cette assemblée se compose des quatre-vingts plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale, deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

COMPAGNIE DES EAUX. — Assemblée générale annuelle, le samedi 29 avril courant, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et aux suivants des statuts.

Se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jours avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires, sont invités à le faire sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1ᵉʳ janvier dernier et de profiter du droit qui leur est conféré par l'art. 37 d'assister à l'assemblée.

VIEILLE-MONTAGNE. — Assemblée générale annuelle, le samedi 23 avril courant, à midi, à Angleur près de Liége (Belgique).

Déposer 50/10ᵉ d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19, soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles de la concession du 17 août 1853. Versements à la caisse de la Compagnie, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 fr. pour intérêts de 6 mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale du Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

OUEST. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1ᵉʳ mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

DIJON A BESANÇON. — Voir dans le corps du journal les numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par les Compagnies. Le versement doit être effectué du 5 au 20 avril ; à défaut duquel on procédera à l'application de l'art. 16 des statuts.

L'intérêt 5 0/0 doit être ajouté au montant des versements arriérés.

Versements : rue Taitbout, 52, Paris.

A Besançon, grande rue, 72.

Londres, chez M. Devaux et Cᵉ.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Cᵉ.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — Les porteurs de promesses d'obligations foncière, qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., doivent effectuer du 15 avril au 1ᵉʳ mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50, par titre libéré de 300 f., sera déduit de ce versement ; en conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr., exigible du 15 octobre au 1ᵉʳ novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50 ; il recevra des obligations définitives de 500 fr., portant jouissance du 1ᵉʳ mai, à 3 et 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1ᵉʳ mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats *nominatifs* portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, 57, de 11 à 3 heures.

Coupures de 100 fr. — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

Dix lots de.	10,000 fr.
Vingt lots de. . . .	5,000
Dix lots de.	2,000
et Cinquante lots de. .	500

En outre, chaque *coupure de cent francs*, sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France, sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

ORLÉANS. — Émission de 130,000 obligations au capital de 500 fr. chacune, produisant 15 fr. d'intérêt annuel, et remboursables au pair, par voie de tirage au sort, dans une période de 97 années, qui finira en 1951.

Pour subvenir aux dépenses des travaux de prolongement, il est créé 130,000 obligations de 500 fr. au porteur, produisant un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 1ᵉʳ janvier et 1ᵉʳ juillet ; les obligations seront remboursables au pair, par voie du tirage au sort ; le premier remboursement aura lieu le 1ᵉʳ janvier 1855, sans déduction du versement non encore payé.

L'émission des obligations est faite au prix de 275 fr. chacune (jouissance du 1ᵉʳ janvier 1854), payable, savoir :

75 fr. dans les dix jours de l'avis qui sera donné aux souscripteurs, en échange d'un récépissé nominatif ; 100 fr. le 1ᵉʳ octobre 1854 ; 100 fr. le 1ᵉʳ avril 1855. Les versements pourront être escomptés à raison de 4 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires.

Elle sera ouverte, le lundi 10 avril, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, et sera fermée le mercredi 19, à six heures du soir.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — Paiement depuis le 1ᵉʳ avril, 11, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 10 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

LYON. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, depuis le 1ᵉʳ avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

ROUEN AU HAVRE. — Paiement du dividende de 12 fr. par action, depuis le 3 avril, rue d'Amsterdam, 11.

OUEST. — Depuis le 1ᵉʳ avril, paiement du coupon d'intérêt du 2ᵉ semestre 1853 et du

dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

St-Germain. — Paiement, depuis le 1ᵉʳ avril, du dividende de 20 fr., à la gare, rue Saint-Lazare.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1ᵉʳ avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

Le dividende, 10 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 16 fr. par action), depuis le 1ᵉʳ avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.

A Marseille, à la gare.

Graissessac a Béziers. — Depuis le 5 avril :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14;

2° A Londres, chez MM. Devaux et Cᵉ.

Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

Mines de la Loire. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

Anvers a Gand. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

ÉCHANGE DE TITRES.

Strasbourg. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

St-Étienne a Lyon. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1ᵉʳ janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1ᵉʳ juillet 1853 et le 1ᵉʳ janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

Saint-Rambert a Grenoble. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, à partir du 12 de ce mois, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris a Rouen. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

Rouen au Havre. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203—6,210—6,213—6,225—6,230—6,231—6,232—6,234—6,236—6,240—6,242—6,243—6,251—6,266—6,269—6,271—6,273—6,279—6,281—6,283—6,291—6,293—6,295—6,297—6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002—1,008 —1,015—1,017—1,019—1,023—1,035—1,037—1,038—1042—1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1ᵉʳ mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

Grand-Central de France. — Les numéros de 80 obligations de 1ᵉʳ ordre et des 40 obligations de 2ᵉ ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1ᵉʳ avril, 15, place Vendôme.

1ᵉʳ ordre. — Série 49, nᵒ 961 à 980 inclus. — Série 144, nᵒ 2,861 à 2,880. — Série 25, nᵒ 481 à 500. — Série 34, nᵒ 661 à 680. En tout 80 obligations.

2ᵉ ordre. — Série 45, nᵒ 881 à 900 inclus. — Série 6, nᵒ 101 à 120. Total 40 obligations.

Crédit foncier. — Voir, dans le corps du journal, les numéros du 5ᵉ tirage du 22 mars.

C. Devinx.

Chemin de fer de Dieppe et de Fécamp.

RAPPORT

Du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 8 avril 1854.

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Messieurs,

Le montant des dépenses du compte de construction et de l'établissement s'élevait, au 31 mars 1853, à 14,234,316 24

Depuis il a été dépensé 35,312 fr. 21, savoir :

Dépenses générales.		
Frais et honoraires	12,279 62	
Annonces et frais d'abonnement pour les dépenses générales de la construction de l'embranchement de Fécamp	8,520 70	
Perte sur la réalisation du capital	2,291 28	
		23,091 60
Terrains.		
Indemnités, frais et intérêts	4,948 31	
Frais de personnel pour l'acquisition des terrains de la ligne de Fécamp	499 95	
		5,448 26
Etablissement de la ligne.		
Etablissement d'un passage à niveau	1,884 30	
Aménagements à Longueville	3,017 45	
Traitement et dépenses diverses du service des ingénieurs pour l'embranchement de Fécamp	1,870 90	
		6,772 35
Ensemble		35,312 21

Par contre il vous est rentré :

Sommes considérées comme perdues sur la réalisation du capital	6,672 37
Reventes et recouvrements pour terrains	9,240 81
Total	15,913 18

Ce qui réduit la dépense de l'année à 19,399 03

et porte le compte total des dépenses de la construction et de l'établissement, au 31 mars 1854, à 14,253,715 27

Le montant du capital social appelé étant de 425 fr. sur 36,000 actions, soit ensemble 15,300,000 fr., l'excédant du capital sur les dépenses est, au 31 mars 1854, de 1,046,284 73

Somme égale 15,300,000 »

Après le vote de votre dernière assemblée générale qui nous avait autorisés à aliéner votre concession à la fusion des Compagnies de chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest, nous avions lieu de penser que le traité intervenu entre ces Compagnies recevrait promptement son application.

Cependant, l'approbation du gouvernement s'est trouvée suspendue d'abord par l'étude des chemins de fer de Bretagne, dont l'exécution devait être mise à la charge de la fusion. Depuis, les circonstances politiques sont venues opposer de nouvelles difficultés à la réalisation de ce projet. Il ne nous appartient pas de vous dire si elles peuvent être promptement levées. Nous ne sommes pas intervenus dans les négociations entamées entre le gouvernement et ces Compagnies ; nous ne pouvons que nous référer aux déclarations faites successivement par les Conseils d'administration de ces Compagnies dans les assemblées générales, et desquelles il résulte que ces Compagnies, tout en maintenant l'utilité de la fusion, reconnaissent que chacune d'elles est libre de pourvoir aux nécessités de sa situation.

En attendant que le projet de fusion puisse être utilement repris, vous continuez à jouir des avantages qui vous sont faits par le traité passé avec la Compagnie de Rouen, et qui, indépendamment du revenu fixe qu'il vous assure, vous fait participer à l'accroissement des produits de cette ligne.

C'est ainsi que votre revenu, qui, l'année dernière, n'était que de 9 fr. 30 c. par action, s'élève cette année à 11 fr. Il n'eût pas atteint ce chiffre s'il eût dû être établi seulement sur les recettes propres à votre exploitation. Ce n'est pas à dire que les motifs qui ont déterminé la Compagnie de Rouen à conclure le traité passé avec votre Compagnie se trouvent infirmés par le résultat. La Compagnie de Rouen a eu un intérêt indirect à s'assurer de la libre exploitation de votre ligne.

Nous vous avons fait connaître dans les diverses assemblées générales qui ont précédé, le peu de succès de nos demandes auprès de l'autorité supérieure pour nous soustraire à l'obligation que vous imposait votre loi de concession, de construire un embranchement partant de la ville de Fécamp et allant aboutir sur la ligne du Havre.

Dans une assemblée générale extraordinaire du 4 mars 1850, vous aviez décidé que cet embranchement ne serait pas exécuté, et votre décision avait été sanctionnée par un arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 26 avril suivant.

Cet arrêt a été cassé par la Cour souveraine et l'affaire a été renvoyée devant la Cour Impériale d'Orléans, qui s'est rangée à la jurisprudence de la Cour de cassation.

Par un arrêt du 20 juillet 1853, elle a déclaré *résolu le contrat de Société* et condamné la Compagnie de Dieppe à restituer aux actionnaires dissidents les sommes par eux versées, si mieux elle n'aimait construire l'embranchement de Fécamp ; dans ce cas, les travaux seraient commencés dans un délai de dix mois, conduits à moitié dans un délai de vingt mois, et terminés dans un délai de trente mois à partir du jour de la signification de l'arrêt.

La Cour a d'ailleurs accordé trois mois pour faire cette option.

Nous avons opté pour l'exécution de l'embranchement : c'était la seule marche à suivre.

En effet, nous pouvions nous pourvoir devant la Cour de cassation. Mais ce pourvoi ne présentait aucune chance de succès. Il n'était pas probable que la Cour cassât un arrêt conforme à la jurisprudence qu'elle venait d'établir.

D'un autre côté, les délais impartis par la Cour d'appel portaient une déchéance ; ils devaient courir et s'accomplir pendant les lenteurs inévitables qu'entraîne un pourvoi dont l'effet, en pareille matière, n'est jamais suspensif.

La Compagnie aurait pu songer à désintéresser les actionnaires de Fécamp, les seuls en cause devant la Cour d'Orléans. Mais derrière eux étaient venus se placer d'autres actionnaires déjà demandeurs en 1847, et prêts à profiter de l'arrêt de la Cour de cassation et de celui de la Cour d'Orléans pour réclamer des sommes considérables.

Enfin, à ces actionnaires seraient venus se joindre ceux qui, n'ayant pas assisté à l'assemblée générale du 4 mars 1850, et acquiescé expressément au vote de cette assemblée, se trouvaient dans le cas de demander le remboursement des sommes par eux versées.

Ils représentaient 7,420 actions, soit un capital de 2,968,000 fr.

La position de la Compagnie était donc telle que l'inexécution de l'embranchemunt de Fécamp, dans les délais fixés par la Cour d'Orléans, avait pour conséquence forcée la dissolution, c'est-à-dire la ruine de la Société.

Nous avons opté pour l'exécution, et, les 14 octobre et 10 novembre derniers, nous avons signifié notre décision, par acte extra-judiciaire, aux actionnaires opposants.

Par suite de cette résolution, nous avons dû faire un appel de 25 fr. par action. En même temps nous écrivions à la Compagnie de Rouen pour l'informer de notre détermination.

Vous savez qu'aux termes du traité que vous avez passé avec cette Compagnie, elle s'est réservé la faculté de résiliation dans le cas où vous seriez obligés de construire la ligne de Fécamp.

Il importait donc de connaître les intentions de la Compagnie de Rouen.

Dans le même moment, nous exposions au gouvernement les embarras de votre situation.

Nous lui rappelions les difficultés qui s'étaient toujours produites dans la Compagnie de Dieppe à chaque appel de fonds, difficultés qui n'allaient pas manquer de se représenter ; les retards apportés dans les versements et la pénible nécessité où se trouverait encore le Conseil d'administration de mettre à exécution les dispositions rigoureuses des statuts contre les actionnaires retardataires.

Nous demandions que, soit par une subvention, soit par une garantie de 4 0/0 sur la somme de 4 millions à laquelle est évaluée la construction de l'embranchement de Fécamp, l'Etat vînt en aide à une Compagnie qui n'a jamais rien reçu de lui, lorsque depuis 1848 toutes les autres Compagnies ont vu leurs contrats s'améliorer.

Enfin nous nous sommes réunis à la Compagnie du Havre, qui se serait chargée de la construction de la ligne de Fécamp, si le gouvernement avait consenti à modifier sa loi de concession.

Toutes ces démarches ont été infructueuses. M. le ministre des travaux publics nous a informé, le 30 décembre dernier, qu'il regrettait de ne pouvoir prendre nos demandes en considération.

Vous reconnaîtrez par cet exposé que si nous n'avons pu réussir à alléger la charge que va faire peser sur votre entreprise la construction de la ligne de Fécamp, nous n'avions rien négligé pour arriver à un résultat meilleur.

Cette construction décidée, nous avons dû nous occuper des mesures nécessaires pour en assurer l'exécution de la manière la plus prompte et toutefois la plus économique.

Au moyen d'un abonnement annuel de 25,000 fr., nous avons obtenu des Compagnies de Rouen et du Havre que les divers services de l'exploitation mixte concourussent, chacun en ce qui le concerne, à la construction de l'embranchement de Fécamp.

Vous êtes ainsi dispensés de recomposer un personnel complet pour le service des ingénieurs, celui du contentieux et de la comptabilité, ce qui vous eût entraînés dans une dépense beaucoup plus considérable. Vous économiserez en outre le loyer d'un local pour y placer les bureaux de ces divers services.

Enfin, en réduisant à 15,000 fr. le montant de ses jetons de présence, votre Conseil d'administration a encore apporté une nouvelle diminution dans l'indemnité que vous lui aviez allouée précédemment.

Déjà la notice et les divers plans pour déterminer le tracé de la ligne de Fécamp ont été adressés à M. le ministre des travaux publics.

Aussitôt que le tracé adopté par l'administration supérieure nous aura été renvoyé, il sera procédé à la levée des plans d'expropriation.

Nous sommes ainsi dans les délais que la justice nous a imposés pour la construction de l'embranchement de Fécamp, et, dès à présent, à l'abri des conséquences fâcheuses de l'arrêt de la Cour d'Orléans.

L'appel de 25 fr. par action a produit jusqu'à ce jour 527,000 fr.

Les travaux sur la ligne de Fécamp ne devant nécessiter de paiements importants que dans le second terme des délais fixés, nous avons placé 500,000 en bons du Trésor à 5 1/2 0/0.

Aux termes des statuts, les versements effectués donnent droit à un intérêt annuel de 3 0/0. Il résultera des placements que vous aurez opérés une différence de 2 1/2 0/0 en faveur de la Compagnie.

Nous soumettons à votre approbation, conformément aux statuts, la seule revente de terrains faite depuis le 31 mars 1853.

Le dividende de 11 fr. par action vous sera payé à la caisse de la Compagnie à dater du 17 avril prochain.

Chemin de fer de l'Ouest.

ÉTAT DES TRAVAUX.

Nous lisons dans l'*Union de la Sarthe :*

« Dimanche, une locomotive sur laquelle se trouvaient M. l'ingénieur Boulongne et le chef du mouvement, M. Goudchaux, a parcouru, sans interruption, la voie ferrée de Paris jusqu'au Mans. La locomotive, enrubanée et pavoisée, a fait une entrée triomphale dans la gare, où la nouvelle de son arrivée avait attiré un grand nombre de curieux.

» Vers midi et demi, MM. les ingénieurs du chemin de fer, en compagnie de M. le préfet et de plusieurs autres personnes, sont montés sur une locomotive et ont été inspecter la ligne jusqu'au delà de Connerré. Connerré est la seconde station entre Le Mans et La Ferté-Bernard ; la première station est à Pont-de-Gennes. Partout les habitants de la campagne, accourus pour voir un spectacle aussi nouveau, restaient ébahis sur le passage de la machine, qui, cependant, vu l'état du ballast, n'était mue que par une force très-ordinaire de quatre atmosphères.

» Toute cette partie de la ligne suit la pittoresque vallée de l'Huisne, au milieu d'un paysage accidenté. En passant près de la station de Pont-de-Gennes, on aperçoit sur la hauteur le château de Montfort, appartenant à M. le marquis de Nicolaï, qui domine tout le village de sa masse imposante. Plus loin, on découvre, à travers un bouquet de grands bois, la belle architecture du château de M. le marquis du Luart.

» La locomotive, après avoir fait une halte de vingt minutes, après avoir ralenti çà et là sa marche dans l'aller et le retour, est rentrée à la gare deux heures après en être partie ; elle avait parcouru 60 kilomètres.

» L'inauguration aura lieu, selon toutes les prévisions, vers le 21 du mois de mai. La ligne serait ouverte déjà, du Mans à Paris, *si les rails n'avaient pas manqué.* MM. les ingénieurs qui ont dirigé ces travaux avec tant de capacité et d'intelligence, y ont mis en même temps une

telle activité, qu'il n'a pas dépendu d'eux que la voie ferrée du Mans à Paris ne fût livrée à l'impatience des populations depuis le mois dernier. »

Chemin de fer de Caen à Cherbourg.

Les terrassements ont été commencés aux environs de Valognes, sur une longueur de 6 à 7 kilomètres; mais comme on n'y emploie que les ouvriers sans travail de l'arrondissement de Cherbourg, il règne peu d'activité sur les chantiers.

Le crédit ouvert est seulement de 600,000 fr.

G. Lenoir.

Forges.

SAINT-DIZIER.

La tenue des fontes est toujours bonne; les transactions consécutives qui s'opèrent les maintiendront quelque temps dans cette position favorable. Divers marchés viennent d'être conclus dans des conditions qui ne s'écartent pas de celles que nous faisions connaître dans nos derniers numéros. Pour un marché à longue baleine, on a obtenu 152 fr. 50 et 155 f.; un autre à livrer dès à présent, pendant plusieurs mois, au fur et à mesure de la fabrication, a été passé à 157 fr. 50; à livrer de suite, on demande 160 fr., mais peu de producteurs pourraient s'engager avec cette obligation. La rareté de cet article commence à se faire sentir; elle contribuera beaucoup à soutenir les prix.

Une erreur a été commise dans notre dernier bulletin. Nous citions des marchés à livraison immédiate à 152 fr. 50 et 155 fr., et d'autres à long terme traités à 150 fr.; c'est 160 fr. qu'il faut lire; cette erreur typographique a pu être d'autant plus comprise que plus bas nous parlions d'un marché à ce dernier taux, et que nos précédentes chroniques établissaient une différence de prix entre la livraison prochaine et la livraison reculée.

La demande des fers est calme; il ne se traite aucune affaire marquante. Le prix de 330 fr. pour les fers laminés ne bouge pas. En fers battus on ne fait presque rien; des usines se mettent en chômage.

PARIS.

Par décret impérial, un droit d'octroi est établi à Paris, sur les fers à bâtiments : il est de 3 fr. sur le fer et de 2 fr. sur la fonte.

Le commerce des fers maintient sa position, cependant les affaires sont dans un état de langueur voisin du calme complet.

Examinons maintenant l'état des cours dans les entrepôts. Les fers se soutiennent à 310 fr. les fers de fonte au coke, et 330 fr. ceux de fonte au bois, à quatre mois de terme au lieu de six accordés précédemment. On cite des ventes au-dessous de ces prix suivant les conditions dans lesquelles elles ont été faites, soit que le vendeur, craintif ou trop approvisionné, ait forcé la vente par une concession, soit qu'on ait vendu au comptant. En général, l'acheteur au comptant trouve, aujourd'hui que le crédit s'est resserré, des conditions très-avantageuses. — Le petit rond n'a pas de cours; des marchés exceptionnels ont été conclus à très bas prix. — Le fil de fer clair est coté à fr. 40 la botte n° 1, recuit à fr. 20; la deuxième qualité, 20 c. de moins. — La pointe est à 42 fr. le n° 20, 43 fr. le n° 19, 45 fr. le n° 18, 45 fr. 50 le n° 17, 48 fr. le n° 16, 49 fr. 50 le n° 15, 52 fr. le n° 14; 55 fr. le n° 13, au-dessus le n° 20 41 fr. poids net; la vente est encore calme : les besoins de la campagne ne tarderont pas à la provoquer.

La fonte pour deuxième fusion est cotée comme suit : française, 210 220 fr.; anglaise, 250 260 fr.; écossaise, 230 235 fr. En première main, nos usines vendent, rendu à Paris, 207 fr. 50 et 210 fr. les 1,000 kil.; plusieurs marchés ont été faits dans ces conditions. La fonte de Belgique manque, la production suffit bien juste à la consommation intérieure de ce pays, et la fonte affinage a eu pendant plusieurs mois une vente si animée que des producteurs ont préféré cette fabrication.

Les prix des métaux sont sans changement aux derniers cours. La tenue continue à être meilleure pour le cuivre; l'étain se soutient difficilement; le plomb est en meilleure position; la vente du zinc présente également une amélioration. Voici le cours de la Bourse : Cuivre de Russie, 330 340 fr. les 100 kil.; cuivre d'Angleterre, 325 330 fr.; laminé rouge, 345 350 fr.; laminé jaune, 320 fr. — Etain anglais, 340 fr.; Pérou brillant, 315 fr.; id. terne, 305 f. Banca, 345 350 fr. — Plomb de France, 70 fr.; d'Espagne, 70 fr.; d'Angleterre, 72 fr. — Zinc brut : Silésie, 63 fr.; Vieille-Montagne, 70 fr.; laminé, 75 fr.

O. Saupique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 31 mars :

Les fontes en gueuses d'Ecosse ont baissé jusqu'à 92 fr. 50; le marché a clos à ce prix; on cote les fers en barres dans le pays de Galles à 212 fr. 50; à Liverpool, 237 fr. 50; dans le Staffordshire, 262 fr. 50; les rails dans le pays de Galles sont cotés 200 fr.; au Straffordshire, 312 fr. 50.

Liverpool, 30 mars :

La demande pour les fers manufacturés continue à être active et les prix se soutiennent avec beaucoup de fermeté : les rails seulement ont pu être obtenus un peu plus facilement. Les fontes en gueuses d'Ecosse ont subi une baisse; on a vendu à 92 fr. 50 par tonne rendu à bord à Glascow. Les numéros 1, sortes d'Amérique, sont cotés de 121 fr. 25 à 122 fr. 50 par tonne.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Le journal la *Presse*, dont le tirage nécessitait déjà trois compositions, annonce qu'il va faire une QUATRIÈME COMPOSITION. La *Presse* est maintenant, de tous les journaux de France, celui qui s'élève au plus haut chiffre de tirage : il dépasse 32,000 exemplaires. Ce succès ne s'explique pas seulement et par l'esprit d'initiative qui caractérise la rédaction de cette feuille, indépendante de tous les partis, et par la supériorité reconnue de son bulletin scientifique et de sa partie littéraire critique; il s'explique encore par l'infériorité du prix d'abonnement, qui est resté fixé à 48 francs par an (13 francs par trimestre), quoique les droits de poste et de timbre soient de 36 francs par année. Restent donc 12 francs seulement pour subvenir aux frais de papier, de tirage, de pliage, de bandes d'adresses, et enfin de rédaction. On sait cependant que la *Presse* publie tous les jours un feuilleton consacré par les noms de Mme Emile de Girardin, de George Sand, d'Alexandre Dumas, d'Eugène Sue, de Jules Sandeau, de Méry, de Théophile Gautier, de Paulin Limayrac, de Paul Meurice, de Paul Féval, etc., etc.

Correspondance.

M. B., à X. — N° 1, inconnu. — N° 2, non. — N° 3, environ 45 fr., mais la sécurité du capital est médiocre. — N° 4, non. — N° 5, ils le paraissent. — N° 6, attendre. — N° 7, 30 fr. — N° 8, comme placement, oui. — N° 9, excellente comme argent. — N° 10, les liquidations de quinzaine sont mutuelles pour ces affaires. — N° 11, non, ne pas entrer dans des entreprises nébuleuses. — N° 12, Strasbourg.

M. L. P., à Valenciennes. — L'intérêt est de 4 0/0, soit sur 300 fr. 12 fr. ou sur les 500 fr. 20 fr.

M. F., à St-R. (Somme). — N° 1, Orléans, Strasbourg, Nord, Lyon, Méditerranée. — N° 2, 62 fr. 40, 60 fr., 32 fr. 50, 46 fr., 50 fr., 30 fr. — N° 3, pas très-considérable; attendre; non; rien de précis; il y aura sous peu des sections terminées. — N° 4, Strasbourg. — N° 5, Orléans, Strasbourg, Nord, Lyon, Méditerranée, Rouen. — N° 6, attendre.

M. N. L. — N° 1, oui. — N° 2, 75 fr. — N° 3, 70 fr. — N° 4, 40 fr. — N° 5, 250 fr.

M. F. B., à Bordeaux. — N° 1, vendez. — N° 2, excellent; gardez. — N° 3, oui, si les prix fixés s'étaient maintenus. — N° 4, affaire très-médiocre.

M. V. P., à Lyon. — N° 1, 250 fr. — N° 2, 400 fr. — N° 3, 500 fr. — N° 4, 375 fr. — N° 5, 750 fr. — N° 6, nous donnerions la préférence au n° 3.

M. W. C., à Londres. — Cet arbitrage est sage, mais à la condition de le faire comme échange de placement et nullement comme spéculation.

M. S. T., à Tours. — N° 1, bonne valeur. — N° 2, 15 0/0. — N° 3, ordinaire. — N° 4, peu d'avenir. — N° 5, pas de marché.

M. B. H., à Nantes. — C'est une erreur; l'intérêt et portion du dividende sont compris dans le paiement effectué le 1er octobre; le solde du dividende se paie le 1er octobre.

M. A. V., au Havre. — Remboursable à 132 fr.

M. G., à V. — N° 1, le chiffre de 450 fr. est bien élevé; mais on peut prévoir 420 fr. — N° 2, Orléans, Strasbourg, Nord, Méditerranée, Lyon.

M. C. B., à Nancy. — N° 1, excellent placement à conserver. — N° 2, garder. — N° 3, Strasbourg, Lyon, Nord.

M. A. V., à Troyes. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, oui.

M. E. W., à Londres. — N° 1, 15 0/0. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. L. P., à Valenciennes. — Les numéros publiés sont ceux qui sont remboursables avec lots et ceux remboursables au pair, le remboursement avec prime n'aura lieu qu'après la libération.

M. Ch. N., à Limoges. — N° 1, si on ne distribue que le bénéfice réalisé, il y aura plutôt de la perte que du bénéfice. — La Compagnie refuse de le faire connaître. — N° 2, rien de favorable. — N° 3, contre du Midi. — N° 4, contre des Est nouveaux.

M. L. J., à Blois. — N° 1, excellent. — N° 2, mauvais. — N° 3, gardez.

M. E. A. — N° 1, gardez. — N° 2, oui. — N° 3, vendez. — N° 4, non. — N° 5, jamais. — N° 6, sans avenir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Compte de l'Établissement au 28 Février 1854.

DÉPENSES.

DÉPENSES GÉNÉRALES :		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société	188,603 89	
Administration, frais généraux	1,112,877 47	
Intérêts des actions	1,767,612 71	
— des obligations et remboursements	484,765 10	
Négociation du 3ᵉ emprunt	1,226,555 15	
		4,780,314 32
TERRAINS :		
Acquisitions, etc.		9,501,751 11
ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE :		
Études et surveillance des travaux	783,757 68	
Travaux de la voie	23,078 450 45	
Gares et stations	8,283,665 12	
Travaux *extra*, épreuves, dragages	1.640,812 44	
Voie de fer	6,315,962 51	
		40,102,648 20
MATÉRIEL :		
Matériel roulant	3,464,070 85	
Matériel fixe	269,817 60	
Petit matériel et mobilier	229,255 94	
		3.963.144 39
TOTAL des dépenses		58,347,858 02
Excédant du capital sur les dépenses		652,141 98
		59,000,000 »

CAPITAL ET EMPRUNTS.

Capital des actions	20,000,000 »
Prêt de l'État	10,000,000 »
Subvention de l'État	8,000,000 »
Subvention de la ville du Havre	1,000,000 »
1ᵉʳ Emprunt	10,000,000 »
2ᵉ Emprunt	5,000,000 »
3ᵉ Emprunt	5,000,000 »
	59,000,000 »

Compte de l'Exploitation au 28 Février 1854.

DÉBITEURS.

Caisse, Banque, Valeurs diverses	2,186,015 60
Trafic à liquider	75,132 80
Dépenses payées d'avance	10,493 31
Approvisionnements pour l'entretien de la voie	144,696 75
Subvention de l'Etat	10,000 »
Valeurs de la retenue sur la locomotion	586,664 10
	3,013,002 56

CRÉDITEURS.

Excédant du capital sur les dépenses de l'Établissement	652,141 98
Dépenses diverses à payer	298,210 53
Dividendes anciens	32,229 40
Service des Emprunts (sommes échues et prélèvements)	486,350 »
Intérêts du prêt de l'État	216,606 67
Retenue sur la locomotion pour détérioration du matériel roulant	607,621 60
Bénéfices de l'Exploitation du semestre (1)	719,782 38
	3,013,002 56

(1) Ce compte comprend le solde du dernier exercice

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 2 au 8 avril 1854.

80,941 voyageurs	282,375 25
Bagages, marchandises, etc	430,363 01
Total	712,738 26

Semaine correspondante de 1853.

69,011 voyageurs	277,538 95
Bagages, marchandises, etc	340,108 80
Produit total	617,647 75

Recette totale du 1er janvier au 8 avril.

1854	9,403,894 02
1853	7,986,375 80
Différence	1,417,518 22

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1854.

18,503 voyageurs	94,518 25
Bagages, marchandises, etc	114,779 70
Total de la semaine	209,297 95
Total de l'exercice courant	2,784,277 15
Semaine correspondante de 1853	194 626 45
Exercice correspondant de 1853	2,431,700 35

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1854.

11,366 voyageurs	34,942 90
Bagages, marchandises, etc	63,699 90
Total de la semaine	98,642 80
Total de l'exercice courant	508,098 50
Semaine correspondante de 1853	83,673 75
Total de l'exercice correspondant	419,996 10

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1854.

Grande vitesse) 39,704 voyageurs	220,272 40
Petite vitesse) Bagages, marchand.	195,045 45
Total de la semaine	415,317 85
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	4,541,118 60
Total	4,956,436 45
Semaine correspondante de 1853	364,169 10
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	4,269,564 70
Total de l'exercice correspondant	4,633,733 80

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 27 mars au 2 avril 1854.

11,905 voyageurs	25,503 25
Messageries, bagages, marchandises	43,032 27
Total	68,535 52
Semaine correspondante de 1853	67,543 29
Recette totale du 1er janv. au 2 avril	758,854 33
— 1853	635,565 15
Différence en faveur de 1854	123,289 18

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1854.

Voyageurs	306,534 27
Bagages, marchandises, etc	452,461 30
Total	758,995 57
Semaine correspondante de 1853	653,023 61
Différence en faveur de 1854	105 971 96
Recettes du 1er janvier au 8 avril	10,270,259 47
Recette correspondante de 1853	7,860,474 46
Différence en faveur de 1854	2,409,785 01

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 14e semaine.

Du 2 au 8 avril 1854.

Voyageurs	243,253 85
Marchandises	322,932 87
Total de la semaine	566,186 72
Recettes antérieures	6,369,231 03
Total général	6,935,417 75
14e semaine de 1854	566,186 72
Semaine correspondante de 1853	448,120 03
Différence en faveur de 1854	118,066 69
Exercice 1854	6,935,417 75
Id. 1853	5,246,703 47
Différence en faveur de 1854	1,688,714 28

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 2 au 8 avril 1854

Voyageurs	12,651 45
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	26,980 30
Total	39,631 75
Recettes antérieures	390,942 84
Total	430,574 59

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 3 au 9 avril 1854.

Ouest. — 10,103 voyageurs (gr. vitesse	42,296 45
(Petite vitesse)	36,144 36
Total	78,440 81
Rive droite. — 37,359 voyageurs	31,057 90
Rive gauche — 21,828 voyageurs	16,986 70
Total	126,485 41
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	66,741 74
Rive droite	23,525 70
Rive gauche	11,763 45
Total	102,030 89

Recette totale du 1er janvier au 9 avril 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	1,550,872 44
Idem. — 1853	1,289,900 48

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 26 mars au 1er avril 1854.

Voyageurs	73,042 20
Bagages et marchandises	120,852 60
Total de la semaine	193,894 80
Semaine correspondante de 1853	141,690 25
Augmentation	52,204 55
Total des recettes, à partir du 1er janvier	2,357,340 87
Recette correspondante de 1853	1,824,684 65
Augmentation	532,656 22

Chemin de fer Grand-Central.

Recettes du 1er trimestre 1854.

	Janvier.	Février.	Mars.
Saint-Etienne à Lyon.	528,085 81	515,811 32	612,122 06
Saint-Etienne à la Loire.	46,436 62	40,464 72	54,186 97
Andrezieux à Roanne.	112,657 85	102,076 75	129,151 63
Total pour la section Rhône et Loire	687,180 28	658,352 79	795,460 66

Total du 1er janvier au 31 mars

	St-Etienne à Lyon.	St-Etienne à la Loire	Andrezieux à Roanne.
1854.	1,656,019 19	141,088 31	343,886 23
1853.	1,402,236 12	105,646 12	232,268 31
Augmentation en 1854	253,783 07	35,442 19	111,617 92

Total des recettes pour la section Rhône-et-Loire.

1854...	2,140,993 73
1853...	1,740,150 55
Augmentation 1854...	400,843 18

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mars.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	29,504 20	25,764 10	25,778 20
Bagages.....	544 85	480 56	499 81
Bétail.......	1,420 70	1,326 20	1437 00
Marchandises	19,955 65	18,094 26	14,723 95
	51,425 40	45,665 12	42,438 96

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mars 1854 de fr. 5,760 28 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,986 44 sur 1852.

1er trimestre

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	76,023 55	72,633 10	69,151 31
Bagages.....	1,352 93	1,234 28	1,242 35
Bétail.......	3,244 95	3,635 70	2,859 75
Marchandises	60,126 03	50,633 84	45,099 72
	140,747 46	128,156 92	118,353 13

Pour le trimestre, une augmentation de 11,590 54 sur 1853, et de 22,394 33 sur 1852.

CHEMIN DE FER

DU NORD. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'art. 31 des statuts, est convoquée pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

1° Sur les comptes annuels de la Société;

2° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de 40 actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild frères et fils, avant le 15 avril prochain.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. Emission de 130 mille obligations au capital de 500 francs chacune, produisant 15 francs d'intérêt annuel, et remboursables au pair par voie de tirage au sort, dans une période de 97 années qui finira en 1951.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie, qu'en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'assemblée générale du 20 avril 1862, il a été décidé qu'il serait procédé à la réalisation d'une nouvelle portion de l'emprunt destiné à pourvoir aux dépenses des travaux de prolongement.

Il est créé, à cet effet, 130,000 obligations de 500 fr. au porteur, produisant un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 1er janvier et 1er juillet; les obligations seront remboursables au pair par voie de tirage au sort; le premier remboursement aura lieu le 1er janvier 1855, sous déduction du versement non encore payé.

L'émission des obligations est faite au prix de 275 fr. chacune (jouissance du 1er janvier 1854), payable, savoir :

75 fr. dans les dix jours de l'avis qui sera donné aux souscripteurs, en échange d'un récépissé nominatif.

100 fr. le 1er octobre 1854.

100 fr. le 1er avril 1855.

Les versements pourront être escomptés à raison de 4 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires.

Elle sera ouverte le lundi 10 avril, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, et sera fermée le mercredi 19, à 6 heures du soir.

Les actionnaires seront admis à souscrire, sur le dépôt de leurs titres; ces titres, formant la garantie de leur engagement, leur seront rendus contre le premier versement afférent aux obligations qui leur auront été attribuées.

Les porteurs de certificats de dépôt seront admis à souscrire pour le compte des titulaires, en se portant fort pour ceux-ci et sous les conditions du paragraphe précédent.

Paris, le 8 avril 1854.

Par autorisation du Conseil,

Le Directeur de la Compagnie

C. Didion.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE. MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 12 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1854, est payable, à partir du 3 avril courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration; ils ne peuvent être envoyés par correspondance.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,

G. de Lapeyrière.

CHEMIN DE FER.

DE L'OUEST. MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, *rue et place de Strasbourg.* — Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire, le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853 et de la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire.

Et comme assemblée extraordinaire :

Sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl;

Sur l'exécution de la convention passée le 10 décembre 1851 avec M. le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture;

Et sur l'autorisation nécessaire au Conseil d'administration pour la revente des portions de terrains inutiles aux diverses sections de la ligne déjà construites.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre ;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon ;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiqués, et sur les moyens d'exécution ;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,

G. Réal.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. Réal.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. Emprunt de 60 millions 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur est payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Avis aux actionnaires.* — L'assemblée générale du 25 mars ayant fixé à 10 fr. le dividende de l'exercice 1853, MM. les actionnaires sont prévenus que ce dividende, ainsi que les 6 fr. d'intérêts échéant le 31 mars 1854, leur sont payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

N. B. Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement du coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

CHEMINS DE FER

DE DIEPPE ET DE FÉCAMP. MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp sont prévenus que l'intérêt de 11 fr. par action, fixé par l'assemblée générale du 8 avril dernier, sera payable le 17 courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Le paiement aura lieu sur estampille des actions.

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Le Président du Conseil d'administration,

Comte P. de Chasseloup-Laubat.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

DE SAINT—GERMAIN.

Numéros des 492 obligations anciennes sorties à l'assemblée générale du 30 mars 1854.

6	1508	2677	4106
11	1516	2702	4142
17	1565	2728	4147
53	1566	2745	4178
69	1589	2746	4206
88	1613	2751	4226
110	1635	2804	4266
122	1636	2809	4284
148	1649	2824	4288
153	1671	2828	4308
206	1685	2860	4314
208	1737	2863	4322
216	1742	2873	4323
232	1754	2911	4332
252	1783	2915	4370
321	1784	2977	4397
336	1786	2984	4402
384	1787	3025	4434
394	1820	3031	4441
397	1842	3048	4447
428	1845	3052	4449
437	1862	3069	4507
441	1866	3081	4527
443	1894	3094	4528
450	1899	3096	4538
454	1904	3100	4573
457	1917	3143	4605
471	1920	3144	4616
524	1926	3155	4629
532	1935	3158	4653
534	1938	3197	4660
537	1942	3259	4667
557	1943	3285	4681
558	1948	3308	4699
571	1956	3326	4721
593	1958	3337	4729
596	1964	3339	4731
619	1983	3348	4733
632	1985	3370	4772
662	1986	3413	4775
709	1989	3424	4780
731	2019	3433	4799
735	2032	3457	4826
752	2071	3460	4840
759	2079	3468	4854
778	2081	3474	4869
783	2098	3544	4873
808	2127	3548	4879
811	2232	3568	4893
812	2289	3582	4908
826	2290	3586	4915
831	2329	3604	4921
860	2340	3616	4969
890	2341	3658	4972
896	2356	3674	4981
900	2360	3713	4984
913	2375	3720	4985
934	2392	3741	5015
942	2393	3776	5038
960	2399	3790	5094
969	2406	3811	5103
977	2419	3812	5108
1016	2474	3815	5109
1065	2475	3827	5125
1066	2490	3854	5136
1090	2527	3869	5152
1115	2533	3909	5167
1120	2550	3918	5184
1122	2556	3923	5195
1158	2563	3931	5201
1185	2580	3951	5252
1196	2593	3957	5253
1200	2599	3971	5260
1245	2600	4010	5261
1249	2601	4025	5267
1263	2603	4029	5277
1367	2665	4041	5302
1434	2666	4044	5315
1459	2667	4051	5348
1506	2670	4075	5372
5378	6008	6768	7418
5404	6023	6772	7436
5406	6060	6780	7467
5417	6066	6798	7488
5425	6076	6821	7492
5439	6081	6831	7493
5441	6082	6839	7518
5467	6087	6847	7549
5485	6092	6849	7559
5500	6113	6869	7566
5508	6134	6912	7567
5510	6148	6933	7578
5522	6177	6936	7587
5549	6179	6937	7597
5559	6194	6945	7618
5575	6264	6976	7624
5591	6322	6979	7634
5593	6323	6981	7640
5599	6331	6993	7645
5616	6332	7024	7659
5635	6339	7030	7661
5636	6348	7044	7663
5637	6353	7066	7679
5669	6371	7073	7684
5674	6390	7082	7713
5695	6394	7087	7715
5702	6400	7089	7763
5741	6413	7096	7773
5783	6414	7137	7779
5810	6425	7138	7787
5812	6451	7141	7793
5815	6457	7212	7796
5835	6501	7217	7799
5840	6522	7259	7831
5865	6524	7262	7918
5879	6539	7308	7925
5887	6548	7319	7958
5896	6556	7336	7966
5935	6606	7337	
5960	6635	7345	
5970	6652	7360	
5983	6680	7393	
5999	6727	7398	
6003	6729	7404	

CHEMIN DE FER

DE SAINT—GERMAIN.

Numéros des 126 obligations nouvelles sorties à l'assemblée générale du 30 mars 1854.

299	3240	6444	9343
367	3538	6526	9356
444	3592	6541	9711
510	3838	6588	9965
755	3894	6632	9985
817	3901	6703	10080
895	4016	6877	10158
920	4047	7009	10249
925	4052	7018	10390
1077	4088	7039	10591
1108	4142	7189	10657
1123	4253	7389	10794
1166	4308	7539	10847
1398	4529	7572	10853
1526	4778	7623	10890
1538	4818	7854	10934
1644	4976	7999	11227
1692	5101	8079	11256
1724	5217	8323	11355
1729	5264	8435	11508
2125	5364	8438	11605
2193	5406	8506	11794
2615	5376	8612	11775
2617	5610	8640	11896
2645	5638	8653	11920
2688	5839	8932	11933
2689	5915	8902	12001
3003	5987	9074	12102
3060	6008	9120	12169
3076	6271	9198	12238
3121	6304	9306	
3236	6421	9315	

CHEMIN DE FER

GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations nos 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 144, obligations nos 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations nos 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations nos 661 à 680 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations nos 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations nos 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

Le Secrétaire général,
A. COURPON.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril courant, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée c'est-à-dire avant le 12 avril (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 26 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C. rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Assemblée générale. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, chez MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, 16, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

Le Président du Conseil,
Le duc de VALMY.

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

Dans leur assemblée générale du 26 mars, les actionnaires de la Compagnie ont voté la distribution d'un dividende de 25 f., payables :

12 fr. 50 le 30 juin ;
12 fr. 50 le 31 décembre.

Il reste disponible, pour être distribuée plus tard, une somme représentant environ 8 fr. par action.

COMPAGNIE FRANCO-ANGLAISE

DE LA RIVIÈRE YUBA

Pour l'exploitation de l'or alluvial.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu au siége de la Société, 79, rue de Richelieu, mardi 25 avril courant, à midi.

Aux termes de l'art. 14 des statuts, les ayants droit porteurs de 200 actions devront déposer leurs titres, au moins huit jours à l'avance, aux bureaux de la Compagnie, à Paris, ou à la succursale de Londres, 5, Tokenhouse-Yard.

Il leur sera délivré un récépissé qui leur servira de carte d'admission.

Le Gérant de la Compagnie,
J.-B. BACARY.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON.

des numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par la Compagnie.

Actions nominatives.

Nos 3296 3297 7082 7261 7968 8350 12451 à 12453 17482 à 17306 23021 à 30498 30832 30833 30838 30839 31323 31400 à 31448.

Actions au porteur.

Nos 166 à 175 206 à 210 271 à 280 306 à 400 431 à 435 1611 à 1615 1631 à 1635 1761 à 1765 1856 à 1860 1936 à 1945 2011 à 2020 2246 à 2250 2476 à 2480 2621 à 2625 3106 à 3110 3191 à 3215 3281 à 3290 3346 à 3350 3351 à 3355 4291 à 4300 4306 à 4320 5171 à 5175 5231 à 5235 5631 à 5695 5741 à 5745 5916 à 5920 6176 à 6180 6261 à 6290 6581 à 6585 6591 à 6595 6631 à 6635 6686 à 6690 6996 à 7000 7076 à 7085 7896 à 7900 8051 à 8055 8721 à 8750 9451 à 9455 9516 à 9530 9696 à 9715 9886 à 9895 9941 à 9950 9961 à 9975 10136à10145 10301 à 10310 10491à10500 10511à10515 10521à10530 10551 à 10590 10826 à 10830 10841 à 10855 10876 à 10885 10911 à 10915 10926 à 10935 11831 à 11860 13491 à 13510 15151 à 15160 16031 à 16070 16191 à 16200 17531 à 17550 17771 à 17860 18091 à 18100 18411 18430 18981 à 18990 19431 à 19460 20881 à 20890 21491 à 21500 21841 à 21850 22501 à 22510 23691 à 23700 23781 à 23800 24961 à 25060 25441 à 25470 26821 à 26850 26861 à 26890 27081 à 27100 27161 à 27180 27551 à 27560 27711 à 27720 28211 à 28250 28261 à 28350 28851 à 28870 28941 à 28980 29106 29369 29490 29573 29606 29607 29636 29891 à :9895 29905 à 29921 30039 30064 30065 30070 30303 30355 30356 30416 à 30418 30426 à 30428 30571 à 30574 30646 30647 30735 30814 à 30823 30825 20858 à 30860 30946 30947 30952 à 30955 31006 31095 à 31098 31185 à 31188 31425 à 31444 31485 31486 31498 31515 à 31529 31571 à 31575 31600 à 31602 31611 à 31617 31628 à 31631 31674 à 31678 31981 31982 31986 31991 31992 32011 32030 32040 32085 32101 32108 à 32112 32115 32116 32251 32256 32271 32356 32369 32520 22552 32554 33521 32568 32572 32682 32683 32685 32694 32726 à 32728 32741 32799 à 32802 32831 32832 32838 32910 32911 32923 32953 à 32957 32968 32969 33015 33016 33022 à 33025 33031 à 33032 33040 à 33064 33014 33015 33154 à 33158 33161 23162 33169 à 33171.

MM. les actionnaires porteurs des titres dont les numéros sont indiqués plus haut, sont invités à effectuer dans le délai de quinzaine, du 5 au 20 avril, les versements en retard. A défaut de ces versements à l'époque indiquée, leurs actions seront soumises à l'application de l'art. 16 des statuts de la Compagnie, qui autorise le Conseil d'administration à faire procéder à la vente des actions en retard, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

L'intérêt à 5 0/0 devra être ajouté au montant des versements arriérés.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 52 ;

A Besançon, aux bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, n° 72 ;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
A. Gaide.

CREDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier a l'honneur de rappeler aux porteurs de promesses d'obligations foncières qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., qu'ils doivent effectuer, du 15 avril au 1er mai prochain, le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50 c. par titre libéré de 300 fr., sera déduit de ce versement.

En conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50 c.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr., exigible du 15 octobre au 1er novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50 c.; il recevra des obligations définitives de 500 fr. portant jouissance du 1er mai, à 3 et à 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1er mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats nominatifs portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, de 11 heures à 3 heures.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale ordinaire, en exécution de l'art. 52 des statuts, pour le mardi 25 avril courant, à 3 heures, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport annuel du Conseil d'administration, d'arrêter les comptes et de fixer le dividende.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, à partir du 17 courant.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se chargera d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1er au 15 mai prochain, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectuera jusqu'au 1er novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril 1854, à 10 heures du matin, au domicile de la Société, place Vendôme, 15.

Aux termes de l'art. 43 des statuts, cette assemblée se compose des 80 plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis; le 21.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours: les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyruth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1er et 21 avril, 11 mai, 1er et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs es 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1.

AVIS

A MM. LES ACTIONNAIRES DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN. — Le directeur de la Société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Cologne, le lundi 1er mai prochain, à midi précis, chez M. le docteur Mayer, avocat.

D'après l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale des actionnaires se compose des actionnaires qui sont propriétaires de dix actions au moins.

Le dépôt des actions, qui doit être fait quinze jours au moins avant l'assemblée générale, peut s'effectuer chez les banquiers de la Société, soit à Cologne, chez MM. Sal. Oppenheim Junior et Ce, soit à Paris, chez MM. Donon, Aubry, Gautier et Ce, ou à Linz-sur-Rhin, à la caisse de la Société.

Les actionnaires recevront en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

Cologne, le 28 mars 1854.

Le Directeur de la Société,
Rudolph Rhodius.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires sont informés que, par décision du Conseil d'administration, il est fait appel du 7e dixième pour le 15 mai 1854.

En conséquence, MM. les porteurs d'actions devront opérer le versement de 50 francs par action aux adresses suivantes :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier de la Compagnie;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon-street.

Ces versements devront s'opérer du 15 au 31 mai aux adresses ci-dessus.

Les porteurs d'actions sur lesquelles le versement appelé n'aurait pas été fait le 31 mai, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 mai.

Le semestre d'intérêt des sommes déjà payées, échéant le 15 mai 1854, sera déduit du versement appelé à raison de 5 fr. 10 c. par action libérée des six premiers dixièmes.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le directeur de la Compagnie,
W. Fraisse.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Les actionnaires de la Société des Journaux réunis (*Le Constitutionnel* et *Le Pays, Journal de l'Empire*) sont convoqués en assemblée générale le jeudi 20 avril 1854, heure de midi, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100, à l'effet de délibérer sur les questions qui seront mises à l'ordre du jour, et notamment d'entendre le rapport de la gérance et fixer le dividende à répartir.

Pour être membre de l'assemblée, il faut posséder au moins dix actions de la Société.

On peut se faire représenter par un mandataire qui, lui-même, doit être actionnaire et porteur d'un pouvoir dont le modèle est délivré chez MM. J. Mirès et Ce.

Pour assister à l'assemblée, les actions et les pouvoirs doivent être déposés huit jours d'avance, c'est-à-dire avant le 12 avril, chez M. J. Mirès et Ce, rue Richelieu, 85.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La semaine a encore été fort agitée par deux mouvements contraires. Après avoir monté avec une grande rapidité pendant deux jours, les cours de toutes les valeurs publiques ont été entraînés de nouveau. Il n'y a pas lieu, d'ailleurs, de s'étonner de ces mouvements, car des oscillations analogues ont eu lieu à la Bourse de Londres.

Au milieu de ce mouvement des cours, les demandes de titres étaient plus nombreuses qu'on ne les avait vues depuis fort longtemps. Les escomptes ont été considérables, tant sur la rente que sur les actions de chemins de fer. On a escompté plus de 500,000 fr. de rente 3 0/0. On assure qu'une partie de ces escomptes de rentes a eu lieu pour des compagnie d'assurance. Quant aux escomptes d'actions, ils s'expliquent par la prochaine fixation des dividendes. Cependant les escomptes ont eu pour effet de restreindre la spéculation. Beaucoup de spéculateurs ont renoncé à prendre des positions à la baisse, lorsqu'ils ont vu qu'ils étaient escomptés le lendemain même du jour où ils avaient opéré des ventes.

On a commencé lundi dernier à négocier au parquet les certificats do l'emprunt de 1854; mais les affaires ont été fort limitées jusqu'à présent sur cette valeur, car le Trésor n'ayant commencé que le 13 à délivrer les titres d'emprunt, ils sont encore très-rares sur la place. Les cours se sont d'abord établis au prix de l'émission à 65 25 sur l'emprunt 3 0/0. Ils ont ensuite été entraînés à 64 15 par la baisse de l'ancien 3 0/0. Quant à l'emprunt 4 1/2 1/0, il n'a pas encore eu de cours tant au comptant qu'à terme.

Les actions de chemins de fer avaient repris samedi dernier avec une grande rapidité; mais elles ont reperdu une partie du terrain qu'elles avaient gagné. Cependant les titres qui se présentent au comptant suffisent à peine pour satisfaire aux escomptes qui se renouvellent chaque jour. On a escompté sur Orléans jusqu'à 2,300 actions en un seul jour. Aussi, cette ligne a bien résisté au mouvement rétrograde. Elle est encore cotée aux environs do 1,040, et comme on vient de détacher le coupon de 32 f. 10 c., ce cours correspond en réalité à 1,072.

Le bruit d'un appel de 100 fr. sur les actions de Lyon a motivé quelques ventes sur cette ligne.

La baisse considérable qui avait suivi la liquidation du commencemont d'avril avait été accélérée sur quelques lignes par des ventes forcées et par des exécutions. Mais ces ventes sont maintenant terminées, et ces valeurs sont devenues très-rares sur la place. Les actions du Grand-Central se maintiennent aux environs de 400; le Midi s'est relevé et se soutient au-dessus de 500.

Les affaires ont été peu animées sur les actions de Saint-Gremain. On s'attend que la prochaine ouverture de la ligne d'Auteuil produira un effet favorable sur cette valeur.

Les actions de la Banque ont été bien tenues à 2,600. Le Crédit mobilier avait repris à 505; mais il n'a pas pu se tenir à ce cours. Il a suivi le mouvement général de toutes les valeurs et il a rétrogradé à 485.

Voici quelles sont les variations des principales valeurs depuis la bourse du 6 jusqu'à celle du 13 avril :

La rente 3 0/0 a monté de 63 40 à 64 70; elle a rétrogradé à 63 10 au comptant; elle est restée à 63 10; elle a varié à terme de 63 25 à 64 80; elle a fermé à 63 05.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 86 70 à 91; elle est restée à 89 60; elle a varié à terme de 89 70 à 90; elle est restée à 89 50.

Le nouvel emprunt 3 0/0 1854 a varié au comptant de 65 25 à 64 10, et à terme, de 65 25 à 63 75.

La Banque de France a monté de 25 90 à 2,600.

Le Crédit mobilier a monté de 485 à 500; il est resté à 482 50.

Les actions du Nord ont monté de 722 50 à 740; elles ont fermé à 725.

L'Est a monté de 695 à 725; il est resté à 710 au comptant et à 705 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 515 à 535; elles ont fermé à 525 au comptant et à 522 50 à terme.

Lyon a monté de 785 à 800; il est resté à 780.

Orléans a monté de 1,030 à 1,055; il est resté à 1,040 au comptant et à 1,035 à terme.

Rouen a monté de 812 50 à 840; il est resté à 815.

Le Havre a monté de 310 à 420; il est resté à 410.

Bâle a varié de 352 50 à 350.

Lyon à la Méditerranée a monté de 645 à 660; il est resté à 650.

L'Ouest a varié de 546 à 555.

Genève a monté de 415 à 425; il est resté à 400.

Saint-Germain a monté de 545 à 563; il est resté à 545.

Dijon a repris de 505 à 525.

Cherbourg a monté de 420 à 425.

Le Midi a monté de 491 à 425; il est resté à 505.

Le Grand-Central a monté de 392 50 à 405; il est resté à 397 50 au comptant et à 395 à terme.

Versailles a été coté à 290, et Sceaux à 200.

Samedi. — Les affaires étaient très-animées. Toutes les valeurs étaient en forte hausse, et elles sont restées aux prix les plus élevés que l'on eût encore cotés. La rente 3 0/0 a monté de 1 fr. 15 c. à 64 70 au comptant, et de 95 c. à 64 60 à terme; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 90 40 au comptant, et de 40 c. à 90 30 à terme. La Banque de France a fléchi do 5 fr. à 2,585; le Crédit mobilier a monté de 15 à 500; le Nord, de 15 à 735; l'Est, do 17 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 10 à 535; Lyon, de 15 à 797 50; Orléans, do 20 à 1,050; Rouen, de 5 à 820; le Havre, de 5 à 415; Bâle, de 5 à 317 50; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 660; Genève, de 5 à 420; l'Ouest, de 5 à 555; Cherbourg, de 2 50 à 422 50; le Midi, de 5 à 505; le Grand-Central, de 7 50 à 400; Saint-Germain, de 7 50 à 560.

Lundi. — Les hauts prix ont commencé à amener des vendeurs malgré une hausse de plus de 1 0/0 sur les consolidés anglais, qui arrivaient à 89 1/8. Il y a eu beaucoup de réalisation de bénéfices à cette bourse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 95 c. à 63 75, et à terme de 1 fr. à 63. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant do 10 c. à 90 50, et de 20 c. à 90 50 à terme. On a émis le nouvel emprunt de 64 25 à 65 25 au comptant, et de 64 50 à 65 à terme. La Banque a repris de 5 à 2,590; le Crédit mobilier a monté de 20 à 480; le Nord, de 10 à 725. L'Est s'est tenu à 710 au comptant, mais il a fléchi à terme de 20 à 705. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 5 à 525; Lyon, de 5 à 792 50; Orléans, de 7 50 à 1,112 50. Rouen a monté de 20 à 840. Le Havre a fléchi de 2 50 à 412 50; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 650; Saint-Germain de 7 50 à 552 50. Genève a monté de 5 à 425; l'Ouest, de 2 50 à 557 50; Cherbourg, de 5 à 425; Dijon, de 5 à 510; le Midi, de 5 à 515. Le Grand-Central s'est tenu à 400.

Mardi. — La baisse a fait de nouveaux progrès que l'on attribue surtout à la situation de la place. Les consolidés anglais, qui étaient retombés de 1 1/2 0/0, ont aussi contribué à effrayer les spéculateurs. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 c. à 63 15, et à terme do 40 c. à 63 20; l'emprunt 1854, de 90 c. à 64 35 au comptant, et de 65 c. à terme à 64 25; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. à 89 50 au comptant, et de 1 fr. à 89 50 à terme. La Banque a monté de 10 à 2,600. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 475. Le Nord s'est maintenu à 725; l'Est a fléchi de 2 50 à 707 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 520; Lyon, de 12 50 à 780. Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 650. Genève a fléchi de 2 50 à 422 50; l'Ouest, de 2 50 à 555; le Midi, de 2 50 à 507 60; le Grand-Central, do 2 50 à 397 50; Saint-Germain, de 5 à 547 50.

Mercredi. — La rente était mieux tenue, mais il y avait beaucoup d'incertitude parmi les spéculateurs. Les chemins do fer étaient plus fermes. La rente 3 0/0 a varié de 63 55 à 63 30 au comptant, et de 63 à 63 20 à terme; le 4 1/2, de 89 75 à 90 au comptant, et de 89 90 à 89 50 à terme. L'emprunt 1854 a varié à terme de 64 45 à 64 15. La Banque s'est tenue à 2,600. Le Crédit mobilier a monté de 8 75 à 483 75. Le Nord a varié de 730 à 732 50; l'Est, de 715 à 712 50; les nouvelles de l'Est, do 530 à 527 50; Lyon, de 785 à 790; Orléans, do 1,045 à 1,042 50; Rouen, de 827 50 à 820; Lyon à la Méditerranée, de 650 à 655; le Grand-Central, de 400 à 412 50; Saint-Germain, de 547 50 à 545. Le Havre a fait 410; Bâle, 350; l'Ouest, 555; Cherbourg, 425; Dijon, 525; le Midi, 510; Versailles, 290.

Jeudi. — Les affaires étaient très-calmes. Les valeurs étaient un peu en baisse par suite d'une nouvelle détérioration des fonds anglais. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 15 à 63 20, et à terme de 63 15 à 63 05; le 4 1/2 0/0, de 89 75 à 89 60 au comptant. La Banque s'est tenue à 2,600. Le Crédit mobilier a varié de 480 à 482 50; le Nord, de 727 50 à 725; l'Est, de 712 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 527 50 à 525, Lyon, de 785 à 780; Orléans, de 1,042 50 à 1,040; le Grand-Central, de 400 à 397 50; Genève, de 422 50 à 420. Rouen s'est tenu à 815; le Havre, à 410; Cherbourg, à 425; Bâle, à 350; la Teste, à 200; la Méditerranée, à 650; Dijon, à 525; le Midi, à 505.

Vendredi. — La bourse a été calme, en l'absence de nouvelles. On n'avait pas non plus de cote de Londres, attendu que la bourse était fermée à cause du vendredi-saint. Toutes les valeurs étaient un peu en hausse, quoique sans affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 55 à 63 40, et à terme, de 63 50 à 63 20. Le 4 1/2 0/0 a fait 90 au comptant et 89 75 à terme. La Banque a monté de 15 à 2,615; le Crédit mobilier a fléchi de 487 50 à 485; le Nord, de 732 50 à 731 25; l'Est, de 720 à 712 50; Orléans, de 1,045 à 1,043 75. Lyon a monté de 783 75 à 785. Lyon à la Méditerranée a fait 652 50; Saint-Germain, 550; Genève, 420; Cherbourg, 420; l'Ouest, 555; le Midi, 505; le Grand-Central, de 397 50 à 398 75.

J. MIRÈS.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 8 au 14 avril 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme
710	943	99	400.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	735 »	730 »	725 »	727 50	725 »	725 »	732 50	730 »	725 »	725 »	731 25	727 50
tout.	137	99	72.000	500	tout	60 fr.	janv. 1854	Paris à Rouen	830 »	845 »	840 »	830 »	830 »	825 »	830 »	820 »	815 »	»	820 »	825 »
tout.	92	97	40 000	500	tout	22 fr. 50 p. un an	sept. 1853	Rouen au Havre	415 »	»	412 50	»	410 »	»	410 »	»	410 »	»	410 »	»
tout.	51	94	36.000	500	400	9 fr. 30 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg	432 50	432 50	435 »	»	425 »	»	435 »	»	425 »	»	420 »	»
tout	23	99	34 000	250	tout	31 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain	584 »	585 »	552 50	545 »	547 50	547 50	550 »	550 »	545 »	»	550 »	550 »
tout.	17	99	20 000	500	tout	7 fr. 50 p. un an	juillet 1852	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	290 »	»	»	»	290 »	»
119	»	99	70 000	500	250	»	avril 1853.	Ouest	555 »	555 »	557 50	»	555 »	»	555 »	550 »	552 50	»	555 »	»
tout.	11	50	6 000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1110	1362	99	300.000	500	tout	48 fr. 50 p. un an	oct. 1854	Orléans	1050 »	1050 »	1042 50	1041 »	1038 75	1048 75	1042 50	1037 50	1040 »	1035 »	1043 75	1042 50
627	860	99	250 000	500	tout	33 fr. p. un an	janv. 1853	Paris à Strasbourg	740 »	725 »	710 »	705 »	707 50	710 »	712 50	710 »	707 50	705 »	712 50	712 50
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0 p. un an	»	Id. nouvelles	535 »	535 »	525 »	525 »	520 »	525 »	527 50	527 50	525 »	522 50	525 »	524 50
14	138	9	84 000	350	tout	14 fr. p. un an	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	347 50	»	347 50	»	»	»	350 »	»	350 »	»	350 »	»
381	515	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv. 1854	Paris à Lyon	797 50	800 »	792 50	795 »	790 »	780 »	790 »	795 »	790 »	790 »	785 »	785 »
»	»	99	3.300	500	100	5 0/0 (1)		[illegible] aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.200	500	350	5 0/0 (1)	juillet 1853	Dijon à Besançon	»	»	540 »	»	»	»	525 »	»	535 »	»	»	»
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	430 »	»	425 »	»	422 50	»	»	»	420 »	»	420 »	»
»	»	99	80.000	500	300	4 fr. et 4 0/0 p. un an	juin 1853	Lyon à la Méditerr.	650 »	600 »	650 »	652 50	650 »	650 »	655 »	652 50	650 »	650 »	652 50	652 50
»	780	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853	Chemins du Midi	510 »	525 »	515 »	515 »	507 50	»	510 »	507 50	515 »	»	505 »	505 »
tout.	52	99	10 000	500	tout	néant	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	»	»	»
»	»	»	»	500	250	4 0/0 (1).	»	Grand Central	400 »	402 50	410 »	410 »	397 50	395 »	402 50	401 25	397 50	395 »	398 75	[illegible] 50
tout.	46	99	12.500	1.000	tout	40 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	50	99	9.000	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1853.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

Valeurs	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme
Rentes 3 0/0	64 70	64 65	64 75	63 65	63 15	63 20	63 20	63 20	63 10	63 05	63 30	63 30
Rentes 4 1/2 0/0	90 60	90 50	90 30	90 50	89 50	89 50	90 »	89 60	90 05	»	90 »	»
Banque de France	2785 »	»	2740 »	»	2680 »	»	2610 »	»	2680 »	»	2600 »	»
Crédit mobilier	500 »	500 »	490 »	490 »	475 »	476 25	483 75	482 50	482 50	480 »	485 »	483 75
Comptoir national	580 »	»	580 »	»	487 50	»	487 50	»	490 »	»	490 »	»
Banque foncière	465 »	460 »	460 »	460 »	455 »	»	455 »	»	455 »	»	455 »	»
D° Obligations Cert.	910 »	»	910 »	»	910 »	»	910 »	»	910 »	»	915 »	»
D° Obligations de 500 fr.	410 »	»	400 »	»	395 »	»	395 »	»	390 »	»	395 »	»
D° 10es d'Obligations	»	»	90 »	»	»	»	»	»	»	90 »	90 »	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 8 au 14 avril 1854.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêt six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1854.	150 000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre	octobre avril.
1852.	60 000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	D°
1852.	184.338	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
D°	3.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	D°
D°.	50 300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1849.	11.431	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1852.	4.405	50 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1853.	17.200	» »	1.000	375	1.250	5 0/0	»	D°
1841.	7.219	90 —	1.105	tout.	1.250	25	»	D°
1850.	9.034	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	D°
1842.	6.068	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1848.	3.393	84 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150 000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°
1845.	3.867	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.968	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1848.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1848.	5.000	81 —	900	tout.	1.250	4 0/0	D°	janvier juillet.
1849.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	D°	janvier juillet
1841.	1.000	» »	»	tout.	625	25 »	D°	avril octobre.

Noms des Compagnies	8	10	11	12	13	14
Nord Boulogne	305 »	303 »	304 »	306 »	300 »	300 »
Paris à Lyon	972 50	975 »	975 »	985 »	985 »	985 »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	482 50	482 50	482 50	480 »	480 »	477 50
D° Nouvelles 3 0/0	295 »	292 50	292 50	295 »	»	291 25
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	»	500 »	500 »	500 »	505 »	495 »
Saint-Germain nouvelles	»	»	»	»	»	»
Versailles r. d.	»	»	»	»	»	»
Ouest	960 »	»	960 »	960 »	960 »	955 »
D° (nouvelles)	960 »	»	960 »	1000 »	960 »	»
Saint-Etienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
D° (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	1000 »	»
D° Nouvelles 1848	»	»	»	»	»	1000 »
D° Nouvelles 1852	290 »	290 »	290 »	290 »	291 25	291 25
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	995 »
Rouen au Havre	»	»	940 »	»	»	»
D° nouvelles	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	485 »	»	»	»	480 »	480 »
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 7 au 13 avril 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	7	8	10	11	12	13
Nord	737 50 à 718 75	725 » à 731 25	730 » à 737 50	718 75 à 731 25	731 25 à 735 »	718 75 à 737 50
Paris à Strasbourg	691 75 à 700 »	700 » à 706 25	717 50 à 725 »	693 75 à 706 25	700 25 à 712 50	701 50 à 710 »
Orléans	1050 » à 1100 »	1050 » à 1100 »	1050 » à 1100 »	1050 » à 1100 »	1050 » à 1100 »	1025 » à 1075 »
Paris à Rouen	825 » à 850 »	825 » à 850 »	800 » à 850 »	800 » à 850 »	800 » à 850 »	800 » à 850 »
Rouen au Havre	415 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »
Lyon	787 50 à 781 25	790 » à 800 »	793 75 à 800 »	781 75 à 800 »	777 50 à 785 »	775 » à 781 25
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie	500	410	Echarcon ... Papeterie	1000	1002	Gaz de Wazemmes	200	»	Sécurité ... Maritime.	5000	20 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1021	Essonne ... Papeterie.	1000	»	— d'Arles, 1re série	100	90	Sauvegarde ... Maritime.	5000	12 0/0 b.
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1080 »	Bastennes ... Asphalte.	1000	405	— D° 2e série	100	45	Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
D° D° (1852)	1000	» »	Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1700	— de Besançon	400	525	Nationale ... Incendie.	5000	145 0/0 b.
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775	Aveyron (Decazeville) ... Forges.	3.000	[illegible]	— de Boulogne (Paris)	1000	»	Générale ... Incendie.	5000	32 500
Sambre française canalisée	500	1500	Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	700	— de Versailles	500	575	Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
Tenes ... Cuivre.	1.0	91 50	Alais ... Forges.	3000	[illegible]	— de Cherbourg	500	70	France ... Incendie.	5000	32 0/0 b.
Vieille-Montagne ... Zinc.	200	450	Châtillon et Commentry. Forges.	1000	1100	Messageries impériales	1000	10000	Phénix ... Incendie.	1000	1300
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1300	Providence ... Forges.	1000	1000	— Caillard	1000	»	Providence ... Incendie.	2000	31 0/0 b.
Meuse ... Zinc	250	»	Herserange (n. libér.) ... Forges.	300	190 »	Gondoles parisiennes	80	189	Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	757	1025	Le Phénix	750	»	Omnibus Entreprise générale	1000	1830	Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Eschweiler	750	710	De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4550	Omnibus rive gauche	250	»	Eventualités d'Avignon	24 50	»
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	500	37 »	Valentin-Coq ... Usine.	500	931	Favorites ... Omnibus.	500	1700	— de Cette	19	»
Blanzy ... Charbon	500	600	Société Cail et Cie ... Usine.	500	602 50	Hirondelles ... Omnibus.	1000	»	— de Fampoux	25	»
Chazotte ... Charbon.	1/3 [illegible]	510	Christofle ... Usine.	500	915	Orléanaises ... Omnibus.	1000	710	Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1410
Charbonnages belges	500	320	Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	»	Tricycles ... Omnibus.	500	510	— d'Aix-la-Chapelle	375	370
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	210	T. [illegible] sous-marin	25	25	Compagnie générale ... Pet. voit.	500	200	— de Montluçon	500	410
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7,215	635	Gaz anglais (Paris)	7500	»	[illegible] ... Pet. voit.	500	320	Docks	250	194 »
Centre-du-Flénu ... Charbon.	1000	150	— français (Paris)	500	415	Lutéciennes ... Pet. voit.	500	535	Journaux réunis	500	344
Long-Pendu ... Charbon.	300	»	— parisien (Paris)	1000	1235	Sylphides ... Pet. voit.	500	550	Maberly (Amiens)	500	330
Epinac ... Charbon.	1/3 1.0	»	— de Belleville libéré	500	1100	Générale ... Ass. maritime.	1250	45 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	510
Haute-Loire ... Charbon.	500	230	— du Nord (Batignolles)	500	635	Lloyd français ... Maritime.	5000	45 30 0/0	Gamaches	500	400
Montchanin ... Charbon.	5000	»	— de l'Ouest (Passy)	500	765	Union des Ports ... Maritime.	5000	13 0/0 b.	Palais de Cristal	100	94 25
Azincourt ... Charbon	1/1 500	800	— de l'Est (Vincennes)	500	»	Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 711. 12e ANNÉE. — N° 16. SAMEDI, 22 AVRIL 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »

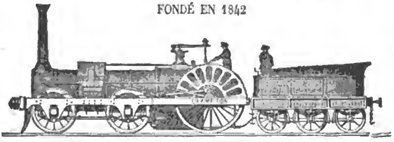
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



SOMMAIRE.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 20 avril 1854.

Les actionnaires de la Compagnie de Lyon se sont réunis le 20 courant en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, sous la présidence de M. A. Dassier, président du Conseil d'administration.

Nous publions plus loin le texte du rapport, dont la première partie, relative à la fusion avec Dijon à Belfort, et à la concession de nouveaux chemins dans l'Ain, le Doubs et le Jura, expose complétement les motifs qui ont déterminé le Conseil à modifier la situation de la Compagnie et à accroître son capital en étendant ses concessions pour asssurer son avenir.

Cette partie du rapport a été lue par M. Félix Réal, secrétaire général de la Compagnie. Nous n'essaierons pas de l'analyser ce qui nous entraînerait trop loin, nous nous bornerons à le résumer.

Un premier traité, en date du 15 octobre 1853, fixait le prix d'achat de la concession du chemin de Dijon à Belfort à **30,000** actions de Lyon, libérées de 250 fr. chacune, donnant les mêmes droits et ayant les mêmes charges que les 240,000 actions formant le capital primitif de la Compagnie de Lyon. M. le Ministre des travaux publics ayant mis pour condition à son approbation du traité de fusion que la Compagnie se chargerait de l'exécution sans subvention de plusieurs embranchements réclamés par les départements de l'Est, les conventions provisoirement arrêtées le 15 octobre furent modifiées par un article additionnel, en date du 16 février, réduisant le prix d'achat de la concession de Besançon à **25,000** actions, libérées de 250 fr., avec jouissance du dividende de 1853, et représentant ainsi un capital de 6,250,000 fr.

Or, les sommes versées par les actionnaires de la Compagnie de Dijon et représentées par des terrains et des travaux exécutés par la Compagnie ou par des sommes en caisse, s'élèvent à raison de 350 fr. par action, sur 33,200, à une somme totale de 11,620,000 fr.

La différence de 5,570,000 fr. qui existe entre ces deux sommes n'est pas perdue pour les actionnaires de Dijon ; elle est représentée pour eux par la prime qu'obtiennent les actions de Lyon ; mais cette prime ne sort pas de la caisse de la Compagnie de Lyon, qui profite bien effectivement de la totalité des 11,620,000 fr. fournis par les actionnaires de Dijon.

La convention provisoire passée le 11 mars dernier avec M. le Ministre des travaux publics, tant pour l'approbation de la fusion que pour la concession de nouveaux embranchements, apporte de son côté les modifications suivantes à l'existence de la Compagnie de Lyon.

Concession est faite à cette Compagnie :

1° D'un embranchement de Chalon à Dôle, d'une longueur d'environ	62 kilom.
2° D'un embranchement de Lons-le-Saunier, se raccordant avec le précédent près Dôle,	46
3° D'un embranchement de Bourg à Lons-le-Saunier,	65
Ensemble,	173 kilom.

Les lignes rachetées de la Compagnie de Dijon se composent :

1° De la section de Dijon à Besançon,	89 kilom.
2° De la section de Besançon à Belfort avec embranchement éventuel sur Audincourt,	100
3° Embranchement d'Auxonne à Gray,	34
Total général,	396 kilom.

dont le réseau concédé à la Compagnie de Lyon se trouve augmenté.

L'évaluation de la dépense faite avec soin donne les résultats suivants :

De Chalon à Dôle,	12,200,000
De Lons-le-Saunier à Dôle,	9,200,000
De Bourg à Lons-le-Saunier,	13,000,000
Ensemble	34,400,000
De Dijon à Belfort et à Gray,	53,000,000
Total,	87,400,000
Soit en nombre rond,	90,000,000

Des voies et moyens sont dès à présent assurés pour couvrir cette dépense jusqu'à concurrence de 17,870,000 fr., savoir :

Travaux exécutés sur le chemin de Besançon,	11,620,000
A recevoir sur les 25,000 actions libérées de 250 fr. données en paiement,	6,250,000
Ensemble,	17,870,000

Il reste donc à créer des ressources pour une somme d'environ 72 millions. Aux termes du cahier des charges, art. 2, il sera pourvu à cette dépense par voie d'emprunt, dans la forme et aux époques qui seront déterminées par le ministre. Tous pouvoirs ont été donnés à cet effet à l'administration par l'assemblée

générale du 20 avril; mais il n'en sera fait aucun usage quant à présent, les délais accordés pour l'exécution des nouveaux chemins étant très-longs (1).

La Compagnie de Lyon conserve la garantie d'intérêt qu'elle a obtenue dès l'origine pour son capital de 200 millions, ainsi que la garantie accordée à la Compagnie de Dijon.

Le partage avec l'État, au delà de 8 0/0, ne sera exercé, après le 5 janvier 1871, que sur l'ensemble des produits de toutes les lignes et sur la totalité du capital d'établissement. La Compagnie obtient, en outre des concessions qui précèdent, un droit de préférence pour la construction d'un embranchement sur la Suisse; enfin la convention stipule le concours de la Compagnie pour la construction du quai de Vaise, à Lyon, et l'ouverture d'une rue de 20 mètres entre ce quai et la gare, pour le cas où l'État lui abandonnerait les terrains achetés sur le parcours du chemin de Lyon et non utiles au service actuel. Le concours de la Compagnie est fixé dans cette prévision à la somme de 280,000 fr., pour la construction du quai de Vaise et la fourniture des terrains pour l'établissement de la rue.

Après avoir expliqué les deux conventions et évalué les dépenses, le rapport donne l'appréciation suivante des produits espérés du nouveau réseau:

	Kil.	*Produit par kilom.*	*Total.*
1° Dijon à Belfort et Gray,	313	25,000	5,325,000
2° Chalon à Dôle,	62	25,000	1,550,000
3° Bourg à Dôle,	111	12,000	1,332,000
	386	21,300	8,207,000

Le rapport évalue les frais d'exploitation à 40 0/0 de la recette, soit,	3,282,800
Ce qui laissera un bénéfice de	4,924,200

ou 5 fr. 82 0/0 de la somme à dépenser par la Compagnie.

La concession faite à la Compagnie par le décret du 17 août 1853, d'un embranchement d'Auxerre à La Roche sur la ligne principale de Paris à Lyon, est l'objet d'un paragraphe spécial du rapport. La longueur de cet embranchement est de 20 kilom.; la dépense sera de 4 millions, et les produits sont évalués nets à 5 0/0 du capital à employer. Il sera pourvu à cette dépense par voie d'emprunt, comme pour le réseau de la Franche-Comté; la somme totale nécessaire, en tenant compte des imprévus, sera ainsi portée à 80 millions.

La seconde partie du rapport a été soumise à l'assemblée par M. Jullien, directeur général de la Compagnie. Cette seconde partie se divise comme d'ordinaire en trois chapitres consacrés à rendre compte de la situation financière de la Compagnie, de la construction et de l'exploitation.

Nous ne pourrions qu'obscurcir, en voulant les résumer, les chiffres et les renseignements d'un haut intérêt contenus dans les deux premiers chapitres, auxquels nous renvoyons les actionnaires, et nous nous bornons à dire quelques mots des résultats de l'exploitation en 1853, et des prévisions de revenus pour 1854 et 1855.

Les produits bruts ont été :	
Pour la grande vitesse, de	12,744,764 89
Pour la petite vitesse, de	7,044,088 08
Pour les recettes diverses	484,007 37
Ensemble,	20,272,860 34
Les frais de toute nature se sont élevés à 32.93 0/0, soit	6,677,680 15
Ce qui a laissé une recette nette de	13,595,180 19
A quoi il faut ajouter :	
Produits des placements de fonds	2,735,088 84
Bénéfices mis en réserve des années antérieures,	5,221,558 79
Total des recettes nettes,	21,551,827 82

Cette somme a été employée comme suit :

Payé à l'Etat pour intérêts sur le solde du prix d'achat,	1,919,166 90
Abonnement pour le timbre,	110,400 »
Intérêts des obligations placées (68,160),	3,408,000 »
Intérêts aux actions, 5 0/0 sur 60 millions,	3,000,000 »
Ensemble,	8,437,566 90
Reste disponible,	13,114,260 92

dont la moitié seulement peut être distribuée à titre de dividende, soit, en nombre rond, 6,625,000 fr., ou 25 fr. par action, sur 265,000 actions.

Le surplus des bénéfices, soit 6,489,260 fr. 92 c., est mis en réserve pour être ajouté aux résultats de l'exercice 1854.

Pour l'année courante, les prévisions de la Compagnie sont, bien que très-modérées, on ne peut plus satisfaisantes.

En effet, l'ouverture prochaine de la section de Chalon à Lyon augmentera de 124 kilomètres, ou d'un tiers, la longueur actuelle du chemin exploité. Celui-ci ayant donné, en 1853, une recette brute de	20,272,860 34
La nouvelle section donnerait pour un an	6,757,620 11
Ensemble,	27,030,480 45

Mais, d'une part, l'importance de la banlieue de Lyon entre cette ville et Mâcon, autorise à évaluer le produit kilométrique de la nouvelle section plus haut que la recette moyenne obtenue entre Paris et Chalon ; d'un autre côté, la ligne entière doit profiter naturellement de la jonction par une voie de fer continue de Paris à Lyon. En portant à 15 0/0 l'accroissement que ces diverses causes doivent exercer sur les produits du chemin de Lyon, on restera, suivant toute apparence, au-dessous de la vérité, et on arrivera, pour l'année entière, à un produit brut de 31,084,000 fr.

L'exploitation ne devant ouvrir qu'à la fin de mai pour les voyageurs, et un mois après pour les marchandises, la recette brute de l'année 1854 se trouvera probablement réduite de la somme ci-dessus à celle de	27,600,000 »
En élevant les frais à 35 0/0, en raison d'un début d'exploitation sur 124 kilomètres, soit	9,660,000 »
Il restera un bénéfice de	17,940,000 »
Les bénéfices en réserve de 1853 sont de	6,489,260 92
Les produits de placements de fonds pourront s'élever à	1,200,000 »
Ensemble,	25,629,260 92

A employer comme suit :

Intérêts à l'Etat,	1,919,166 90
Annuité pour le timbre,	166,650 »
Intérêts des obligations,	4,000,000 »
Intérêts aux actions, 15 fr.,	3,975,000 »
Dividende, 58 fr. 93,	15,618,444 02

Chaque action de Lyon aura donc à toucher, pour 1854, une somme de 73 93 pour un versement moyen de 300 fr. Au cours actuel de 790 fr., représentant un débours de 640 fr. (y compris le versement à faire en juillet), l'action de Lyon rapportera, pour l'année courante, 11 1/2 0/0.

Le revenu de 1854 comprendra, il est vrai, la distribution des bénéfices de la réserve, s'élevant à 6,500,000 fr.; mais l'exercice 1855, s'il est privé de cette ressource, jouira de l'exploitation de la ligne entière pendant toute l'année, ainsi que de celle du chemin de Dijon à Besançon. On peut donc compter, qu'à moins d'événements de force majeure, le revenu des actions du chemin de fer de Lyon se maintiendra sans affaiblissement après la distribution de la réserve, et il y a tout lieu d'espérer qu'il s'élèvera encore après l'achèvement du souterrain de Sainte-Irénée et la jonction avec le chemin de la Méditerranée.

La lecture du Rapport que nous venons de résumer bien incomplétement a été écoutée par les actionnaires avec un vif intérêt. Elle a été suivie d'une courte discussion au sujet des concessions nouvelles d'Auxerre et de Franche-Comté, et de la fusion avec Dijon et Belfort.

Un fort actionnaire, M. le colonel de Biré, a proposé de modifier le contrat avec cette dernière Compagnie, en retranchant aux 25,000 actions données en paiement la jouissance de 1853.

M. le président a répondu en faisant observer, quant à la forme, que l'assemblée avait bien le droit de rejeter le contrat de fusion, mais non pas celui de le modifier ; quant au fond, que l'on avait déjà réduit le prix d'achat de 5,000 actions et qu'il était impossible d'obtenir davantage ; que la jouissance de 1853 accordée aux actions nouvelles représentait une partie du prix, et que, si on les retran-

(1) *Trois* ans à partir du 1er janvier 1855 pour le chemin de Besançon à Belfort;
Neuf ans pour les embranchements de Dôle à Chalon et Dôle à Lons-le-Saunier;
Douze ans pour l'embranchement de Lons-le-Saunier à Bourg.

chait, il faudrait augmenter le nombre d'actions, ce qui grèverait l'avenir d'une manière onéreuse.

L'immense majorité de l'assemblée a été de l'avis du président et a donné son approbation aux diverses conventions passées avec M. le Ministre des travaux publics et avec la Compagnie de Dijon ; elle a autorisé l'émission éventuelle, mais ajournée, de l'emprunt destiné à la construction du nouveau réseau, et fixé à 25 fr. par action le dividende de l'exercice 1853.

Ce dividende sera payé à la caisse de la Compagnie à partir du 1er juillet prochain, ci 25 »

En même temps on touchera l'intérêt du 1er semestre, ci 6 25

Ensemble 31 25

qui viendront en déduction du versement de 100 fr. par action, appelé pour la même époque.

Un autre versement de 50 fr. par action devra être fait en janvier 1855, en même temps que l'on touchera le coupon d'intérêt de 8 75 par action.

AD. BLAISE (des Vosges).

Le chemin de l'Est et le Crédit mobilier.

La Société générale de Crédit mobilier a pris à l'égard des actions nouvelles de l'Est une mesure excellente. Cette Société se charge de faire pour le compte des actionnaires le versement de 50 fr. qui doit être effectué du 1er au 15 mai prochain, sans commission et sans autre intérêt que celui bonifié par la Compagnie de l'Est.

Cette avance est faite pour cinq mois; elle devra être remboursée seulement le 1er novembre, et donne ainsi un long délai au petit nombre de personnes que l'appel de la Compagnie de l'Est a pu prendre au dépourvu. Avec un répit de cinq mois, tout le monde pourra se mettre en mesure, personne ne sera forcé de vendre faute de pouvoir verser, et la place étant dégagée des titres mal classés, redonnera à cette valeur le rang qu'elle mérite d'occuper.

A la fin de l'année dernière nous avons déjà indiqué quel devait être le cours des actions nouvelles de l'Est, par rapport à celui des anciennes; nous n'avons pas le temps de rectifier nos calculs, par suite de la réduction de 5 fr. que subit le dividende de 1853, mais la différence est peu sensible, et d'ailleurs elle doit augmenter la valeur relative des nouvelles actions.

Sous réserve de cette rectification, que chacun peut faire, voici les cours comparés des deux natures d'actions :

L'action ancienne étant cotée à	L'action nouvelle vaut
700 fr.	570 fr.
705	575
710	580
715	585
720	590
725	595
730	600
735	605
740	610
745	615
750	620

C'est-à-dire seulement 70 fr. d'écart entre les deux natures de titres. — Nous sommes bien loin de là ; il est vrai que le versement appelé est pour quelque chose dans l'étendue anormale de l'écart, mais la mesure prise par le Crédit mobilier pour faciliter les versements mettra sans doute un terme à cet état de choses.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer d'Orléans.

Les travaux concernant la pose des rails sur la seconde voie de Poitiers à Angoulême sont poussés avec une telle activité, que le tronçon compris entre Couhé et Poitiers sera totalement achevé dans cinq jours. En raison de cette circonstance, et pour faciliter la marche des trains sur les deux voies, dès l'ouverture de la campagne, le service d'été ne commencera que le lundi 24 avril courant, alors que la seconde voie de Poitiers à Angoulême sera entièrement livrée à la circulation. Si nous sommes bien informés, pendant la saison d'été il y aura, en outre des trains existant aujourd'hui, quatre trains en plus, deux descendants et deux montants.

G. LENOIR.

Chemin de Strasbourg à Bâle.

Les négociations relatives à la fusion entre les chemins de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle se poursuivent avec activité, et tout fait présumer qu'elles aboutiront bientôt à un résultat satisfaisant. En attendant, les actionnaires de Strasbourg à Bâle désirent que le dividende de 10 fr. 50 qui est acquis leur soit délivré ; mais le Conseil d'administration, guidé par des considérations supérieures, croit devoir suspendre cette distribution. Nous pensons, du reste, que ce retard ne se prolongera pas longtemps encore.

G. LENOIR.

Chemin de fer du Nord.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du chemin du Nord, qui devait avoir lieu le 29 avril, est remise au mercredi 24 mai.

C. DEVINA.

Chemin de fer du Midi.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer du Midi, qui devait avoir lieu le 27 de ce mois, est renvoyée au mardi 30 mai, par suite de l'insuffisance des actions déposées.

Nous avons tout lieu de croire que ce retard forcé permettra au Conseil de donner, dans son rapport, de bonnes nouvelles de l'avancement des travaux et de la solution de toutes les questions relatives au tracé.

A. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Saint-Germain.

EMBRANCHEMENT D'AUTEUIL.

L'ouverture de l'embranchement du chemin de fer de Saint-Germain sur Neuilly, le bois de Boulogne, Passy et Auteuil, aurait pu avoir lieu le 20 avril ; l'absence de M. le ministre des travaux publics a fait ajourner cette ouverture, attendue avec impatience par la foule des promeneurs qui profitent chaque jour de la précocité de la saison pour aller visiter les travaux d'embellissement du bois de Boulogne. Encore quelques jours de patience, et le chemin d'Auteuil sera livré à la circulation.

C. DEVINA.

Crédits demandés pour les travaux de chemins de fer.

BUDGET DE 1855.

Voici le relevé des sommes inscrites au projet de budget de 1855 pour les travaux de chemins de fer à la charge de l'Etat :

Chemin de Moulins à Clermont,	1,500,000
— de Châteauroux à Limoges,	2,500,000
Plus, sur la somme versée au Trésor par la Compagnie,	5,333,333
Chemin de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne,	5,000,000
— de Chartres à Rennes,	9,000,000
— de Paris à Orsay,	400,000
— de Marseille à Toulon,	6,466,666
— de Strasbourg à Wissembourg,	750,000
— de Caen à Cherbourg,	2,000,000
— de Mézidon au Mans,	2,800,000
— de Bordeaux à Cette,	6,000,000
— de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan,	6,000,000
— de Lyon à Genève,	5,000,000
— de Saint-Rambert à Grenoble,	2,800,000
Etudes,	400,000
Ensemble,	55,900,000

Chemin de fer Grand-Central de France.

Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, les titres au porteur ci-après désignés pourront, à partir du 24 avril courant, être déposés gratuitement dans la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, en échange des certificats de dépôt nominatifs.

Les titres admis au dépôt gratuit sont les suivants :

Grand-Central. Actions et obligations.
Rhône-et-Loire. Obligations.
St-Étienne à Lyon. Obligations et reconnaissances de capitalisation.

Les demandes de dépôt ou de retrait seront reçues tous les jours de dix à trois heures dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, à Paris.

Par ordre du Conseil d'administration,
Le secrétaire général,
A. Courpon.

Compagnie du chemin de fer Grand Central de France.

TIRAGE D'OBLIGATIONS.

Le 9 mai 1854, à trois heures, en séance publique du Conseil d'administration, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort des obligations à amortir pour 1854, sur les deux séries de titres créés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, savoir :

Première série. Obligations de 625 fr. — 86 obligations de la série des 102,614 titres de 625 fr. revenant aux anciens actionnaires de la Compagnie de Saint Étienne à Lyon et de Saint-Étienne à la Loire.

Deuxième série. Obligations de 500 fr. — 108 obligations de la série de 63,643 titres de 500 fr., dans lesquels sont pris les 11,600 revenant aux actionnaires de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Un avis ultérieur fera connaître les numéros des obligations affectées aux titres non encore échangés.

Par ordre du Conseil d'administration,
Le secrétaire général,
A. Courpon.

Statistique des chemins de fer anglais.

ACTES VOTÉS PAR LE PARLEMENT EN 1853.

D'un rapport récemment distribué, il résulte que les bills votés pendant la session de 1853 en matière de chemins de fer sont au nombre de 106, qui peuvent être classés de la manière suivante :

Création de Compagnies,	35
Prolongations du temps fixé pour les travaux et autres changements,	7
Déviations de tracé, extensions de lignes et travaux divers, pour lesquels il n'est pas nécessaire de créer un nouveau capital. (Deux de ces actes autorisent néanmoins la création d'annuités ou d'emprunts.)	24
Embranchements divers pour lesquels un nouveau capital est nécessaire. (Quatre de ces actes autorisent l'émission d'annuités ou d'emprunts.)	23
Réduction de capital,	2
Supplément du capital pour travaux précédemment autorisés. (Trois de ces actes portent faculté d'emprunts.)	8
Traités de fermage, d'achat ou de fusion,	3
Actes spéciaux relatifs à des emprunts,	4
Ensemble,	106

La longueur des chemins ou embranchements concédés par les actes ci-dessus est de 972 miles, soit 1,564 kil.

La longueur des lignes abandonnées est de 169 miles, soit 272

Reste comme extension du réseau, 803 miles, ou 1,292 kil.

Les concessions antérieures à 1853 comprenaient ensemble 11,878 miles, soit 19,112

La longueur totale concédée à la fin de 1853 s'élève ainsi à 12,681 miles, soit 20,404 kil.

Les dépenses nouvelles autorisées s'élèvent ensemble à 12,793,896 liv. st.
soit 319,847,400 fr.
déduction faite du capital des entreprises abandonnées, dont la concession a été législativement annulée.

Au 31 décembre 1852, le capital à engager dans les chemins de fer avec l'autorisation du parlement s'élevait à 356,610,456 liv. st., soit à 8,915,261,400 fr.

Les autorisations accordées pendant la session 1853 ayant accru ce capital de 319,847,400

Le total général au 31 décembre 1853, est ainsi de 369,404,352 liv. st., soit 9,235,108,800 fr.

Sur cette somme, le capital appelé au 31 décembre 1852 s'élevait seulement aux deux tiers des autorisations et se trouvait représenté par trois natures de titres, savoir :

Actions ordinaires (161,400,256),	4,010,006,400 fr.
Actions privilégiées ou de préférence (38,700,755),	967,618,875
Emprunts (64,064,668)	1,601,616,700
Ensemble	6,579,141,975

Les appels faits et les versements effectués en 1852 se sont élevés ensemble à 16,398,993 liv. st., soit 409,974,825 fr.

Sur les 11,878 miles concédés à la fin de 1852, la longueur en circulation à la même époque se composait de :

1,458 1/4 miles à simple voie, soit	2,346 k.
5,877 3/4 — à double voie, soit	9,453
7,336 miles ensemble, soit	11,804
735 3/4 miles étaient en construction, soit	1,184
3,806 1/4 miles n'étaient pas commencés, soit	6,124

Ad. Blaise (des Vosges).

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
—	—	—	—
Orléans	783,969 »	132,588	20.3
Nord	741,186 »	119,777	19.3
Rouen	220,137 »	9,259	4.6
Havre	99,272 »	15,411	18.3
Lyon	401,795 »	34,770	9.4
Strasbourg	578,493 »	147,149	34.1
Bale	62,828 »	8,719	16.1
Ouest	132,504 »	28,357	27.2
Méditerranée	198,630 »	34,886	21.3
Gd central	166,824 »	19,340	13.1

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Strasbourg. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue et place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853 ; nomination de deux membres du Conseil d'administration ; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

Caen et Cherbourg. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

Lyon a Genève. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel-Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

St-Rambert a Grenoble. — Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le samedi

29 avril courant, à midi, rue St-Georges, 50 (salle Sax).

Déposer vingt actions pour être membre de l'assemblée générale.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie, seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

MIDI. — L'assemblée générale est renvoyée au 30 mai par suite de l'insuffisance des actions déposées.

CENTRAL SUISSE. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER. — Assemblée générale le mardi 25 avril à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

But de l'assemblée : Lecture du rapport. — Arrêt des comptes. — Fixation du dividende.

CRÉDIT MOBILIER. — Assemblée ordinaire et extraordinaire, le samedi 29 avril 1854, à dix heures du matin, place Vendôme, 15.

Cette assemblée se compose des quatre-vingts plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale, deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

COMPAGNIE DES EAUX. — Assemblée générale annuelle, le samedi 29 avril courant, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et aux suivants des statuts.

Se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jours avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 15 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires, sont invités à le faire sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1er janvier dernier et de profiter du droit qui leur est conféré par l'art. 37 d'assister à l'assemblée.

VIEILLE-MONTAGNE. — Assemblée générale annuelle, le samedi 25 avril courant, à midi, à Angleur près de Liége (Belgique).

Déposer 50/10e d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19, soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles de la concession du 17 août 1853. Versements à la caisse de la Compagnie, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 fr. pour intérêts de 6 mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale du Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

OUEST. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

DIJON A BESANÇON. — Voir dans le corps du journal les numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par les Compagnies. Le versement doit être effectué du 5 au 20 avril ; à défaut duquel on procédera à l'application de l'art. 16 des statuts.

L'intérêt 5 0/0 doit être ajouté au montant des versements arriérés.

Versements : rue Taitbout, 52, Paris.

A Besançon, grande rue, 72.

Londres, chez M. Devaux et Ce.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — Les porteurs de promesses d'obligations foncière, qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., doivent effectuer du 13 avril au 1er mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50, par titre libéré de 300 f., sera déduit de ce versement ; en conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr., exigible du 15 octobre au 1er novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50 ; il recevra des obligations définitives de 500 fr., portant jouissance du 1er mai, à 3 et à 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1er mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats *nominatifs* portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, 57, de 11 à 3 heures.

Coupures de 100 fr. — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

Dix lots de.	10,000 fr.
Vingt lots de. . . .	5,000
Dix lots de.	2,000
et Cinquante lots de. .	500

En outre, chaque *coupure de cent francs*, sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France, sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

ORLÉANS. — Émission de 130,000 obligations au capital de 500 fr. chacune, produisant 15 fr. d'intérêt annuel, et remboursables au pair, par voie de tirage au sort, dans une période de 97 années, qui finira en 1951.

Pour subvenir aux dépenses des travaux de prolongement, il est créé 130,000 obligations de 500 fr. au porteur, produisant un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 1er janvier et 1er juillet ; les obligations seront remboursables au pair, par voie du tirage au sort ; le premier remboursement aura lieu le 1er janvier 1855, sous déduction du versement non encore payé.

L'émission des obligations est faite au prix de 275 fr. chacune (jouissance du 1er janvier 1854), payable, savoir :

75 fr. dans les dix jours de l'avis qui sera donné aux souscripteurs, en échange d'un récépissé nominatif ; 100 fr. le 1er octobre 1854 ; 100 fr. le 1er avril 1855. Les versements pourront être escomptés à raison de 4 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires.

Elle sera ouverte, le lundi 10 avril, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, et sera fermée le mercredi 19, à six heures du soir.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 14, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — Paiement depuis le 1er avril, 11, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 10 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

LYON. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, depuis le 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

ROUEN AU HAVRE. — Paiement du dividende

de 12 fr. par action, depuis le 3 avril, rue d'Amsterdam, 11.

OUEST. — Depuis le 1er avril, paiement du coupon d'intérêt du 2e semestre 1853 et du dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

ST-GERMAIN. — Paiement, depuis le 1er avril, du dividende de 20 fr., à la gare, rue Saint-Lazare.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

Le dividende, 10 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 16 fr. par action), depuis le 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.
A Marseille, à la gare.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Depuis le 5 avril :
1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14;
2° A Londres, chez MM. Devaux et Ce.
Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

ANVERS A GAND. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, à partir du 12 de ce mois, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203—6,210—6,213— -6,225—6,230—6,231— 6,232—6,234—6,236—6,240—6,242 —6,243— 6,251—6,266—6,269 - 6,271— 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291—6,293 — 6,295 — 6,297— 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023 — 1,035 — 1,037—1,038 — 1042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

GRAND-CENTRAL. — (Voir dans le corps du journal.)

C. DEVIRA.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE NIMES.

TRIBUNAUX DE NIMES ET D'ALAIS.

Poste aux lettres, Chemins de fer, Entreprise de transports, Transports de papiers et correspondances.

1° *L'exploitation des chemins de fer constituant essentiellement une entreprise de transports, les concessionnaires de cette exploitation ont, aux termes de l'art. 2 de l'arrêté de l'an IX, le droit de faire circuler par leurs trains tous les papiers au service de leur entreprise.*

2° *On doit considérer comme appartenant au service de la Compagnie exploitante, celui d'un entrepreneur à qui elle a délégué l'agence de ses camionnages au départ et à l'arrivée, celle des marchandises à petite vitesse, de l'encaissement des lettres de voiture et de la réexpédition pour les points au-delà de la ligne. Les correspondances relatives à ce service jouissent du même privilége que celles de la Compagnie elle-même.*

3° *Les lettres adressées par la voie de la poste à l'un des préposés à l'exploitation d'un chemin de fer qui se trouve hors de son domicile lors de leur remise, peuvent lui être expédiées par la voie du chemin de fer sur le point où il se trouve, pourvu que les lettres soient relatives au service du chemin de fer.*

4° *La faculté de transporter les papiers et correspondances relatifs uniquement à leur service, ne doit pas s'appliquer exclusivement aux papiers transmis par les entrepreneurs de transports à leurs agents et réciproquement, ni aux papiers uniquement relatifs aux transports dont ils sont chargés, elle s'applique également à tous les papiers transmis par l'entrepreneur à des tiers, par des tiers à l'entrepreneur, et même par des tiers à des tiers, pourvu qu'ils soient relatifs au service de l'entreprise. Ce service comprend non-seulement le fait des transports effectués par l'entrepreneur, mais toutes les opérations, commandes, transactions et règlements relatifs aux besoins de son entreprise.*

5° *Lorsqu'un procès-verbal amène la saisie de plusieurs lettres transportées contrairement aux lois, chaque lettre constitue une contravention, et il doit être prononcé autant d'amendes qu'il y a eu de lettres transportées.*

Ministère public,

C. la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Ces diverses questions ont été résolues par les jugements et arrêts dont nous allons rendre compte.

Aux termes de l'art. 47 de son cahier des charges, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée est autorisée à se charger, au départ et à l'arrivée, du camionnage des marchandises transportées ou à transporter sur sa ligne. Ce service accessoire est régi par un tarif soumis à l'approbation du gouvernement, et la plus parfaite égalité est assurée à tous ceux qui voudront en user.

La Compagnie du chemin de fer qui l'avait organisé a fait, en 1852, avec les sieurs Frainet et Auzilly, un traité par lequel elle les a chargés de ce service, et en même temps de l'agence du transport, sur la ligne, de toutes les marchandises à petite vitesse, sauf les houilles, fers et fontes.

Voici les principales conditions de ce traité.

Toutes les expéditions des marchandises à petite vitesse sont considérées comme faites pour le compte de Frainet-Auzilly; il est chargé exclusivement de la réexpédition de celles destinées à des points autres que ceux desservis par le chemin de fer; il est également chargé, à ses risques, de l'encaissement des lettres de voiture et du règlement des litiges avec les expéditeurs et destinataires; il doit payer tous les sept jours à la Compagnie le prix des transports, sur lequel il obtient seulement une bonification de 8 0/0. Le personnel et le matériel de ce service sont soumis au contrôle et à la discipline de la Compagnie. Enfin, relativement au service du camionnage, il accepte, vis-à-vis du public, toutes les obligations que le cahier des charges impose à la Compagnie elle-même.

Dans le courant de décembre 1853, l'administration des postes s'est livrée à la perquisition des papiers transportés par les trains du chemin de fer, et a saisi, notamment, les correspondances du service Auzilly entre ses divers bureaux. Un pli contenant deux lettres adressées par la poste au sieur Garelia, chef du contentieux du chemin de fer, l'une de Paris par le conseil d'administration de la Compagnie, l'autre de Marseille par un tiers, réclamant un colis expédié de la station de Constantine.

Les employés de la Compagnie avaient expédié ces deux lettres à Nimes, où M. Garelia se trouvait en ce moment. On saisit encore un pli contenant une lettre adressée de Marseille, par le chef du bureau des marchandises, à MM. Ballivet et Fabre, imprimeurs à Nimes, contenant commande de registres imprimés et un modèle. Enfin, on en saisit une contenant deux lettres adressées, l'une par M. Audibert, directeur de l'exploitation, à M. Baudin, directeur des mines de la Grand'Combe, et l'autre, par M. Talabot à M. Beau, ingénieur de ces mines.

Ces diverses saisies ont donné lieu à des poursuites sur lesquelles les tribunaux correc-

tionnels de Nîmes et d'Alais et la Cour de Nîmes ont eu à statuer (1).

Devant les tribunaux de Nîmes et d'Alais, le Ministère public et l'administration des postes ont soutenu que l'entreprise de la maison Auzilly s'appliquait à une série d'opérations tout à fait indépendantes du service de la Compagnie.

Cette maison fait à son compte le camionnage des marchandises au départ et à l'arrivée ; elle réexpédie les marchandises transportées par le chemin de fer ; mais le transport de ces marchandises sur la voie de fer est fait par la Compagnie, qui est ainsi le seul voiturier quant aux trajets parcourus sur ses lignes. Il n'y a donc que la Compagnie qui, pour les transports, puissent invoquer l'exception établie en faveur des entrepreneurs de voitures par l'article 2 de l'arrêté de l'an IX.

Dans tous les cas, ce privilége exceptionnel devait être restreint à la correspondance de la Compagnie et de ses agents, et aux papiers relatifs à son entreprise de transports. Il ne pouvait donc être étendu aux autres affaires qui peuvent intéresser plus ou moins directement la Compagnie et l'autoriser à correspondre par cette voie avec des tiers, et autrement que pour les marchandises dont le transport lui a été confié.

On a répondu, dans l'intérêt de la Compagnie, que le traité passé avec la maison Auzilly, sainement entendu, ne donnait à cette maison que la qualité d'agent ou de collaborateur de l'entreprise du chemin de fer, soit pour le transport des marchandises à petite vitesse, soit pour leur réexpédition, soit même pour le camionnage, toutes opérations qui se font pour son compte, sous sa surveillance. Agents salariés ou intéressés, Auzilly et Frainet ne sont que les préposés ou les collaborateurs de la Compagnie.

Du reste, quelque qualité qu'on leur donne, le résultat sera le même, si on les considère comme expédiant et faisant voyager les marchandises pour leur compte ; ils sont de véritables voituriers (par chemins de fer) auxquels la Compagnie fournit la voie et les moyens de traction. Comme voituriers, ils ont un droit personnel au privilége de l'article 2 de l'arrêté de l'an IX. Si on considère la Compagnie comme le voiturier de ces marchandises, et Auzilly comme son agent ou son collaborateur dans cette opération, la correspondance d'Auzilly ne peut plus se distinguer de celles des autres agents de la Compagnie. Que si, enfin, on veut, contre l'évidence du fait, considérer Auzilly comme simplement chargé du camionnage et de la réexpédition, et comme étranger au transport de gare en gare, bien qu'il soit comptable du prix de ce transport, chargé de l'encaissement des lettres de voiture, du règlement des litiges, et gratifié en retour d'un prélèvement de 8 0/0 sur les sommes perçues par la Compagnie, le chemin de fer aurait encore le droit de se charger du transport de sa correspondance, parce qu'elle est relative à des transports qu'elle a fait ou qu'elle doit faire, et que, d'après la jurisprudence constante de la Cour de cassation, le messagiste a le droit de se charger de tous les papiers relatifs à son entreprise, bien qu'émanant de tiers ou adressés à des tiers. On invoque, à cet égard, les arrêtés des 16 février 1839, 2 avril 1840, 31 mars 1841, 25 mars 1843 et 7 janvier 1844 (Dalloz, 31, 1, 273; 40, 1, 270; 41, 2, 174; 43, 1, 280; 46 (table, *Verb. Post*), d'après lesquels l'application de l'art. 2 de l'arrêté de l'an 9 dépend uniquement de l'objet de la correspondance, et nullement de la personnalité de son auteur ou de son destinataire.

(1) D'autres questions ont été soulevées relativement à la faculté de cacheter les plis, mais elles deviennent sans intérêt pour l'avenir, à raison d'une décision récente de M. le Ministre des finances.

Cette jurisprudence suffit pour effacer la distinction qu'on voudrait établir relativement aux plis adressés par les agents ou représentants de la Compagnie du chemin de fer, à M. Ballivet, imprimeur à Nîmes, à MM. Beau et Baudin, directeurs des mines de la Grand'-Combe. Toute concession de chemin de fer constitue, en effet, une entreprise de transports, elle n'a pas d'autre objet ; seulement, cette entreprise est complexe, à la différence de celles qui ont trait à des transports par terre ou par eau, et qui ne comportent, de la part de l'entrepreneur, que l'organisation des moyens de traction; elle comporte encore l'établissement et l'entretien de la voie. Il n'y a donc aucune distinction à faire; tout ce qui, directement ou indirectement, aboutit aux fins de l'entreprise, à l'exécution du service dont la Compagnie est chargée vis-à-vis du public, est nécessairement relatif à ce même service. Cela est si vrai, que la cour de Nîmes et après elle la Cour de cassation ont jugé que la Compagnie des chemins de fer du Gard s'était rendue justiciable des tribunaux de commerce, en prenant dans une carrière des pierres de taille destinées à la construction de ses travaux d'art ; *cette fourniture était destinée à l'établissement de la voie et, par suite, relative au commerce de transport qui est le but de la concession* (10 juin 1840 28 juin 1843; Dalloz, 40, 2, 44; 43, 1, 357.)

En présence de cette décision, il serait bien difficile de dénier la qualité de correspondances relatives au service d'une Compagnie de chemin de fer, à celles qui ont trait à des commandes de registres, d'imprimés, de charbons, de rails, traverses, roues, etc., objets indispensables à une exploitation.

La solution de ces diverses questions devient encore plus facile, si on les apprécie à un point de vue plus général. L'intention manifeste de l'arrêté de l'an IX est de laisser à tous les entrepreneurs de transports la faculté de se servir de leurs propres véhicules pour le transport de lettres et papiers relatifs aux affaires de leur entreprise, de les dispenser de recourir, quant à ce, au service de la poste. Ce privilége, fondé sur la justice et sur la raison, appartient naturellement aux entreprises de chemin de fer, et son maintien est d'autant plus indispensable au besoin de ce service, dont la célérité est la première condition, que l'organisation actuelle du service des postes, ne lui permet pas d'y pourvoir. La transmission d'un ordre, d'une instruction du point de départ d'une ligne à ses diverses stations s'opère dans quelques heures, quelquefois dans quelques minutes; remise au service de la poste, elle exigerait souvent plusieurs jours. Le service deviendrait donc impossible.

Faits divers.

NORWÉGE.

Chemin de fer. — L'entreprise du chemin de fer et du télégraphe électrique qui suit son parcours, commencée en 1851, se trouve assez avancée pour que, dans le second semestre de l'année 1853, on ait pu se servir, d'une manière provisoire, de la ligne dans toute sa longueur pour le transport des marchandises, et même, en grande partie, pour le transport des voyageurs.

Les mines de fer et de cuivre se trouvent dans des conditions satisfaisantes ; le débit de leurs produits a été avantageux. La production des mines de nickel d'Espedalen s'est beaucoup augmentée ; l'état des mines de cobalt est moins favorable. Quatre permissions ont été accordées pour l'exploitation des veines de cuivre, de nickel, de fer et de galène de plomb.

Navigation à vapeur. — Le service des bateaux à vapeur dans le royaume a subi des modifications favorables. Les communications avec l'étranger ont été maintenues, non-seulement par les bateaux à vapeur des postes, mais aussi par des bateaux particuliers qui, avec le concours du gouvernement, ont opéré régulièrement le transport des voyageurs et des marchandises entre Christiania et Hull, et entre Bergen, Stavanger, Christiansand et Hambourg.

Un roulage a été établi entre la Norwége et l'étranger par la Suède, pour le temps de l'année où les communications par mer deviennent impossibles.

On s'occupe d'un projet tendant à établir un réseau de lignes télégraphiques électro-magnétiques, afin de mettre la Norwége en rapport avec la Suède et le reste de l'Europe.

ÉGYPTE.

On écrit d'Alexandrie, 3 avril : « Une partie du railway égyptien a servi pour la première fois au transport des passagers de l'Inde, qui ont effectué le trajet du Nil au canal près d'Alexandrie, 50 miles environ, par cette voie, tout à la fois plus agréable et plus rapide. »

AVIS A NOS ABONNÉS.

MM. les Abonnés dont l'abonnement expire au 31 avril sont priés, dans le but d'éviter des retards ou des difficultés dans le service, de faire connaître le plus tôt possible leur intention de renouveler, cette échéance étant considérable.

Tout abonné pour un an reçoit comme prime, sur la présentation de sa quittance, une magnifique carte coloriée des chemins de fer d'Europe. Cette carte, vu son grand format, ne peut être expédiée à MM. les Abonnés; elle doit donc être prise dans nos bureaux.

On trouve dans nos bureaux la collection de 1853, brochée.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

RECETTES COMPARÉES DES PREMIERS TRIMESTRES 1853—1854.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploités	1er TRIMESTRE 1853. Recettes totales.	par kil	kilom. exploités	1er TRIMESTRE 1854. Recettes totales.	par kil	Augmentat. s. 1853. totale.	0/0.	Augmentat. par kil. totale.	0/0.
RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A GRANDE VITESSE.										
Nord	710	3,831,165	5,401	710	4,053,619	5,709	219,189	5.7	309	5.7
Rouen	138	1,171,892	8,492	138	1,258,609	9,120	86,716	7.4	628	7.3
Havre	91	443,647	4,875	91	510,134	5,607	66,487	14.9	732	14.9
Orléans	923	3,508,457	3,801	1116	4,288,721	3,843	780,264	22.2	42	1.0
Lyon	383	2,049,014	5,349	383	2,104,077	5,494	55,063	2.6	145	2.7
Strasbourg	627	1,991,042	3,159	627	2,362,256	3,767	371,214	1.8	608	1.8
Bâle .. (Nous n'avons pas reçu les Recettes de cette Compagnie)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Montereau	100	113,430	11,343	100	117,130	11,713	3,700	32.6	370	32.6
Ouest	150	847,011	5,647	174	920,625	5,291	73,613	8.6	»	»
Méditerranée	294	729,491	2,481	294	879,770	2,992	150,279	20.5	511	20.5
Saint-Germain	25	414,852	16,594	25	483,787	19,351	68,936	16.6	2,757	15.4
Orsay	10	40,474	4,047	10	46,174	4,617	5,700	14.0	570	14.0
Blesmes à Gray	»	»	»	19	6,027	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A PETITE VITESSE.										
Nord	710	3,410,707	4,804	710	4,521,066	6,368	1,110,358	32.5	1,564	32.5
Rouen	138	1,037,496	7,518	138	1,248,406	9,046	210,910	20.3	1,576	20.3
Havre	91	457 260	5,025	91	655,906	7,208	198,647	43.4	2,183	43.4
Orléans	923	3 612,908	3,914	1116	5,097,204	4,567	1,484,297	41.0	653	16.6
Lyon	383	2,115,582	5,523	383	2,378,250	6.209	262,668	12.8	686	12.4
Strasbourg	627	2,745,027	4,378	627	3,928,864	6,266	1,183,837	43.1	1,888	43.1
Bâle	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Montereau	100	165,091	16,506	100	250,103	25,010	85,012	51.5	8,504	51.5
Ouest	150	315,005	2 100	174	456,931	2,626	141,926	45.5	526	25.0
Méditerranée	294	1,071,703	3,645	294	1,449,267	4,929	377,564	35.2	1,284	35.2
Saint-Germain	25	»	»	25	»	»	»	»	»	»
Orsay	10	788	79	10	1,258	126	470	59.7	47	59.7
Blesmes à Gray	»	»	»	19	12,148	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RECETTES BRUTES TOTALES.										
Nord	710	7,245,168	10,204	710	8,574,715	12,077	1,329,547	18.4	1,873	18.4
Rouen	138	2,209,389	16,010	138	2,507,015	18,167	297,626	13.4	2,157	13.4
Havre	91	900,907	9 900	91	1.166,041	12,814	265,134	29.4	2,914	29.4
Orléans	923	7,121,365	7,715	1116	9,385,926	8,410	2,264,561	31.7	695	8.7
Lyon	383	4,164,595	10,873	383	4,482,327	11,703	317,732	7.6	829	7.6
Strasbourg	627	4,736,068	7,554	627	6,291,120	10,034	1,555,051	32.8	2,480	32.8
Bâle	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Montereau	100	278,491	2.785	100	367,234	3,672	88,742	31.8	887	31.8
Ouest	150	1,162,016	7,747	174	1,377,556	7,917	215,540	18.5	270	3.4
Méditerranée	294	1,801,251	6 127	294	2,329,037	7,242	527,783	29.3	1,115	29.3
Saint-Germain	25	414,852	16,594	25	483,787	19,351	68,936	16.6	2,757	16.6
Orsay	10	41,261	4,126	10	47,532	4,743	6,170	14.9	617	14.9
Blesmes à Gray	»	»	»	19	18,174	956	»	»	»	»
Grand-Central	145	1,740,151	12,001	145	2,140,994	14,765	400,843	23.0	2,764	23.0
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Chemin de fer de Paris à Lyon.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Vous êtes réunis en assemblée générale ordinaire pour statuer sur les comptes annuels de la Compagnie et sur la fixation du dividende.

Vous êtes réunis en même temps en assemblée générale extraordinaire pour statuer sur l'acquisition de la ligne de Dijon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements que nous vous proposons de rattacher à notre ligne principale et de faire entrer dans le réseau du chemin de fer de Paris à Lyon.

Le rapport que nous avons à vous présenter sera divisé en deux parties :

Dans la première partie nous nous occuperons de l'établissement de ces lignes nouvelles; nous vous exposerons les motifs qui nous ont dirigés, le but que nous avons voulu atteindre dans les différents traités que nous soumettons aujourd'hui à votre sanction.

Dans la seconde partie, nous vous ferons connaître tout ce qui est relatif à l'exploitation et à la construction de la ligne actuelle.

Notre Compagnie s'est constituée, vous le savez, Messieurs, dans les premiers jours de 1852; la ligne qui lui était concédée a toujours été classée parmi les mieux partagées du pays; elle doit son importance non-seulement aux deux grandes villes qu'elle réunit, mais encore aux riches contrées qu'elle traverse et au transit considérable dont elle est appelée à profiter. Si la situation était restée, pour toutes les Compagnies, ce qu'elle était au début de notre entreprise, nous n'aurions peut-être pas cherché à étendre les limites de notre concession; mais des faits nouveaux se sont produits, qui pouvaient exercer une grande influence sur l'ensemble de nos affaires. Nous avons dû aviser et prendre notre partie en vue des dangers qui se révélaient à nous et qu'il nous importait de conjurer.

Ainsi, en 1852, lorsque la Compagnie d'Orléans formait, par sa fusion avec les Compagnies de Nantes, de Bordeaux et du Centre, cette agglomération puissante qui pouvait lui donner contre nous une force nouvelle, nous nous adressions au gouvernement et nous obtenions de sa justice de précieuses garanties qui ne devaient en rien, nous aimons à le dire, troubler nos bons rapports avec la Compagnie d'Orléans.

De même en 1853, lorsque nous avons vu toutes les lignes de l'Est se concentrer entre les mains de la Compagnie de Strasbourg, nous ne pouvions pas oublier que nous avions à défendre en Franche-Comté et en Alsace des droits acquis et des espérances légitimes; nous avons dû songer alors à fortifier notre position sur les points les plus importants et les plus exposés de notre trafic.

Du reste, veuillez bien le croire, Messieurs, en rappelant à vos souvenirs la création du réseau de l'Est, et en parcourant avec vous les éventualités menaçantes contre lesquelles nous avions à nous prémunir, nous n'avons pas l'intention d'entrer dans un système de récriminations, stériles d'ailleurs, et aujourd'hui superflues; nous désirons nous placer sur-le-champ au cœur même de la question, et faire ressortir à vos yeux les conséquences inévitables qui devaient résulter de la situation nouvelle qui nous était faite et qu'il ne nous était pas possible d'empêcher.

Pour bien vous faire apprécier le véritable état des choses, nous avons fait dresser une carte qui est sous vos yeux, et qui vous permet de saisir l'ensemble des lignes concédées ou à concéder. Cette carte pourra nous dispenser de beaucoup de raisonnements et de commentaires. Un simple coup d'œil suffit pour vous faire saisir les rivalités que nous devions craindre et que nous cherchons à éviter.

La Compagnie de Strasbourg a créé une ligne directe de Paris sur Mulhouse; elle a acheté les lignes de Montereau à Troyes, de Saint-Dizier à Gray, de Strasbourg à Bâle; aux chemins concédés elle ajoute un chemin nouveau de Gray à Nancy; Gray devient ainsi le point de départ et la tête de deux lignes importantes pour elle.

Ainsi, la Compagnie de Strasbourg pénètre dans la vallée de la Saône, et nous menace à la fois dans le trafic de la Franche-Comté et dans le trafic de l'Alsace et de la Suisse.

Entre la Compagnie de Strasbourg et nous, il n'y avait plus qu'une barrière qui n'était pas infranchissable pour elle, c'était la ligne de Dijon à Besançon, devenue plus tard, en vertu d'une concession nouvelle, la ligne de Dijon à Belfort. Il nous a paru évident avec le système de concentration des lignes, qui prévaut depuis quelques années sur l'ancien système des embranchements et des concessions isolées; il nous a paru évident, disons-nous, que la Compagnie de Dijon à Belfort serait forcément entraînée dans la sphère d'action de l'une ou de l'autre des grandes Compagnies entre lesquelles elle s'est établie. Si elle était entrée dans le réseau de l'Est, il est facile de vous rendre compte du grave préjudice qui devait en résulter pour nous; nous aurions été exposés à perdre non-seulement le trafic de l'Alsace avec le Nord sur lequel nous avons dû compter pour une certaine partie en raison des distances kilométriques, mais nous pourrions perdre encore le trafic du Rhin à la Méditerranée par un prolongement sur Bourg et par une jonction à Bourg avec le chemin de Lyon à Genève.

Classée, dès 1842, sous le nom de ligne du Rhin à la Méditerranée, la ligne de Dijon à Belfort traverse des contrées industrielles et commerciales qui ont de grands produits à exporter et de grandes quantités de matières premières à recevoir; les fers de la Franche-Comté, les cotons de l'Alsace, les céréales de la vallée de la Saône ont toujours assuré à l'industrie des transports par terre et par eau un mouvement considérable de marchandises, et, sous le rapport de la population et de l'importance commerciale, Besançon est, après Lyon, la ville la plus considérable de toutes celles que nos lignes doivent desservir.

Les provenances de la Franche-Comté et d'une grande partie de l'Est ont toujours été considérées comme devant appartenir au chemin de Lyon; c'est même en vue de ce trafic que notre ligne principale, au lieu de se diriger directement sur Chalon, par le tracé le plus court, s'est infléchie vers Dijon pour atteindre plus facilement Besançon, Mulhouse et la Suisse.

Nous avons donc été fidèles à toutes les traditions du chemin de Lyon en cherchant à conserver ce trafic qui représente pour nous un intérêt de premier ordre. Une fois cette nécessité reconnue, nous croyons qu'il n'y avait pas à hésiter sur le meilleur parti à prendre, en vue de la sécurité que nous voulions obtenir. L'achat de la ligne de Dijon à Belfort par notre Compagnie nous a paru la plus simple et la plus avantageuse de toutes les combinaisons.

Tout autre moyen, un traité d'alliance, par exemple, aurait été à nos yeux un palliatif insuffisant, et, dans tous les cas, temporaire, à une situation qui pouvait toujours devenir grave; vous savez, du reste, combien ces traités sont d'une exécution difficile, combien la Compagnie la plus faible est disposée à se croire opprimée, combien la Compagnie la plus puissante est disposée à s'inquiéter de l'exploitation qu'elle ne dirige pas, et qui, cependant, doit contribuer par le versement de tous ses produits à l'amélioration du trafic général.

L'acquisition de la ligne de Dijon à Belfort nous avait toujours paru utile et entrait dans nos projets d'avenir. L'immense développement que la Compagnie de Strasbourg a pris à côté de nous n'a fait que rendre plus évidente à nos yeux la nécessité de terminer promptement cette affaire.

Nous sommes entrés en négociations avec la Compagnie de Dijon à Belfort, et nous avons signé avec elle un traité qui est aujourd'hui soumis à votre sanction.

Aux termes du traité primitif, qui porte la date du 15 octobre dernier, la Compagnie de Dijon à Belfort cesse d'exister. Elle apporte ses deux concessions de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort à la Compagnie de Lyon. Nous devions lui remettre en échange trente mille actions libérées de 250 fr., donnant les mêmes droits, ayant aussi les mêmes charges que les actions actuelles. La Compagnie de Dijon à Belfort reste chargée de sa liquidation à laquelle la Compagnie de Lyon est totalement étrangère.

Deux administrateurs de la Compagnie de Dijon à Besançon doivent entrer dans le Conseil d'administration de notre Compagnie, qui comptera désormais dix-sept membres. Les deux administrateurs nouveaux seront M. le comte de Vaulchier et M. Girod (de l'Ain), ancien maître des requêtes au Conseil d'Etat.

Voici le texte de ce traité :

« Entre les soussignés,

» La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, représentée par MM. Auguste Dassier et Jean-Henri Hottinguer, spécialement autorisés à l'effet des présentes,

» D'une part,

» Et la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort, représentée par M. Adrien-Charles Calley de Saint-Paul, spécialement autorisé à l'effet des présentes,

» D'autre part,

» A été convenu ce qui suit :

» Art. 1er. A compter du jour où le gouvernement l'aura autorisé, il y aura fusion de la Compagnie de Dijon à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, de manière que cette dernière subsistera seule et que celle de Dijon à Belfort cessera d'exister.

» La Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort apportera dans la Compagnie de Paris à Lyon les deux concessions qui lui appartiennent, telles qu'elles se poursuivent et comportent, avec tous les droits, privilèges et avantages y attachés, ensemble tout ce qui constituera son actif mobilier et immobilier, tous ses droits, actions, raisons et prétentions, sans aucune exception ni réserve.

» La Compagnie de Paris à Lyon prendra, de son côté, à sa charge, tout le passif et tous les engagements de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort, suivant l'état ci-joint, aux obligations de laquelle elle sera substituée sans exception ni réserve.

» La Compagnie de Paris à Lyon reconnaît qu'il lui a été remis copie des quatre conventions passées avec M. Julien Lacroix pour la construction du chemin de fer de Dijon à Belfort, avec embranchement d'Auxonne sur Gray, ainsi que des traités passés avec M. Clément Desormes pour la fourniture de dix locomotives, de roues et essieux de wagons; et avec M. Goetting, pour la construction de voitures à voyageurs; elle s'engage à suivre l'exécution de ces diverses conventions, aux mêmes droits et dans les

mêmes conditions que la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort.

» Art. 2. Pour prix de cet apport, la Compagnie de Paris à Lyon remettra à la Compagnie de Dijon à Belfort trente mille actions de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, libérées de 250 fr. chaque, de la même nature que ses actions actuelles, et donnant les mêmes droits; lesdites actions seront délivrées avec jouissance des intérêts et dividendes à échoir à compter de ce jour.

» Art. 3. La Compagnie de Dijon à Belfort, par exception au paragraphe 3 de l'art. 1er, retiendra, pour être restituées aux personnes qui les ont versées, les sommes déposées à titre de garantie de la souscription des nouvelles actions créées en vue de la prolongation du chemin jusqu'à Belfort, une somme de 40,000 fr. pour les frais de la liquidation et les gratifications à certains employés.

» Art. 4. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon entend expressément rester étrangère au retrait des actions de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort et à toutes ses conséquences, ainsi qu'à la délivrance, aux actionnaires de cette dernière Compagnie, des trente mille actions qu'elle s'est obligée à leur remettre, aux termes de l'art. 2 ci-dessus.

» En conséquence, ce sera à la Compagnie de Dijon à Belfort, seule, ou au délégué par elle choisi à cet effet, que les actionnaires de cette Compagnie auront à remettre leurs titres.

La Compagnie de Paris à Lyon remettra au délégué spécial de la Compagnie de Dijon à Belfort les trente mille actions dont il est parlé en l'art. 2 ci-dessus.

» Par l'effet de cette remise, la Compagnie de Paris à Lyon sera déchargée, sans pouvoir être soumise à aucune réclamation et à aucun recours de la part des tiers.

» Art. 5. Le nombre des membres du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sera augmenté de manière que deux des administrateurs actuels de la Compagnie de Dijon à Belfort puissent y être appelés.

» Art. 6. En cas de suppression ou de réduction du personnel pour cause autre que des fautes de service, dans l'année qui suivra la prise de possession du chemin de fer de Dijon à Belfort, par la Compagnie de Lyon, les employés attachés aujourd'hui à la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort recevront une indemnité qui ne pourra être moindre de neuf mois de solde.

» Art. 7. La présente convention ne sera définitive et obligatoire pour chacune desdites Compagnies qu'après qu'elle aura été ratifiée par les deux Assemblées générales, et autorisée par le Gouvernement dans les termes ci-dessus et sans conditions nouvelles; ces ratifications devront être échangées, sous peine de nullité, d'ici au 15 décembre prochain.

» Art. 8. Les frais auxquels les présentes pourront donner lieu seront supportés par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

» Fait double entre les parties, à Paris, le 15 octobre 1853.

» Ont signé :

» MM. Dassier,
» Hottinguer,
» Galley de Saint-Paul. »

Cette convention, signée, comme nous avons eu l'honneur de vous le dire, le 15 octobre, fut soumise à l'approbation du gouvernement. M. le ministre la renvoya à l'examen du Comité consultatif des chemins de fer.

Vous savez, qu'avant de donner suite aux traités de rachat ou de fusion qui ne peuvent pas s'accomplir sans lui, le gouvernement se réserve toujours le droit d'imposer comme condition de son approbation, l'établissement de lignes nouvelles qui lui sont vivement demandées par les populations intéressées. M. le Ministre des travaux publics nous a fait connaître qu'il ne consentirait pas à approuver notre traité de fusion, si nous n'ajoutions pas aux chemins rachetés quelques chemins nouveaux destinés à compléter le réseau sur cette partie du territoire.

Avant de vous exposer ces conditions, nous devons vous dire qu'elles ont dû naturellement exercer leur influence sur le traité que nous avions passé avec la Compagnie de Dijon. Nous étions tenus, sauf votre approbation, à l'exécution de ce traité, si M. le ministre des travaux publics l'avait approuvé sans le modifier; mais les conditions nouvelles qui nous étaient faites nous donnaient le droit et nous faisaient un devoir de remanier le traité avec la Compagnie de Dijon à Belfort. Après de longs pourparlers, nous avons obtenu, par une clause supplémentaire signée le 16 février, que le nombre des actions à remettre par notre Compagnie fût réduit à 25,000. Le prix d'achat définitif de la ligne de Dijon à Belfort n'est donc plus aujourd'hui que de 25,000 actions de Lyon, lesquelles représentent pour 250 fr. versés un capital de 6,250,000 fr.

Or, la Compagnie de Dijon à Belfort, pour les 33,200 actions de la première émission, a reçu à raison de 350 fr. versés, un et nous cède, capital de 11,620,000 fr.

Pour obtenir un capital semblable avec des actions libérées de 250 fr., nous aurions été obligés de créer 46,480 actions de Lyon; nous profiterons donc d'une différence de 21,480 actions à porter en moins à notre capital social, et d'une différence de 5,370,000 fr. reçue en plus, quant aux sommes versées. C'est, en quelque sorte, une subvention que nous recevons pour entrer en possession de cette ligne, qui nous convient à tant de titres, et que nous aurions été disposés à faire, sans être encouragés par des avantages particuliers.

On comprend d'ailleurs qu'en raison de la prime de nos actions, la Compagnie de Dijon à Belfort ne perd rien sur le capital versé par elle et déjà employé à la construction.

Mais pour nous, Compagnie de Lyon, l'affaire se résume dans un boni de 5,370,000 fr. que nous pouvons appliquer aux lignes nouvelles comprises dans la convention approbative de notre marché. M. le Ministre des travaux publics a voulu terminer à cette occasion toutes les questions qui se rattachent aux lignes transversales de la Franche-Comté et de l'Est. Plusieurs embranchements lui étaient vivement demandés par les départements de l'Ain, du Jura, de Saône-et-Loire, et du Doubs. Des Compagnies particulières s'étaient formées, et tous les intérêts locaux s'autorisant de l'exemple de plusieurs concessions faites dans des circonstances analogues réclamaient avec instance un classement définitif de toutes les lignes comprises dans ce réseau.

Nous avons défendu avec persévérance les intérêts de notre Compagnie engagés dans une question si grave pour elle; nos longues négociations avec le Gouvernement ont abouti à la convention suivante :

» L'an mil huit cent cinquante-quatre et le

» Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

» D'une part,

» Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*, ladite Compagnie représentée par MM. Dassier (Auguste) et Hottinguer (Jean-Henri), ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, boulevard Mazas, et agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du huit mars mil huit cent cinquante-quatre, et sous réserve de l'approbation générale de ses actionnaires dans un délai de trois mois au plus tard,

» D'autre part,

» Il a été dit et convenu ce qui suit :

» Art. 1er. La réunion des concessions des chemins de fer de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxonne à Gray, et de Besançon à Belfort, à celle du chemin de fer de Paris à Lyon, réalisée par le traité ci-annexé, intervenu entre la Compagnie des chemins de fer de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon est approuvée.

» Art. 2. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics concède à la Compagnie de Lyon, qui s'engage à les exécuter entièrement à ses frais, risques et périls, les chemins de fer suivants : 1° un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle, 2° un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier, 3° un chemin de fer de Lons-le-Saunier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon, aux conditions et sous les réserves indiquées dans le cahier des charges ci-annexé.

» Le capital nécessaire pour l'exécution des chemins susdits sera formé au moyen d'obligations qui ne pourront être émises qu'aux époques, pour les sommes et dans la forme qui seront déterminées par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

» Art. 3. Les clauses et conditions du cahier des charges joint au décret du 12 février 1852, relatives au chemin de fer de Dijon à Besançon, seront appliquées aux chemins de fer mentionnés dans l'art. 2 ci-dessus, sous les réserves et modifications indiquées dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

» Les dispositions du titre II de ce dernier cahier des charges sont déclarées applicables à l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

» Art. 4. Les concessions des lignes concédées ou incorporées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, en vertu de la présente convention, ne feront qu'une seule et même entreprise avec les concessions actuelles : en conséquence, elles prendront fin, comme celles-ci, le 5 janvier 1955.

» Les revenus nets de toutes ces lignes seront confondus, sans distinction de compte, et les garanties d'intérêts accordées par l'Etat aux deux Compagnies de Paris à Lyon et de Dijon à Besançon ne produiront effet que lorsque les revenus susdits n'égaleront pas la somme annuelle garantie à ces deux Compagnies aux termes de leurs cahiers des charges.

» Les dispositions de l'art. 9 du cahier des charges annexé au décret du 5 janvier 1852, relatives au chemin de fer de Paris à Lyon, concernant le partage des bénéfices entre l'Etat et la Compagnie au delà de 8 0/0, s'appliqueront à l'ensemble des produits nets des lignes exploitées par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

» En conséquence, après le 5 janvier 1871, le partage commencera aussitôt que lesdits produits nets des lignes exploitées dépasseront 8 0/0 du capital d'établissement.

» La faculté de rachat, stipulée au profit de l'Etat, ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes comprises dans la concession.

» Art. 5. L'art. 7 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, relatif au compte courant ouvert à la Compagnie par le Trésor, sera applicable à toutes les lignes mentionnées dans la présente convention.

» Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition de la Compagnie pour l'exécution des travaux; mais ils ne pourront être retirés qu'au fur et à mesure des besoins, avec l'autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

» Art. 6. La Compagnie sera autorisée, si elle le demande, à faire un embranchement sur la Suisse; le point de départ de ce chemin, le point de la Suisse auquel il aboutira, la direction, les conditions d'exécution et d'exploitation de cet embranchement seront ultérieurement déterminés par l'administration, après l'accomplissement des formalités légales.

» Art. 7. Dans le cas où la Compagnie serait mise en possession de la partie des terrains et bâtiments acquis soit par la première Compagnie concessionnaire, soit par l'Etat, sur la ligne de Paris à Lyon, en excédant des besoins actuels du service, et qui n'auraient pas encore été aliénés par le domaine, lesdits terrains et bâtiments étant considérés comme compris dans la concession autorisée par le décret du 5 janvier 1852.

» La Compagnie s'engage : 1° à concourir aux travaux de construction du quai de Vaise, projeté à Lyon, jusqu'à concurrence de la somme de 280,000 f., qui viendra en déduction de la part afférente à l'Etat

dans la construction de ce quai; 2° à livrer les terrains nécessaires pour l'ouverture d'une rue de 20 mètres de largeur, destinée à mettre en communication la gare de Vaise avec le quai projeté de Vaise.

» Art. 8. La présente convention et les actes y annexés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Permettez-nous d'apprécier la portée de cette convention, de préciser les engagements que la Compagnie contracte envers l'Etat, les charges qui en résultent pour elle, les avantages qu'elle doit en retirer, les facilités d'exécution et de délai qui lui sont données par le cahier des charges annexé à la convention, et enfin les clauses accessoires.

Ces lignes comprennent un développement kilométrique à construire de 396 kilomètres, savoir :

Dijon à Besançon,	89 kil.
Auxonne à Gray,	34
Besançon à Belfort, avec embranchement, s'il y a lieu, sur Audincourt,	100
Chalon à Dôle	62
Lons-le-Saunier à un point situé sur la ligne de Chalon à Dôle, près de Dôle,	46
Bourg à Lons-le-Saunier,	65
Total pareil,	396 kil.

L'évaluation de la dépense se monte :

Pour la ligne de Dijon à Belfort avec embranchement d'Auxonne à Gray, à	53,000,000
Chalon à Dôle,	12,200,000
Lons-le-Saunier à Dôle,	9,200,000
Bourg à Lons-le-Saunier,	13,000,000
	87,400,000
Soit, en nombre rond,	90,000,000

Ajoutons immédiatement que, sur cette somme de 90 millions, la Compagnie de Dijon à Besançon a déjà dépensé

11,620,000 fr.;	en outre, les 25,000 actions que nous avons à lui donner auront encore à nous verser en dehors du fonds social primitif affecté à la construction de la ligne principale, une somme de
6,250,000	
17,870,000	Ensemble, à retrancher des
90,000,000	de dépenses, ce qui réduit le capital nécessaire à l'exécution des lignes nouvelles, à
72,130,000 fr.	

A l'appui des évaluations de dépenses que nous venons de vous indiquer, nous vous ferons remarquer que les travaux de la ligne de Dijon à Belfort ont été l'objet d'une entreprise à forfait, qui se monte, savoir :

Pour la ligne de Dijon à Besançon, 16 millions ;

Pour l'embranchement d'Auxonne à Gray, à 6 millions, 100,000.

C'est environ 180,000 francs par kilomètre.

Les entrepreneurs doivent acheter les terrains et construire les ouvrages d'art pour deux voies; les terrassements et la pose des voies ne sont établis que pour une voie; sauf le matériel roulant, les entrepreneurs sont tenus de livrer le chemin, ses stations et dépendances en parfait état d'exploitation.

Quant à la ligne de Besançon à Belfort, le forfait est de 21,500,000 fr., soit 215,000 fr. par kilomètre.

L'augmentation de dépense par kilomètre résulte du très-grand nombre de travaux d'art qui seront à construire sur cette section, et des difficultés de tracé assez nombreuses que présente la partie supérieure de la vallée du Doubs.

La dépense totale pour le chemin de Dijon à Belfort, avec l'embranchement de Gray, peut ainsi être évaluée, matériel compris, à 238,000 fr. par kilomètre.

La ligne de Chalon à Dôle se développe dans les deux vallées de la Saône et du Doubs. Le tracé est facile; cependant l'obligation de traverser la Saône et la nécessité d'établir la voie de manière à la rendre propre à recevoir un trafic considérable, en élèvent la dépense à 12,200,000 fr., soit un peu moins de 200,000 fr. par kilomètre.

La ligne de Bourg à Dôle traverse un pays plus accidenté; nous ne pensons pas, cependant, que sa mise en exploitation puisse en coûter plus de 200,000 fr. par kilomètre, soit tout 22,200,000 fr.

N'oublions pas que la ligne de Bourg à Dôle est une ligne de second ordre, dans laquelle nous pouvons adopter sans inconvénient les limites extrêmes de pente et de courbe que l'administration tolère aujourd'hui dans des circonstances semblables. Notre cahier des charges nous donne, à cet égard, toutes les facilités que nous devions désirer. Le prix de revient de 200,000 fr. par kilomètre, que nous avons adopté pour cette ligne, est d'ailleurs justifié par les marchés passés pour l'exécution de chemins voisins ou placés dans des conditions analogues.

Aux termes de la convention que vous venez d'entendre, le tracé de la section de Lons-le-Saunier à Dôle n'est point encore fixé. Si le gouvernement, usant du droit qu'il s'est réservé, nous impose un point de raccordement plus rapproché de Besançon, les localités intéressées devront prendre à leur charge, par des engagements réguliers, la moitié de l'excédant de la dépense.

Nous n'avons pas, pour le moment, à nous occuper de cette question. Si les localités intéressées ne craignent pas d'accepter la moitié de l'excédant de la dépense, nous pourrons en conclure que leur trafic particulier est assez important pour qu'il y ait quelque avantage à le rechercher et à le desservir; nous trouverions alors dans l'augmentation de la circulation locale une compensation suffisante à l'excédant de dépenses qui resterait à notre charge.

Passons maintenant à l'évaluation des produits. L'exploitation des lignes nouvelles aura pour nous des résultats et des avantages de deux natures. Nous devons apprécier les produits proprement dits inhérents à l'exploitation de ces lignes; nous devons surtout tenir compte des produits que leur établissement aura pour effet de conserver ou de créer sur notre ligne principale, en nous mettant en mesure de lutter dans des conditions favorables contre toute concurrence. C'est là un élément essentiel de la question qui vous est soumise; pour bien la juger, il faut la juger dans son ensemble, et l'apprécier au point de vue de la sécurité absolue que réclame notre vaste exploitation.

Pour les produits proprement dits, nous avons pris, comme bases de nos calculs, les résultats des études faites par les soins de l'administration.

Nous vous ferons remarquer en premier lieu que le chemin de Dijon à Belfort est, à proprement parler, le chemin de Dijon à Mulhouse, c'est-à-dire le chemin de l'Est par Dijon. Nous avons, en effet, la faculté de circuler avec notre matériel sur les 48 kilomètres de Belfort à Mulhouse; nous avons de plus le droit de partager l'usage de la gare de Mulhouse.

M. le conseiller d'Etat Frémy avait estimé, en 1845, le produit de la ligne de Dijon à Mulhouse à 25,000 fr. par kilomètre; à ce moment déjà, ce chiffre de 25,000 fr. était considéré comme un minimum.

Ainsi, dans l'exposé des motifs du 2 juin 1845, M. le ministre des travaux publics, en proposant la concession du chemin de Dijon à Mulhouse, sans subvention et sans garantie d'intérêt, portait le revenu kilométrique à 28,000 fr.

Cette augmentation de 3,000 fr. était attribuée par M. le ministre au rapprochement du tracé de la ville d'Héricourt et au passage de la ligne par Belfort. Nous sommes aujourd'hui dans ces conditions de tracé qui n'étaient pas admises dans le travail de M. Frémy.

Les évaluations officielles dont nous parlons faisaient ressortir d'une manière approximative qu'un quart de ce trafic appartenait à la ligne propre, qu'un autre quart se rattachait au trafic avec la ligne de Paris, et que la moitié devait être attribuée au trafic avec Lyon et le Midi.

Telles étaient les données de 1845, et chacun sait que les prévisions de cette époque ont été constamment dépassées par les résultats obtenus. Nous ne supposerons pas que l'augmentation constatée sur toutes les lignes doive se reproduire ici, parce que la création de la ligne directe de Paris à Mulhouse doit modifier les prévisions de 1845; mais le trafic de l'Est avec le Nord peut seul être atteint par la ligne directe, et nous venons de voir que ce trafic n'entre que pour une faible partie dans le trafic total de la ligne.

En tenant compte à la fois des faits généraux qui nous permettraient de croire à une augmentation sensible, et des faits particuliers qui peuvent amener une diminution de revenus, nous croyons devoir adopter le chiffre de 25,000 fr. par kilomètre, inférieur, comme vous le voyez, de 3,000 fr. aux prévisions officielles de 1845.

Ainsi que cela s'est fait en 1845, nous attribuons ce produit de 25,000 fr. par kilomètre à l'ensemble des lignes de Dijon à Belfort et d'Auxonne à Gray.

La ligne de Dijon à Belfort est donc par elle-même une ligne productive; mais elle le sera surtout pour nous, au point de vue de la conservation et de l'augmentation du trafic sur notre ligne actuelle, dans le double sens du Nord et du Midi, trafic qui pourrait nous être enlevé en tout ou en partie par les lignes rivales.

On n'évalue pas à moins de 350,000 hommes le mouvement des marchandises qui s'opère parallèlement à la ligne de Dijon à Mulhouse.

Faites la part aussi grande que possible, dans vos calculs, à la navigation : la part qui doit rester au chemin de fer est encore assez belle pour que l'annexion d'une telle ligne à notre ligne principale se justifie d'elle-même, et nous croyons inutile d'insister plus longtemps sur l'évidence des avantages que nous avons à recueillir.

Nous considérons également comme une bonne ligne le chemin de Chalon à Dôle, dont nous avons sollicité la concession de M. le Ministre des travaux publics à une époque antérieure à la conclusion de l'affaire actuelle.

Le chemin de Chalon à Dôle nous offre le même intérêt que le chemin de Dijon à Belfort. Appelé à recevoir le trafic du Midi avec la Franche-Comté, l'Alsace, la Lorraine et la Champagne, le chemin de Chalon à Dôle ne produira pas moins de 25,000 fr. par kilomètre; mais ce n'est là qu'une faible partie des avan-

tages qu'il nous assure. C'est au chemin de Chalon à Dôle que nous devrons de pouvoir lutter avec succès contre la navigation de la Saône, qui représente sur ce point un mouvement de marchandises de plus de 500,000 tonnes par an.

Ce chemin nous permet en effet de côtoyer la voie navigable sur presque tout son parcours; il nous fait toucher ses ports d'embarquement les plus importants ; il nous met à même de réduire au minimum le prix de revient de nos transports sur ce point.

C'est au chemin de Chalon à Dôle que nous devrons également les provenances de l'Ouest et du Centre dirigées sur l'Alsace et l'Allemagne; et il est permis d'espérer que le chemin déjà étudié, de Chagny à Nevers, servira un jour de prolongement à cette ligne.

Tous ces avantages ont été si bien compris, qu'une Compagnie locale s'était formée pour demander la concession du chemin de Chalon à Dôle, sans subvention et sans garantie d'intérêt. Nous avons cru qu'il valait mieux le faire nous-mêmes, pour nous, que de le laisser faire à d'autres dans un intérêt qui pourrait ne pas être conforme au nôtre.

N'oublions pas que c'est à partir de Chalon que la Saône présente des conditions de navigation vraiment exceptionnelles.

Une Compagnie qui serait propriétaire d'un chemin dans la vallée de la Saône au-dessus de Chalon pourrait servir d'intermédiaire entre la batellerie de la Saône et les chemins qui, partant de Gray, se dirigent vers l'Alsace, la Lorraine et Paris. Nous serions toujours menacés sur ce point d'une concurrence qui pourrait devenir redoutable.

On nous objectera peut-être que le raccourcissement de 48 kilomètres qui résulte de l'établissement du chemin de Chalon à Dôle pour le transit de l'Est au Midi est préjudiciable à notre ligne principale. Il est évident qu'il diminue l'étendue de parcours sur nos rails; mais nous répondrons, comme vous venez de le voir, qu'il nous donne plus de chances de succès dans la lutte que nous aurons à soutenir avec la navigation.

Il vaut mieux, pour nous, transporter de grandes masses de marchandises, avec bénéfice, sur le chemin de Chalon à Dôle, que d'essayer des détournements par Dijon, avec des prix peu rémunérateurs.

Ainsi, sur les trois lignes que nous vous proposons de faire entrer dans notre réseau, la ligne de Dijon à Belfort, la ligne de Chalon à Dôle, la ligne de Bourg à Dôle, nous venons de vous montrer que les deux premières lignes sont des lignes bonnes en elles-mêmes, avantageuses pour nous par l'intérêt qu'elles nous donnent, avantageuses surtout par les garanties qu'elles nous apportent et par le trafic qu'elles nous conservent.

Mais, en raison même de l'importance de ce trafic du Midi avec l'Est, il y avait lieu de craindre qu'un chemin direct de Mulhouse à Lyon ne s'établit à côté de nous par l'Ain et le Jura. Un chemin entre Lyon et Bourg est déjà concédé et en cours d'exécution. Il n'y aurait plus qu'à prolonger cette ligne par Lons-le-Saunier pour établir un chemin parallèle et rival au nôtre. A cet égard, le concours de la Compagnie à laquelle appartient le chemin de Lyon à Bourg ne saurait être douteux. Le prolongement de sa ligne sur Dôle aurait pour conséquence de donner à ses 79 kilomètres de Lyon à Bourg une plus value considérable.

Il y avait donc convenance pour nous à nous charger de cette ligne qui nous était demandée par le gouvernement. Si son trafic particulier ne devait pas dépasser notre estimation fort basse de 12,000 fr. par kilomètre, ce serait parce que nous conserverions sur notre ligne actuelle la totalité de notre trafic de l'Est au Midi, circonstance heureuse qui n'aurait pas lieu dans le cas où la ligne de Bourg à Dôle passerait dans d'autres mains que les nôtres. Il est d'ailleurs certain que les produits de cette ligne s'augmenteront par l'ouverture des relations que facilitera le chemin de Genève avec la Franche-Comté.

En groupant les éléments que nous venons de vous exposer, nous arrivons aux résultats suivants pour le trafic propre des lignes nouvelles :

Longueur totale, 396 kilomètres.
Dépenses d'établissement, 90 millions.

PRODUIT BRUT.

Dijon à Belfort et Auxonne à Gray	213 k.	à 25,000 f. p. k.	5,325,000
Chalon à Dôle,	62	à 25,000 d°	1,550,000
Bourg à Dôle,	121	à 12,000 d°	1,332,000
			8,207,000
Frais d'exploitation 40 0/0,			3,282,800
Reste comme produit net,			4,924,200

soit environ 5.47 du prix de revient de 90,000,000 et 5.82 du capital déboursé par la Compagnie de Lyon, si l'on déduit du prix de revient le boni de 5,370,000 fr. que nous avons réalisé par l'acquisition de la ligne de Dijon à Besançon, aux conditions indiquées plus haut.

Ne craignons pas de répéter que le produit propre des lignes nouvelles n'est pas le résultat principal à rechercher dans cette affaire; l'intérêt dominant de la question est la sauvegarde, sur notre ligne principale, de notre trafic avec l'Est. Nous croyons rester au-dessous de la vérité, en évaluant ce trafic à 5 millions et demi.

En présence d'une pareille situation, notre résolution devenait facile à prendre, et devient à vos yeux, nous l'espérons, facile à justifier.

Nous trouvions de plus un motif puissant pour nous décider, dans le long délai qui nous était accordé pour l'exécution des travaux.

Le cahier des charges, annexé à la convention, nous a donné sur ce point essentiel de grandes facilités. Nous avons obtenu, pour le chemin de Besançon à Belfort, un délai de trois ans, à partir du 1er janvier 1855.

Pour le chemin de Dôle à Chalon, et pour le chemin de Lons-le-Saunier à Dôle, 9 ans ;

Pour le chemin de Lons-le-Saunier à Bourg, 12 ans ;

Le délai d'exécution du chemin de fer de Besançon à Belfort, qui est de trois ans, ne court plus qu'à partir du 1er janvier 1855. Ce nouveau délai était devenu indispensable dans la situation donnée des choses; nous avons tout intérêt, d'ailleurs, à terminer promptement une ligne dont l'exploitation doit être productive, et assure des débouchés importants à notre ligne principale.

Les travaux de la ligne de Lons-le-Saunier à Dôle doivent être commencés dans un délai de trois ans, après le décret de concession, pour être achevés six ans après ce premier terme. Toutefois, ce délai de six ans commencerait à courir du moment où la rente 3 0/0 se serait maintenue pendant six mois à 80 fr. et au-dessus.

Les travaux de la section de Bourg à Lons-le-Saunier ne doivent être commencés que trois ans après l'achèvement de la section de Lons-le-Saunier à Dôle. Cette clause assure un délai de douze ans pour ces travaux, et neuf ans au moins, dans le cas où se réaliserait la condition éventuelle relative au taux de la rente 3 0/0.

Nous n'avons pas besoin de vous dire, Messieurs, que nous serions heureux de voir se réaliser cette condition. Si la rente se maintenait à 80 fr. et au-dessus pendant six mois, nous pourrions facilement, et à de bonnes conditions, nous procurer, par le placement des obligations à émettre, l'argent nécessaire à l'exécution de ces travaux. Nous n'aurions alors aucun intérêt à les différer.

Mais avec les délais de 1, 9, 12 ans, qui nous sont accordés, il nous sera facile de répartir en plusieurs exercices les charges que nous imposent les travaux, et de choisir le meilleur moment pour nous procurer le capital nécessaire.

Vous savez que ce capital, aux termes de la convention, doit être fait au moyen d'obligations, et, à ce sujet, nous devons vous rappeler que toutes les garanties d'intérêt, accordées en vertu des décrets de concession de 1852, soit à la Compagnie de Paris à Lyon, soit à la Compagnie de Dijon à Belfort, sont conservées.

Nous avons insisté auprès de M. le Ministre pour obtenir le maintien de cette garantie de l'Etat, qui a disparu des cahiers des charges de toutes les concessions nouvelles. A coup sûr, il est permis de dire que le crédit de la Compagnie de Lyon est assez bien établi pour que nous puissions nous passer de cette garantie pour les emprunts à faire; mais il nous importait d'avoir la possibilité d'émettre les obligations nouvelles avec les mêmes garanties que les anciens titres.

La somme annuelle qui peut être affectée à la garantie d'intérêt du capital de notre Compagnie est de 8 millions, et la somme qui peut être affectée à la garantie d'intérêt de la Compagnie de Dijon à Belfort est de 965,400 fr. Ce maintien intégral de la garantie d'intérêt n'est pas la seule condition favorable que nous ayons obtenue de S. E. M. le Ministre des travaux publics.

La convention contient une dernière clause, qui, à elle seule, devrait suffire à lever tous vos doutes, si vous en conserviez encore, et qui, pour nous, a exercé une influence décisive sur nos résolutions.

Le cahier des charges de notre concession actuelle stipule, dans son art. 9, que la Compagnie sera tenue de partager avec l'Etat, à partir de 1871, la moitié du produit net dépassant 8 0/0 du capital dépensé.

Le cahier des charges de la concession nouvelle stipule formellement que les 8 0/0 à prélever avant le partage seront calculés sur l'ensemble des dépenses faites pour l'établissement du réseau.

Le capital à dépenser pour notre ligne actuelle étant de 200 millions, la clause de partage s'applique au delà de 16 millions et atteint les actions lorsqu'elles ont reçu 9.58 0/0 pour intérêts et dividendes.

Le capital à dépenser pour l'ensemble du réseau formé par la ligne actuelle et les lignes nouvelles peut être évalué à 300 millions, y compris l'embranchement de la Roche à Auxerre, dont nous allons vous parler tout à l'heure.

La clause de partage ne s'applique plus qu'au delà de 24 millions de produits nets et n'atteindra les actions qu'après qu'elles auront reçu 11 fr. 09 c. 0/0 pour intérêts et dividendes.

Elles reçoivent, par conséquent, dans le second cas, un revenu de 1 1/2 0/0 de plus que dans le premier cas, avant d'avoir rien à perdre par l'exécution de la clause de partage.

Nous n'avons que peu de chose à dire des clauses accessoires qui se trouvent dans la convention. Nous nous réservons la faculté de diriger un embranchement sur la Suisse.

Il nous a paru bon de prendre cette position qui peut avoir ses avantages, sans avoir les inconvénients d'un engagement pris. Il n'y a pour nous aucune espèce d'obligation à cet égard.

La seconde des clauses accessoires de la convention est relative aux excédants de terrains achetés, soit par l'ancienne Compagnie de Lyon, soit plus tard par l'Etat, avant la constitution de notre Compagnie actuelle.

Quelques difficultés pouvaient s'élever dans l'interprétation à donner au cahier des charges sur la propriété de ces excédants; on a cherché à éviter ces difficultés en posant les bases d'un arrangement dans un article additionnel qui termine notre convention.

Nous avons encore à vous demander de vouloir bien sanctionner par votre vote une convention plus ancienne, signée le 17 août dernier avec S. E. M. le Ministre des travaux publics. Cette convention est relative à la concession d'un embranchement de la Roche à Auxerre.

Cet embranchement, destiné à relier avec notre ligne le chef-lieu du département de l'Yonne, aura une longueur de 20 kilom.; la dépense est évaluée à 4 millions; l'exécution de ce chemin nous assure des produits que nous évaluons à 200,000 fr. nets.

Malgré son peu d'étendue, l'embranchement d'Auxerre sera pour notre ligne principale un auxiliaire utile, parce qu'il nous permettra de recevoir aux ports même d'embarquement les marchandises de la Nièvre et de l'Yonne que la navigation nous dispute aujourd'hui. Ces marchandises, pour la plus grande partie, doivent parcourir la distance entière du point d'embranchement à Paris, soit 155 kilom.

M. le Ministre des travaux publics nous a offert de nous charger de cet embranchement qui lui était demandé par une Compagnie locale; nous avons accepté. Nous n'avons pas cru nécessaire de vous réunir en assemblée générale pour vous entretenir d'une affaire si peu importante en elle-même, et nous espérons que vous voudrez bien approuver tout ce qui a été fait par le Conseil à cet égard.

Voici le texte de cette convention :

CONVENTION DU 17 AOUT.

La Roche à Auxerre.

« L'an 1853 et le 17 août,

» Entre les soussignés,

» Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part; et la Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de : *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*, ladite Compagnie représentée par MM. Jean-Henri Hottinguer, vice-président du Conseil d'administration, baron Seillière, ses administrateurs, faisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, boulevard Mazas, et agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'administration de ladite Compagnie en date du 11 août, et sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale de ses actionnaires, dans un délai de huit mois au plus tard, d'autre part,

» Il a été dit et convenu ce qui suit :

» Art. 1er. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, a concédé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, pour une durée de jouissance égale à la durée de concession de la ligne de Paris à Lyon, un embranchement qui, se détachant de ladite ligne vers la station de la Roche, suivra la vallée de l'Yonne et aboutira jusqu'à Auxerre, en un point qui sera déterminé par l'Administration, la Compagnie entendue.

» Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, sans garantie d'intérêt ni de subvention de l'Etat, tous les travaux du chemin de fer ci-dessus concédé, et à les terminer dans un délai de deux ans, à dater du décret de concession.

» Art. 3. Les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 5 janvier 1852, sauf les dispositions relatives à la garantie d'intérêt, sont déclarées applicables au chemin de fer ci-dessus concédé. Toutefois, les terrassements pourront être exécutés et les rails posés pour une seule voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement; les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies; la deuxième voie devra être établie sur tout le parcours, aux frais de la Compagnie, dès que l'insuffisance d'une seule voie par suite de l'accroissement de la circulation aura été constatée par l'Administration. L'excédant de largeur acquis par la Compagnie ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette deuxième voie.

» Art. 4. Il est spécialement entendu que la stipulation de l'art. 9 du cahier des charges ci-dessus mentionné, relatif au partage des bénéfices entre l'Etat et la Compagnie au delà de 8 0/0, s'appliquera sur l'ensemble des produits nets du chemin de fer de Paris à Lyon, et de l'embranchement de la Roche à Auxerre. En conséquence, après le 5 janvier 1871, le partage commencera aussitôt que lesdits produits nets de ces deux lignes dépasseront 8 0/0.

» La faculté de rachat stipulée au profit de l'Etat ne pourra être exercée que sur le chemin de fer de Paris à Lyon, et l'embranchement de la Roche à Auxerre simultanément.

» Art. 5. Dans le cas où l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Gray à 23 fr. et au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que les prix des transports des blés, péage compris, sur le chemin de fer de Paris à Lyon et sur l'embranchement ci-dessus concédé, soit réduit à la moitié du tarif fixé par le cahier des charges, et ne puisse s'élever au maximum qu'à huit centimes par tonne et par kilomètre.

» Art. 6. La présente convention et les actes qui s'y rapportent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

» Fait à Paris, ces jour, mois et an que dessus.

» *Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

» Signé, P. MAGNE.

» Ont signé, MM. M. HOTTINGUER,

» Baron SEILLIÈRE. »

Vous avez vu que les ressources à créer pour l'exécution des lignes concédées par l'autre convention étaient de . . . . . 72 millions.

Nous devons ajouter à cette somme la dépense de l'embranchement de la Roche à Auxerre, soit . . . . 4 millions.

Et le total des ressources à créer pour l'exécution de toutes les lignes nouvelles est de . . . 76 millions.

Soit en nombre rond . . . . 80 millions pour tenir compte des éventualités qui peuvent se présenter.

En résumé, Messieurs, nous vous demandons de ratifier par votre vote la convention signée, le 17 août 1853, avec S. E. M. le Ministre des travaux publics, pour l'embranchement de la Roche à Auxerre.

Nous vous demandons de ratifier la convention provisoire, qui approuve l'acquisition, par notre Compagnie, des concessions de Dijon à Besançon, avec embranchement sur Gray, et de Besançon à Belfort, et qui nous concède en même temps les chemins de Chalon à Dôle et de Bourg sur Dôle ou sur Besançon.

Nous vous demandons de donner au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour aviser aux voies et moyens à employer pour l'exécution des travaux, et à contracter un emprunt de 80 millions, à réaliser au mieux des intérêts de la Compagnie, et au fur et à mesure de ses besoins, pendant les douze années que doit durer la construction des lignes nouvelles.

Nous avons la confiance, Messieurs, que vous approuverez nos constants efforts pour sauvegarder les intérêts de la Compagnie, et que vous rendrez définitive par votre vote une affaire qui consolide et améliore notre avenir. Lorsque toutes les grandes lignes sont devenues, à côté de nous, le centre d'un vaste réseau, nous croyons que l'isolement est un péril qui s'aggrave chaque jour. Nous signalons le péril à votre prévoyance, en vous proposant en même temps le meilleur moyen de le faire cesser.

Il nous reste un mot à vous dire sur le chemin de fer de Ceinture.

Nous vous avons rendu compte, dans notre Rapport de l'année dernière, des obligations qui nous étaient imposées par notre cahier des charges, en raison de la participation de notre Compagnie aux bénéfices de l'exploitation du chemin de Ceinture. Nous vous avons fait connaître que les cinq Compagnies syndiquées, Rouen, le Nord, Strasbourg, Lyon et Orléans, étaient tenues de se constituer en Société anonyme en vue de l'exploitation de ce chemin. Nous avons ajouté que la rédaction des statuts de la Société anonyme avait été arrêtée en projet et que l'approbation de ces statuts était poursuivie par les voies régulières devant le Conseil d'Etat. La question n'est pas encore résolue; nous devons, Messieurs, vous en dire les motifs, et provoquer de votre part un vote spécial qui permettra de régulariser la situation.

Le Conseil d'Etat a pensé que les Compagnies syndiquées devaient demander à leurs assemblées générales des pouvoirs explicites :

1° Pour accepter la concession du chemin de Ceinture;

2° Pour former la demande en autorisation de Société anonyme, et en arrêter les statuts;

3° Pour consentir aux modifications que le Gouvernement pourrait demander dans la rédaction de ces statuts.

A l'égard de ces modifications, le Conseil d'Etat a fait remarquer que le fonds social étant fixé à cinq millions, somme précisément égale au montant des subventions dues à l'Etat par les Compagnies syndiquées, il n'était justifié d'aucune ressource pour les dépenses d'établissement des gares et de mise en exploitation laissées à la charge de ces Compagnies.

Vous n'aurez pas, Messieurs, à voter sur le principe même de la concession du chemin de fer de Ceinture, puisque la participation de notre Compagnie à l'exploitation de ce chemin est une des clauses de notre cahier des charges; mais sur les autres points vous aurez à satisfaire aux demandes du Conseil d'Etat.

Nous vous demandons, en conséquence, de donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour poursuivre, au nom de la Compagnie, la constitution de la Société anonyme formée pour l'exploitation du chemin de Ceinture.

La première partie de notre Rapport est terminée. Nous allons vous rendre compte maintenant de tout ce qui concerne la construction et l'exploitation de notre ligne actuelle.

DEUXIÈME PARTIE.

La seconde partie de notre Rapport est relative à la construction et à l'exploitation de notre ligne principale de Paris à Lyon.

Elle sera divisée, comme l'était le Rapport de

l'année dernière, en trois chapitres :

Le premier vous présentera la situation financière de la Compagnie, en ce qui concerne l'emploi de son capital social.

Le second traitera des travaux de construction ou de premier établissement du chemin, et les dépenses faites ou à faire pour ce premier établissement.

Le troisième, enfin, vous fera connaître les résultats obtenus dans l'exploitation de l'exercice expiré de 1853, et les résultats à espérer dans l'exploitation de l'année courante de 1854.

CHAPITRE Ier.

De la Situation financière de la Compagnie.

Dans l'exposé que nous allons vous présenter de notre situation financière, nous nous occuperons exclusivement du compte du *capital* dont la Compagnie peut disposer pour l'accomplissement de son œuvre. Nous laisserons, pour le moment, de côté, les intérêts des capitaux de notre entreprise; le compte de ces intérêts vous sera présenté en même temps que celui des produits de l'exploitation ; il est naturel de réunir ces deux comptes, puisque c'est au moyen des produits de l'exploitation que les intérêts dus par la Compagnie, à quelque titre que ce soit, doivent être soldés.

Il résulte de notre dernier rapport qu'au 31 décembre 1852, la Compagnie avait en caisse une somme disponible, sur son fonds social, de 81,660,641 fr. 70 c.

Cette somme de 81,660,641 fr. 70 c. avait été formée de la manière suivante :

Nous avions touché en 1852, 250 fr. par action, sur 240,000 actions, soit une somme de — 60,000,000 »

Nous avions touché, en outre, le montant de 68,160 obligations à 1,050 l'une, soit une somme de — 71,568,000 »

Ensemble — 131,568,000 »

Sur ces fonds versés nous avions eu à payer, en 1852 :

1° A l'Etat, à titre d'à-compte sur le prix de notre concession — 39,583,333 45

2° A divers, pour la construction du chemin. — 10,123,738 62

3° A divers, pour l'installation de la Compagnie, et les frais de l'administration centrale — 200,286 23

Ensemble. 49,907,358 30 — 49,907,358 30

Et la somme disponible, restée en caisse au 31 décembre 1852, s'est trouvée être, comme nous venons de le dire, de — 81,660,641 70

Les dépenses faites, en 1853, sur cette somme disponible peuvent se résumer ainsi :

1° Payé à l'Etat, à titre de deuxième à-compte pour 1853, sur notre dette de 114,000,000 représentant le prix de notre concession, — 23,499,999 90

2° Dépense pour la construction du chemin, — 28,203,022 40

3° Payé à l'Etat, pour notre part dans la concession du chemin de fer de Ceinture, — 1,000,000 »

4° Dépenses de l'administration centrale, imputables, pour 1853, sur les fonds de la construction, — 105,429 63

Total des dépenses faites, en 1853, sur les fonds de premier établissement, — 52,808,451 63

La somme disponible sur le fonds social, au 31 décembre 1852, était de — 81,660,641 70

Les dépenses do premier établissement faites en 1853 ont été de — 52,808,451 63

La portion du capital social restant disponible dans la caisse de la Compagnie, au 31 décembre 1853, représentait donc une somme totale de — 28,852,190 07

Si nous réunissons maintenant les dépenses faites en 1852 avec celles qui ont été faites en 1853, et si nous dressons ainsi nos comptes à partir de l'origine de notre entreprise, nous constaterons les résultats suivants :

1° Sur les 114,000,000 que nous avions à payer à l'État pour le prix de notre concession, nous lui avons remboursé :

En 1852,	39,583,333 45	
En 1853,	23,499,999 90	
Ensemble,	63,083,333 35	63,083,333 35

Et nous restons devoir à l'Etat, — 50,916,666 65

payables de mois en mois et par parties égales, savoir :

En 1854,	23,499,999 99
En 1855,	23,499,999 99
En 1856,	3,916,666 67
Total pareil,	50,916,666 65

2° Les dépenses de la construction ont été :

En 1852, de	10,123,738 62	
Et en 1853, de	28,203,022 10	
Ensemble, de	38,326,760 72	38,326,760 72

3° Les frais d'installation de la Compagnie ont été :

En 1852, de	104,343 78	
Et en 1853, de	21,868 30	
Ensemble, de	126,212 08	126,212 08

4° La moitié des dépenses de l'administration centrale, portée et à porter au compte du capital, jusqu'à l'achèvement des travaux de construction, a été :

En 1852, de	95,942 45
Et en 1853, de	83,561 33
Ensemble, de	179,503 78

5° Le remboursement à l'Etat, pour notre part dans la construction du chemin de Ceinture — 1,000,000 »

Total des dépenses faites par la Compagnie, sur son fonds social, pour le premier établissement du chemin, depuis l'origine de son entreprise jusqu'au 31 décembre 1853 — 102,715,809 93

Ajoutant à cette somme la portion du capital social restant disponible au 31 décembre 1853 dans la caisse de la Compagnie, et qui s'élevait, comme nous l'avons dit ci-dessus, au chiffre de — 28,852,190 07

Nous retrouvons le chiffre total, rappelé plus haut, des encaissements opérés jusqu'à ce jour par la Compagnie, soit sur les actions, soit sur les obligations, de — 131,568,000 »

Les dépenses probables à faire en 1854, pour le premier établissement de notre chemin, s'élèveront, savoir :

1° Remboursement à l'Etat, de la part afférente à 1854, du capital de 114,000,000, représentant le prix de la concession. — 23,499,999 90

2° Dépenses de toutes natures pour la construction du chemin, y compris les dépenses relatives de la Roche à Auxerre — 40,000,000 »

3° Dépenses de toute nature à faire sur la ligne de Dijon à Besançon, — 12,000,000 »

Total des dépenses probables de l'année 1854, — 75,449,999 90

Nous n'avons en capitaux disponibles sur notre fonds social, pour le paiement de ces dépenses, que la somme, dont il est question ci-dessus, de — 28,852,190 07

Il nous restera donc à pourvoir à une dépense de, — 46,647,809 83

Nous affecterons au paiement de cette dépense la valeur des 11,840 obligations qui n'étaient pas encore placées au 31 décembre dernier, et qui nous paraissent devoir représenter aujourd'hui un capital d'environ — 11,840,000 »

Les bénéfices nets que nous aurons réalisés sur l'exploitation de 1854, bénéfices qui pourront être provisoirement employés à couvrir nos dépenses de construction, et qui représenteront une somme que nous estimerons tout à l'heure à — 15,618,444 02

Enfin, nous ferons, au 1er juillet prochain, un appel de fonds à nos actionnaires, de 100 fr. par action, qui produira — 26,500,000 »

Et nous nous trouverons avoir ainsi, pour faire face aux dépenses de l'année 1854, une somme de — 53,958,444 02

Les dépenses probables de premier établissement à payer sur l'année 1854, en dehors des fonds qui restaient disponibles au 31 décembre dernier, ont été estimées devoir s'élever à — 46,647,809 83

Il nous restera donc en caisse, à la fin de l'année 1854, sur les fonds de notre capital social et les produits nets de notre ex-

ploitation de l'année courante, une somme de 7,310,634 19

Somme suffisante pour ouvrir la campagne de 1855, mais qui nécessitera cependant, au commencement de l'année 1855, un nouvel appel de fonds de 50 fr. par action, soit d'une somme totale de 13,250,000 fr., indispensable pour représenter les bénéfices nets de l'exploitation de 1854, lesquels auront été absorbés en dépenses de construction.

Notre participation de 340,000 fr. dans le capital du Sous-Comptoir des chemins de fer nous a produit, pour l'année 1853, 13,968 fr. 20 c., qui représentent un intérêt de 4 fr. 108 0/0.

Cette somme est comprise dans le produit des placements de fonds de la Compagnie.

CHAPITRE II.

De la construction ou du premier établissement du chemin de fer de Paris à Lyon.

Dans le Rapport que nous avons eu l'honneur de vous soumettre, le 7 avril 1853, nous vous avons exposé en détail les chiffres des dépenses qui ont été faites sur la ligne de Paris à Lyon avant la concession actuelle, soit par la première Compagnie concessionnaire, soit par l'Etat.

Nous vous avons donné en même temps une description succincte des ouvrages à exécuter pour l'établissement du chemin de fer entre Chalon et Lyon; enfin, nous vous avons fait connaître, en détail, les chiffres des dépenses auxquelles l'exécution de ces ouvrages et l'achèvement de la ligne entière nous paraissaient devoir donner lieu.

Aujourd'hui que tous ces travaux sont à peu près terminés, et que la nouvelle section est sur le point d'être livrée à l'exploitation, nous pouvons vous dire avec assurance que nous resterons, à très-peu de chose près, dans les limites de nos prévisions, et que nous n'avons pas à revenir sur les estimations que nous avons présentées dans notre Rapport de 1853.

Comme le disait ce Rapport, la dépense pour le complet achèvement de la section de Paris à Chalon sera de 13,000,000

La dépense pour l'exécution de la section de Chalon à Lyon, y compris la traversée de Lyon, avec les deux gares de Vaise et de Perrache, sera de 73,000,000

Enfin, le prix de votre concession ayant été de 114,000,000

La somme totale que la Compagnie aura à débourser, pour remplir toutes les obligations que le décret de concession du 5 janvier 1852 lui a imposées, sera de 200,000,000

L'année 1853 n'a pas été beaucoup plus favorable à nos travaux que l'année 1852; des pluies presque continuelles et des crues réitérées dans la Saône les ont constamment entravés, et nous avons eu à lutter, pendant ces deux années, contre des obstacles sérieux, qu'un temps ordinaire nous aurait évités. Heureusement que l'hiver de 1853 à 1854, et surtout le printemps de 1854, ont été, au contraire, on ne peut plus favorables à nos travaux et nous ont permis de réparer, en grande partie, le temps que nous avions perdu.

Tous nos ouvrages d'art et tous nos terrassements, entre Chalon et la gare de Vaise, sont aujourd'hui terminés, sauf le grand remblai de cette dernière gare, qui présentait un cube de 1,200,000 mètres, à exécuter au moyen de dragages pris dans la Saône, et qui, malgré tous nos efforts, n'a pu être terminé en même temps que le surplus de la ligne : 200 000 mètres cubes restent encore à faire pour le compléter, et il ne pourra l'être que dans trois ou quatre mois.

La portion de la gare de Vaise, où doit se faire le service des voyageurs, le remisage et la réparation des machines, est en état de recevoir les voies; mais la partie destinée au service des marchandises est restée en retard, et nous nous trouverons ainsi forcément amenés à reculer un peu l'ouverture de notre exploitation, en ce qui concerne le transport des marchandises à petite vitesse.

On complète partout la pose et le ballastage de nos deux voies principales et de leurs accessoires, et nous comptons, sur la fin du mois de mai, être en mesure d'ouvrir le chemin entre Chalon et Vaise, pour le service des voyageurs.

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée doit, à la même époque, ouvrir la section d'Avignon à Valence, en sorte que la grande ligne de Paris à Marseille, et de la Manche à la Méditerranée, sera, au premier juin prochain, desservie par un chemin de fer continu, sauf une lacune de 105 kilomètres de longueur, entre Lyon et Valence.

Cette lacune sera comblée, d'après les rapports des ingénieurs du chemin de fer de la Méditerranée, sur la fin de l'année courante, et le percement du souterrain de Saint-Irénée restera alors le seul et unique obstacle matériel à une circulation sans transbordement de Calais à Marseille.

Le service des marchandises à petite vitesse ne pourra être mis en activité, entre Chalon et Vaise, qu'un mois après celui des voyageurs, c'est-à-dire vers le 1er juillet prochain.

Quant aux travaux de la traversée de Lyon, ils ont été quelque temps arrêtés par les difficultés qu'a présentées la construction du souterrain de Saint-Irénée ; les puits de ce souterrain traversaient des nappes d'eau qui ont nécessité des épuisements considérables, et qui, plus d'une fois, ont amené la suspension complète et forcée des travaux.

Aujourd'hui, sur six puits que nous avons eu à creuser, et dont la profondeur varie de 60 à 90 mètres, cinq sont complétement à fond, et le sixième a atteint le rocher et paraît devoir se continuer sans difficulté sur la profondeur de 20 mètres, à laquelle il reste encore à le faire descendre.

Nous avons été obligés, par suite de la mauvaise nature des terres que l'on rencontrait dans la tranchée de Gorge-de-Loup, faisant suite au souterrain de Saint-Irénée, à son extrémité sud, c'est-à-dire du côté de Paris, de prolonger ce souterrain sur une longueur de 83 mètres, ce qui a porté sa longueur totale à 2,108 mètres au lieu de 2,025 mètres qu'on lui avait d'abord donnés.

Ce souterrain sera percé sur 7 à 800 mètres de longueur dans des rochers granitiques, et, sur le surplus de son étendue, dans des sables argileux, plus ou moins agglomérés et plus ou moins mouillés.

A la tête, du côté de Perrache, cependant, on a rencontré des sables excessivement purs et secs; et par suite d'une mobilité extrême, et malgré toutes les précautions prises pour traverser ces sables, deux éboulements s'y sont produits, qui ont atteint la surface du sol sur une hauteur de 25 à 30 mètres, mais qui n'ont, heureusement, occasionné aucun accident.

La totalité du souterrain doit être revêtue d'une enveloppe en maçonnerie, indispensable pour maintenir les sables dans les parties où ils règnent et pour empêcher la chute des pierres dans les parties où le percement doit s'opérer dans les roches granitiques.

Le prix de ce souterrain, d'après les derniers traités que nous avons passés, sera de 2,100 fr. le mètre courant, compris les puits et les indemnités de terrain pour leur établissement, soit, pour la totalité du souterrain, de 4,426,800 francs.

Une galerie, de petites dimensions, a déjà été percée sur une longueur de 1,350 mètres, et l'on travaille maintenant à donner à cette galerie la section que doit avoir le souterrain après son achèvement, savoir : 8 mètres de largeur au niveau du rail, et 5 mètres 70 centimètres de hauteur sous la clef de la voûte.

Cette galerie, à largeur complète, est ouverte aujourd'hui sur une longueur d'environ 250 mètres, et elle est maçonnée, principalement du côté de la tête de Perrache, sur une longueur d'environ 180 mètres.

On ne pense pas que ces travaux, malgré toute l'activité qu'on y apportera, puissent être terminés avant la fin de l'année 1855.

Les autres travaux de la traversée de Lyon seront achevés à la fin de la campagne actuelle; déjà, les ouvrages d'art entre la gare de Vaise et le souterrain de Saint-Irénée sont terminés; le pont sur la Saône, qui fait suite à ce souterrain et qui le relie à la presqu'île de Perrache, a été fondé dans le cours de la campagne dernière, et l'on s'occupe actuellement de la construction de ses voûtes; les ponts, dans la traversée de la presqu'île Perrache, sont en cours d'exécution; enfin, on travaille activement aux terrassements de cette section, notamment au remblai de la gare de Perrache, qui absorbera un cube de 600,000 mètres de sables et de graviers, pris, partie dans le lit du Rhône, partie dans le lit de la Saône.

Tous ces travaux, nous le répétons, sauf le souterrain de Saint-Irénée, et les bâtiments et le remblai de la gare de Perrache, seront achevés à la fin de l'année courante.

Nous vous présentons, ci-dessous, le tableau détaillé des dépenses faites pour la construction du chemin, pendant les deux années de 1852 et de 1853.

(Voir le tableau ci-contre.)

Enfin, nous terminerons cette courte notice sur la situation de nos travaux par quelques mots sur l'embranchement de la Roche à Auxerre.

Les projets de cet embranchement, dressés par nos ingénieurs, sont aujourd'hui soumis à l'approbation de l'Administration supérieure, et les travaux pourront être incessamment entamés et poursuivis avec toute l'activité désirable.

Sur toute la longueur de l'embranchement on ne rencontre que deux ouvrages d'art de quelque importance, ce sont : deux ponts pour la traversée des deux rivières de l'Armançon et du Serain, avec quelques remblais élevés à leurs abords; le surplus de la ligne se développe presque à fleur du sol, et sans aucune difficulté de construction, dans les belles plaines qui forment la rive droite de l'Yonne, entre la Roche et Auxerre.

Nous estimons que cet embranchement pourra être livré à la circulation à l'époque fixée par le décret de concession, c'est-à-dire sur la fin de l'été 1855.

Si nous ne vous avons pas entretenus du chemin de Ceinture, ouvert depuis plus d'un an entre les gares de Strasbourg et du Nord, et celle de Rouen, c'est qu'il n'a été mis entière-

NATURE DES DÉPENSES.	SECTION de PARIS A CHALONS.	SECTION de CHALON A LYON.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Indemnités de terrains	318,450 59	10,108,071 22	10,396,730 81
Terrassements	415,515 15	6,323,902 22	6,739,417 37
Ouvrages d'art	584,130 19	6,553,715 66	7,137,845 82
Ballastage et pose des voies	311,320 93	267,125 56	578,446 49
Matériaux de la voie	20,560 99	5,346,728 63	5,367,289 62
Construction de gares	3,105,569 28	659,691 08	3,765,260 36
Matériel roulant	1,610,564 11	1,874,270 06	3,484,834 17
Personnel et dépenses diverses	244,047 61	523,068 48	767,116 09
TOTAUX GÉNÉRAUX	6,610,157 85	31,716,275 87	38,326,700 72

ment à notre disposition que depuis deux ou trois semaines, dans la partie qui s'étend entre la gare de Strasbourg et celles de Lyon et d'Orléans, et qu'il ne nous a pas encore été possible d'en apprécier toute l'utilité; nous ne doutons cependant pas des avantages réels qu'il procurera un jour à notre exploitation.

CHAPITRE III.

Des résultats de notre exploitation en 1853 et 1854.

Des détails statistiques, placés à la suite du présent Rapport, font connaître les chiffres exacts de nos différentes natures de produits pendant l'année écoulée de 1853. Nous nous bornerons à rappeler ici les principaux résultats de notre exploitation.

Détails statistiques sur l'exploitation.

Le nombre des voyageurs transportés, pendant l'année entière, sur le chemin de fer de Paris à Chalon, a été de 1,826,123, qui ont produit ensemble, non compris le droit du dixième remboursé aux contributions indirectes, 10,674,246 54

Les bagages pour les excédants au-dessus de 30 kilogr. par personne, transportés avec les voyageurs, ont produit 286,241 25

Le transport des chiens a produit 20,491 40

Le transport des articles de messagerie, ou des marchandises à grande vitesse 1,567,575 75

Le transport à grande vitesse des voitures et des chevaux, ainsi que de quelques dépêches exceptionnelles pour l'administration des postes, autres que les dépêches ordinaires qui, comme on sait, sont transportées gratuitement, a produit 196,240 »

Le service de la grande vitesse a ainsi donné, pour l'année 1853, un produit total de 12,744,764 89

Le service de la petite vitesse a donné un produit total de 7,044,088 08

Savoir :

Pour le transport des marchandises, 6,829,691 93

Pour le transport des voitures, chevaux et bestiaux, 214,396 15

Total pareil, 7,044,088 08

Enfin, nous avons recueilli en recettes diverses, magasinage, produits du domaine, transports d'Alsace effectués pour notre compte par le chemin de Strasbourg, en vertu de conventions existant entre les deux Compagnies, 484,007 37

Et le produit total de l'année 1853 a été, déduction faite du droit du dixième sur les places des voyageurs, de 20,272,860 34

La dépense de l'exploitation, pendant la même année 1853, a été de 6,677,680 34

soit de 32 fr. 93 0/0 de la recette brute, et l'excédant des recettes sur les dépenses, ou la recette nette de l'exploitation proprement dite, pour l'année 1853, se trouve être ainsi de 13,595,180 19

A cette recette nette, il y a lieu d'ajouter :

1° Les produits des placements de fonds opérés par la Compagnie, pendant l'année 1853, montant à 2,735,088 8

2° La portion non répartie du dividende de 1852, laissée en réserve au compte *profits et pertes* de cette année, en vertu des dispositions de l'art. 8 de notre cahier des charges 5,221,558 79

Et le total des recettes de la Compagnie, pour 1853, sera ainsi de 21,551,827 82

Sur cette somme, la Compagnie a eu à payer :

1° A l'État, pour la part afférente à l'exercice 1853, des intérêts dus sur le prix de la concession 4,919,166 90

2° Aux porteurs de nos obligations, une année d'intérêt sur les sommes qu'ils nous ont versées, à raison de 50 fr., sur 68,160 obligations, 3,408,000 »

3° Au Trésor, pour un abonnement sur le timbre des actions et des obligations, pendant une année, 110,400 »

4° A nos actionnaires, pour les intérêts à 5 0/0 des fonds versés, soit 12 fr. 50 c. par action, et sur 240,000 actions 3,000,000 »

Total des sommes payées par la Compagnie en 1853 8,437,566 90 — 8,437,566 90

Resterait donc à répartir à nos actionnaires un dividende de 13,114,260 92

si notre cahier des charges nous permettait de disposer de cette somme entière; mais l'art. 8, cité ci-dessus, de ce cahier des charges est formel, et il ne nous autorise à répartir entre les actionnaires, pendant la seconde année de notre exploitation, et jusqu'à l'ouverture de la section de Chalon à Mâcon, que la moitié de cet excédant, soit, par conséquent, une somme, en nombre rond, de 6,625,000 »

Soit exactement 25 fr. par action, si les propositions que le Conseil d'administration a eu l'honneur de vous soumettre dans la première partie de ce Rapport reçoivent votre approbation, et si, en conséquence, le nombre de nos actions, qui était de 240,000, est porté à 265,000.

Ces 25 fr. par action seront payés à nos actionnaires au 1er juillet 1854, en même temps que les intérêts sur les fonds versés de 6 fr. 25 c. par action pour le premier semestre de l'année courante.

En sorte qu'au 1er juillet 1854, au moment de l'appel de fonds de 100 fr. par action, dont nous vous avons entretenus tout à l'heure, vous aurez à toucher, par action, la somme de 31 fr. 25 c., ce qui réduira, en réalité, le versement à faire à 68 fr. 75 c. par action.

Et, en outre du dividende de 25 fr. par action et de l'intérêt sur les fonds versés de 12 fr. 50 c. par action, déjà payés sur 1853, il y aura à reporter au compte *profits et pertes*, de l'exercice 1854, la moitié non distribuée du bénéfice net réalisé sur l'exercice 1853, soit une somme de 6,489,260 92

Tels sont les résultats de notre exploitation pendant l'année 1853.

Résultats probables de l'année 1854.

Pour apprécier les résultats probables de l'exploitation de l'année 1854, il est nécessaire d'évaluer d'abord aussi exactement que possible l'augmentation dans nos produits qui pourra résulter de l'ouverture de la nouvelle section de Chalon à Vaise, première gare de Lyon.

Or, cette nouvelle section présentera un développement de 124 kilomètres, c'est-à-dire

qu'elle ajoutera à la ligne aujourd'hui en exploitation de Paris à Chalon, qui est de 383 kilomètres, à peu près exactement un tiers de sa longueur actuelle ; et si la circulation en voyageurs et en marchandises, sur la section de Chalon à Lyon, était égale à la moyenne de la circulation qui s'opère aujourd'hui entre Paris et Chalon, notre recette annuelle, qui a été en 1853, déduction faite du droit du dixième sur les places des voyageurs, de 20,272,860 34 aurait été augmentée par l'exploitation de la ligne entière, également d'un tiers, soit de 6,757,620 11

et se serait élevée à 27,030,480 45

Mais il nous paraît certain que le produit par kilomètre de la nouvelle section de Chalon à Lyon sera sensiblement plus élevé que le produit kilométrique moyen de la section actuelle de Paris à Chalon, par suite de la grande quantité de voyageurs que doit nous fournir la banlieue de Lyon, entre Vaise et Mâcon ; il nous paraît non moins certain que la terminaison complète de la ligne de Paris à Lyon, et la jonction par une voie ferrée non interrompue des deux plus grandes villes de France, sera une cause notable de développement et d'augmentation dans les relations qui existent aujourd'hui entre ces deux villes ; enfin, il est à remarquer que les recettes de l'année 1854 sont sur tous les chemins plus élevées que celles de 1853. Ces trois causes réunies nous font penser que si la ligne entière de Paris à Lyon avait pu être ouverte au public dès le commencement de 1854, les produits, que nous avons évalués tout à l'heure pour l'année entière, à 27,030,000 » auraient éprouvé une augmentation notable.

Nous pensons rester sensiblement au-dessous de la vérité en estimant cette augmentation à 15 0/0 seulement du montant des recettes telles que nous venons de les évaluer pour la ligne entière, d'après les éléments des produits de l'année dernière, soit à 4,054,000 »

Et nous croyons, en conséquence, pouvoir dire que la recette de 1854, si la ligne entière avait pu être ouverte à partir du 1er janvier de cette année, se serait élevée au moins à la somme de 31,084,000 »

Mais l'exploitation complète, en voyageurs et en marchandises, de la ligne entière de Paris à Lyon ne commencera guère qu'au 1er juillet prochain, et ce n'est que pendant les six derniers mois de cette année que nous profiterons de tous les avantages que notre ligne doit offrir.

Or, on sait que les recettes du second semestre de l'année sont toujours sensiblement plus fortes que celles du premier semestre, par suite surtout de la grande quantité de voyageurs que les vacances amènent aux chemins de fer pendant les mois d'août, septembre et octobre ; on peut évaluer la recette des six derniers mois de l'année à 55 0/0 de la recette annuelle totale.

Notre recette probable pour les six derniers mois de l'année 1854 nous paraît donc s'élever à 55 0/0 de 31,084,009 fr., soit à 17,096,000 »

Pour les six premiers mois de 1854, la recette sur la section de Paris à Chalon, qui a été, en 1853, de 9,230,000 » éprouvera une augmentation de 10 0/0 environ (1), soit de 923,000 »

Enfin, on aura encore une augmentation de recettes dans le mois de juin, produite par la circulation des voyageurs pendant ce mois de juin sur la section de Chalon à Lyon, augmentation que nous estimons devoir s'élever à 351,000

Et la recette brute probable de l'année 1854 nous paraît ainsi pouvoir être évaluée à la somme totale de 27,600,000

Déduisant de cette recette brute les dépenses de l'exploitation qui, dans un service à son début sur une partie notable de la ligne, pourront s'élever à 35 0/0 de la recette brute, soit à 9,660,000

Il restera pour la recette nette de l'exploitation proprement dite de 1854 17,940,000

A laquelle il faut ajouter :

1° La somme laissée en réserve au compte profits et pertes de l'année 1853, qui est, comme il est dit ci-dessus de 6,489,260 92

2° Les produits qui résulteront des placements de fonds de la Compagnie pendant l'année 1854, produits estimés devoir s'élever à 1,200,000 00

Et le total des recettes à faire en 1854 sera de 25,629,260 92

Sur cette somme, la Compagnie aura à payer pendant le cours de l'année :

1° A l'Etat, pour les intérêts dus sur le prix de la concession 1,919,166 90

2° Aux porteurs de nos obligations, deux semestres d'intérêt, 4,000,000 00

3° Au Trésor, pour notre abonnement pendant l'année 1854, sur le timbre des actions et des obligations, 116,650 »

4° A nos actionnaires pour les intérêts à 5 0/0 des fonds versés sur 250 f. par action pour le premier semestre, 1,656,250 »

Et sur 350 fr. par action sur le deuxième semestre, 2,318,750 »

Ensemble, 10,010,816 90 10,010,816 90

Et il restera à la fin de l'année 1854, pour le bénéfice à répartir entre nos actionnaires, 15 618,444 02

Soit par action (les actions étant au nombre de 265,000), 58 93

A quoi il faut ajouter les intérêts à payer sur les fonds versés dont il a été question ci-dessus, et qui montent par action à 15 »

Chaque action aura donc à toucher sur les produits de l'année 1854, en intérêts et dividendes, 73 93

Tels doivent être, d'après nos calculs, les résultats probables de notre exploitation de 1854, si, comme nous l'espérons, les produits des chemins de fer se maintiennent dans l'état de prospérité qui a signalé les premiers mois de cette année.

Il nous paraît cependant nécessaire de vous faire remarquer ici que le chiffre du dividende résultant des bénéfices réalisés en 1854, et s'élevant à 58 fr. 93 c., est un chiffre exceptionnel, qui est dû au partage de la réserve de 6,489,260 fr. 92 c. faite sur les bénéfices des années précédentes ; circonstance qui ne se reproduira pas dans l'avenir.

D'un autre côté, dans les années qui suivront 1854, nous toucherons les produits de notre ligne entière pendant les douze mois de l'année, tandis qu'en 1854 l'exploitation de la ligne entière n'aura lieu que pendant les six derniers mois.

Nous aurons, en outre, dans les années suivantes, à réunir aux produits de la ligne de Paris à Lyon, les produits de l'embranchement de Dijon à Besançon et de nos autres lignes secondaires; et si l'augmentation exceptionnelle que la réserve des années précédentes apporte au dividende de 1854 n'existe pas pour les années suivantes, elle sera, au moins en grande partie, remplacée par d'autres produits.

Préciser le chiffre de ces produits est une tâche que nous n'oserions pas entreprendre avec quelque assurance, et que nous laisserons à chacun de vous le soin de remplir suivant ses appréciations.

En résumé, chaque action aura à toucher :

Au 1er juillet 1854 :

Le dividende de 1853, soit,	25 »	
Les intérêts de six mois sur 250 fr. versés, soit,	6 25	
Ensemble,	31 25	31 25

Au 1er janvier 1855 :

Les intérêts de six mois sur 350 fr. versés, soit		8 75

Au 1er juillet 1855 :

Le dividende de 1854, soit, d'après nos estimations,	58 93	
Les intérêts de six mois sur 400 fr. versés,	10 »	
Soit ensemble	68 93	68 93

(1) Dans le premier trimestre de 1854, nos recettes n'ont éprouvé, sur les recettes correspondantes de l'année dernière, qu'une augmentation de 8 0/0 ; mais cette augmentation, sensiblement inférieure à celle qui s'est produite, en général, sur les autres lignes, nous paraît avoir été affectée par les difficultés que les services de bateaux sur le Rhône et sur la Saône ont éprouvées depuis le commencement de l'année jusqu'à ces derniers temps, difficultés qui ont réagi défavorablement sur la circulation des voyageurs et des marchandises sur notre ligne.

Et le total des sommes à toucher par chaque action, depuis le 1er juillet 1854 jusques et y compris le 1er juillet 1855, sera de 108 93

En retour, chaque action aura à verser à la caisse de la Compagnie, savoir :

Au 1er juillet 1854,	100 »
Au 1er janvier 1855,	50 »
Ensemble,	150 »

et se trouvera ainsi avoir payé 400 fr.

Nous vous ferons connaître, dans notre réunion ordinaire de l'année prochaine, à quelle époque et de quelle manière devront s'opérer les versements qui resteront à faire pour la complète libération de nos actions.

Dans le cours de l'année qui vient de s'écouler, le Conseil a dû procéder au remplacement d'un de ses membres, M. Mastermann junior, de Londres, qui a donné sa démission, en nous exprimant le regret de ne pouvoir pas prendre part aux délibérations du Conseil.

Le Conseil a pourvu à cette vacance, aux termes de l'art. 19 des statuts, et son choix s'est fixé sur M. Gouin (Alexandre), député au Corps législatif.

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Ratifie

La concession de l'embranchement de la Roche à Auxerre, telle qu'elle résulte du décret en date du 17 août 1853.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport, approuve et ratifie la convention intervenue entre S. Ex. M. le Ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et relative :

1° A l'acquisition des deux concessions de chemin de fer de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxonne à Gray et de Besançon à Belfort, suivant les conditions stipulées entre la Compagnie de Paris à Lyon et la Compagnie de Dijon à Belfort, par les traités des 15 octobre 1853 et 15 février dernier ;

2° A la concession d'un chemin de fer de Chalon à Dôle ;

3° A la concession d'un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saunier et de Lons-le-Saunier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon.

L'Assemblée générale donne, en même temps, au Conseil d'administration, les pouvoirs nécessaires pour aviser aux voies et moyens à employer pour l'exécution des travaux, et autorise le Conseil à contracter à cet effet un emprunt de 75 millions, au mieux des intérêts de la Compagnie.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Autorise

Le Conseil à poursuivre auprès du Gouvernement les modifications à introduire dans les statuts, par suite des résolutions précédentes.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Autorise

Le Conseil à poursuivre auprès du Gouvernement les modifications à introduire dans les statuts, par suite des résolutions précédentes.

CINQUIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Approuve et ratifie :

1° La demande en autorisation de Société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer de Ceinture, présentée à Son Excellence le Ministre de l'agriculture et du commerce, le 29 octobre 1852, au nom des cinq Compagnies concessionnaires du chemin de Ceinture par les membres délégués à cet effet des Conseils d'administration desdites Compagnies ;

2° Le projet de statuts destiné à régir cette Société anonyme, tel qu'il a été arrêté sous la date du 21 avril 1853, par les représentants des Compagnies concessionnaires et transmis au Conseil d'Etat par S. E. M. le Ministre de l'agriculture et du commerce.

L'Assemblée générale donne en outre tous pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet de consentir aux modifications qui pourraient être demandées par le Gouvernement dans les statuts projetés.

SIXIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Approuve

Les comptes présentés, et fixe à 25 fr. le dividende de l'exercice 1853.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Nous n'avons rien à signaler de saillant depuis notre chronique de jeudi dernier. La situation reste donc la même.

Il y a moins de transactions depuis huit jours, et malgré tout, les prix sont conservés.

Les fontes affinage sont toujours tenues de 160 à 155 fr. pour les fontes au charbon de bois pur, et 10 fr. de moins pour celles dans lesquelles il entre du coke.

La fonte pour deuxième fusion est maintenue ferme aux prix des dernières ventes.

En fers laminés la demande est limitée, les fabricants conservent les prix. La baisse ramènerait-elle les acheteurs ? Non, ce n'est pas une légère faveur qui engagera le marchand de fer à demander davantage ; une diminution de 5 ou 10 fr. tentée à dessein ne réveillera pas la spéculation, elle est trop craintive. Quand l'horizon politique est calme, une concession proposée pour une affaire importante décide l'acheteur à accepter ; aujourd'hui une baisse ne ferait pas vendre.

Les fers battus à la houille sont dans un état de stagnation, les fers au bois sont également dans cette position, et bien que les vendeurs soient décidés à faire quelques concessions, les affaires n'en sont pas plus animées.

Statue de George Stephenson.

La statue semi-colossale en marbre de feu George Stephenson a été inaugurée lundi dans la salle de la station d'Euston square du chemin de fer de Londres et du Nord-Ouest. Cette statue, qui a environ 8 pieds de hauteur, est l'œuvre du sculpteur Bailly. Elle a été élevée, par souscription, par les amis et ouvriers du célèbre ingénieur.

Correspondance.

M. XX., à X. — N° 1, affaire dans un déplorable état ; cependant quelques tentatives récentes paraissent devoir un peu l'améliorer. Nous pensons néanmoins qu'il serait sage de s'abstenir. — N° 2, l'intérêt n'est pas encore fixé.

M. C., à Paris. — C'est un bruit qui n'a aucun fondement sérieux ; cependant, à un moment donné, cela doit se réaliser.

M. N. S. — N° 1, non. — N° 2, achetez comme placement. — N° 3, vendez. — N° 4, rien.

M. W. E., à Londres. — N° 1, cet arbitrage est très-mauvais. — N° 2, celui-là est préférable, mais à la condition de l'exécuter avec son portefeuille et nullement en spéculation.

M***, à R. — N° 1, oui. — N° 2, oui certainement, mais il faut que les affaires soient arrangées ; en attendant, s'abstenir. — N° 3, bonne valeur. — N° 4, pour 1853 15 fr. d'intérêt et 25 fr. de dividende payables en juillet prochain ; pour 1854, l'évaluation est impossible. — N° 5, non. — N° 6, oui. — N° 7, la réduction sera minime.

M. L. — N° 3.

M. E. M., à Paris. — N° 1, valeur très-bonne et bon marché, mais n'y entrer qu'avec réserve. — N° 2, trop cher. — N° 3, mauvais. — N° 4, médiocre. — N° 5, très-ordinaire. — N° 6, bonne valeur au cours actuel. — N° 7, excellent. — N° 8, supérieurement bonne. — N° 9, très-excellent. — N° 10, valeur uniquement de spéculation. — N° 11, sans avenir.

M. F. L., à Thann. — N° 1, intérêt à 4 0/0 en janvier ; le dividende en juillet. — N° 2, le dividende pour 1853 sera de 30 fr. et payé en juillet. — N° 3, oui. — N° 4, à votre disposition.

M. G., à Londres. — N° 1, valeur excellente, mais peu de chance de hausse. — N° 2, valeur de placement. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. V. P. à Tours. — N° 1, cette valeur est de beaucoup préférable au n° 3. — N° 2, conservez. — N° 3, vendez.

M. XXX. — N° 1, oui, mais pas avec un caractère assez positif pour établir des espérances sérieuses. — N° 2, à peu près. — N° 3, attendez. — N° 4, les événements politique donneront seuls la solution que vous demandez. — N° 5, attendez.

M. R. à Saintes. — N° 1, avenir douteux. — N° 2, excellent placement. — N° 3, l'administration a pris une décision analogue.

M. V., à Saint-Etienne-du-Rouvray. — N° 1, oui, mais uniquement comme spéculation. — N° 2, comme placement et avenir, excellent. — N° 3, bonne valeur. — N° 4, valeur de spéculation.

M. D. — La Compagnie ne pourra ouvrir, faute de rails, la section d'Argenton, aussitôt que l'achèvement des travaux semblerait le permettre. — On complète d'abord la double voie sur Bordeaux.

M. C. L., à Bordeaux. — N° 1, achetez, mais comme placement. — N° 2, vendez. — N° 3, arbitrage excellent, mais à longue échéance.

M. F. L., à Paris. — Vos observations sont très-justes.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 9 au 15 avril 1854.

90,978 voyageurs	318,511 60
Bagages, marchandises, etc.	422,674 99
TOTAL	741,186 59

Semaine correspondante de 1853.

65,457 voyageurs	260,398 10
Bagages, marchandises, etc.	361,011 03
PRODUIT total	621,409 13

Recette totale du 1er janvier au 15 avril.

1854	10,145,080 61
1853	8,607,784 93
DIFFÉRENCE	1,537,295 68

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1854.

22,116 voyageurs	102,321 45
Bagages, marchandises, etc.	117,815 85
TOTAL de la semaine	220,137 30
TOTAL de l'exercice courant	3,004,414 45
Semaine correspondante de 1853	200 877 55
Exercice correspondant de 1853	2,632,577 90

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1854.

12,562 voyageurs	37,342 30
Bagages, marchandises, etc.	61,930 05
TOTAL de la semaine	99,272 35
TOTAL de l'exercice courant	607,370 85
Semaine correspondante de 1853	83,861 00
TOTAL de l'exercice correspondant	503,857 10

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1854.

Grande vitesse) 36,486 voyageurs	206,691 05
Petite vitesse) Bagages, marchand.	195,103 55
TOTAL de la semaine	401,795 59
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	4,956,436 45
TOTAL	5,358,231 95
Semaine correspondante de 1853	367,024 60
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	4,633,733 80
TOTAL de l'exercice correspondant	5,000,758 40

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 3 au 9 avril 1854.

12,912 voyageurs	28,931 45
Messageries, bagages, marchandises	33,897 09
TOTAL	62,828 54
Semaine correspondante de 1853	54,109 29
Recette totale du 1er janv. au 9 avril	821,682 87
— 1853	689,674 44
Différence en faveur de 1854	132,008 43

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1854.

Voyageurs	317,551 62
Bagages, marchandises, etc.	465,318 28
TOTAL	783,009 90
Semaine correspondante de 1853	650,481 68
Différence en faveur de 1854	132,588 22
Recettes du 1er janvier au 15 avril	11,053,329 37
Recette correspondante de 1853	8,510,956 14
Différence en faveur de 1854	2,542,373 23

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 15e semaine.

Du 9 au 15 avril 1854.

Voyageurs	241,884 45
Marchandises	336,609 36
TOTAL de la semaine	578,493 81
Recettes antérieures	6,935,417 75
TOTAL GÉNÉRAL	7,513,911 56
15e semaine de 1854	578,493 81
Semaine correspondante de 1853	431,343 95
Différence en faveur de 1854	147,149 86
Exercice 1854	7,513,911 56
Id. 1853	5,678,047 42
Différence en faveur de 1854	1,835,864 14

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 9 au 15 avril 1854

Voyageurs	13,531 20
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	28,009 40
TOTAL	41,540 60
Recettes antérieures	430,574 59
TOTAL	472,115 19

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 10 au 16 avril 1854.

Ouest. — 11,393 voyageurs (gr. vitesse	49,677 80
(Petite vitesse)	38,805 05
TOTAL	88,482 85
Rive droite. — 32,336 voyageurs	28,547 30
Rive gauche — 20,335 voyageurs	15,474 25
TOTAL	132,504 40
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	68,851 20
Rive droite	23,865 10
Rive gauche	11,430 65
TOTAL	104,146 95

Recette totale du 1er janvier au 16 avril 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	1,683,376 84
Idem, — 1853	1,394,107 43

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 2 au 8 avril 1854.

Voyageurs	79,648 00
Bagages et marchandises	118,982 20
TOTAL de la semaine	198,630 20
Semaine correspondante de 1853	163,744 10
Augmentation	34,886 10
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	2,555,971 07
Recette correspondante de 1853	1,988,428 75
Augmentation	567,542 32

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 2 au 8 avril inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

18,789 voyageurs, grande vitesse	37,930 07
Petite vitesse	123,325 42
Services annexes	5,568 93
TOTAL	166,824 42

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	36,587 16
Petite vitesse	104,665 97
Services annexes	6,231 16
TOTAL	147,484 29

Recette totale du 1er janvier au 8 avril :

1854	2,331,976 50
1853	1,930,306 90

Chemin de fer Léopold.

Movimento e Incasso del mese di Marzo 1854, col confronto dello stesso mese nell anno 1853.

		PASSEGGERI. N°	INCASSO. Lire	S.	D.
Da Passeggeri	1853 ..	64,441	110,167	13	4
	1854 ..	67,601	123,163	17	2
Da R. Dipartimenti	1853 ..	1,166	5,122	17	»
	1854 ..	1,140	8,493	3	»
TOTALI	1853 ..	65,607			
	1854 ..	68,741			
Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec.	1853		11,547	14	»
	1854		14,053	13	10
Mercanzie e Bestiami	1853		40,841	12	»
	1854		96,106	9	3
TOTALI	1853		167,679	16	4
	1854		239,817	3	3

Firenze, 7 Aprile 1854.

Il Direttore degli Affari Sociali,

UBALDINO PERUZZI.

CHEMIN DE FER

DU NORD. L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE. MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 12 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1854, est payable, à partir du 3 avril courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration; ils ne peuvent être envoyés par correspondance.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,

G. DE LAPEYRIÈRE.

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Le Président du Conseil d'administration,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER.

DE L'OUEST. MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES. MM. les actionnaires sont informés que, par décision du Conseil d'administration, il est fait appel du 7e dixième pour le 15 mai 1854.

En conséquence, MM. les porteurs d'actions devront opérer le versement de 50 francs par action aux adresses suivantes :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier de la Compagnie;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers de la Compagnie;

A Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon-street.

Ces versements devront s'opérer du 15 au 31 mai aux adresses ci-dessus.

Les porteurs d'actions sur lesquelles le versement appelé n'aurait pas été fait le 31 mai, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 mai.

Le semestre d'intérêt des sommes déjà payées, échéant le 15 mai 1854, sera déduit du versement appelé à raison de 5 fr. 10 c. par action libérée des six premiers dixièmes.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le directeur de la Compagnie,

W. FRAISSE.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, *rue et place de Strasbourg.* — Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire, le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853 et de la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire.

Et comme assemblée extraordinaire :

Sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl;

Sur l'exécution de la convention passée le 10 décembre 1851 avec M. le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture;

Et sur l'autorisation nécessaire au Conseil d'administration pour la vente des portions de terrains inutiles aux diverses sections de la ligne déjà construites.

CHEMIN DE FER

GRAND—CENTRAL DE FRANCE. Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations nos 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 144, obligations nos 2,861 à 2,880 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations nos 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations nos 661 à 680 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations nos 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations nos 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

Le Secrétaire général,

A. COURPON.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril courant, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée c'est-à-dire avant le 12 avril (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. *Assemblée générale.* — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, chez MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, 16, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

Le Président du Conseil,

Le duc de VALMY.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. EMPRUNT DE 60 MILLIONS 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur est payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Avis aux actionnaires.* — L'assemblée générale du 25 mars ayant fixé à 10 fr. le dividende de l'exercice 1853, MM. les actionnaires sont prévenus que ce dividende, ainsi que les 6 f. d'intérêts échéant le 31 mars 1854, leur sont payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

N. B. Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement du coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus qu'aux termes de l'art. 32 des statuts, une assemblée générale est convoquée, pour le samedi 29 avril prochain, à quatre heures très-précises, rue Laffitte, 23.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France, possesseurs de vingt actions et plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. les actionnaires domiciliés à l'étranger pourront faire le dépôt de leurs titres entre les mains de M. Pons, 2, Capel Court, à Londres, et de MM. Kohler et Ce, à Genève. Les certificats de dépôt, ainsi que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai indiqué ci-dessus.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Directeur,
A. Jordan.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, les titres au porteur ci-après désignés pourront, à partir du 24 avril courant, être déposés gratuitement dans la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, en échange des certificats de dépôt nominatifs.

Les titres admis au dépôt gratuit sont les suivants :

Grand-Central, actions et obligations ;

Rhône-et-Loire, obligations ;

Saint-Etienne à Lyon, obligations et reconnaissances de capitalisation.

Les demandes de dépôt ou de retrait seront reçues tous les jours, de 10 heures à 3 heures, dans les bureaux de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, à Paris.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire général,
A. Courpon.

SOCIÉTÉ SILÉSIENNE.

MM. les actionnaires de la Société Silésienne sont prévenus qu'ils peuvent déposer gratuitement leurs actions à la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme.

Il leur sera délivré reçu. — Leur carte d'entrée, pour la réunion du 27 avril, leur sera délivrée à Cologne, hôtel de Hollande.

CHEMIN DE FER

GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Tirage d'obligations. — Le 9 mai 1854, à 3 heures, en séance publique du Conseil d'administration, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort des obligations à amortir pour 1854 sur les deux séries de titres créés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, savoir :

Première série. Obligations de 625 *f.*

86 obligations de la série des 102,614 titres de 625 fr., revenant aux anciens actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

Deuxième série. Obligations de 500 *f.*

108 obligations de la série de 63,643 titres de 500 fr., dans lesquels sont pris les 11,600 revenant aux actionnaires de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Un avis ultérieur fera connaître les numéros des obligations affectées aux titres non encore échangés.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire général,
A. Courpon.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale ordinaire, en exécution de l'art. 52 des statuts, pour le mardi 25 avril courant, à 3 heures, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport annuel du Conseil d'administration, d'arrêter les comptes et de fixer le dividende.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, à partir du 17 courant.

CREDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier a l'honneur de rappeler aux porteurs de promesses d'obligations foncières qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., qu'ils doivent effectuer, du 15 avril au 1er mai prochain, le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50 c. par titre libéré de 300 fr., sera déduit de ce versement.

En conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50 c.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 109 fr., exigible du 15 octobre au 1er novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50 c.; il recevra des obligations définitives de 500 fr. portant jouissance du 1er mai, à 3 et à 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1er mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats nominatifs portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, de 11 heures à 3 heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se chargera d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1er au 15 mai prochain, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectuera jusqu'au 1er novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril 1854, à 10 heures du matin, au domicile de la Société, place Vendôme, 15.

Aux termes de l'art. 43 des statuts, cette assemblée se compose des 80 plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires de la Société des mines de zinc de Silésie que, par suite d'un arrangement intervenu entre elle et cette Compagnie, le dépôt des actions de Silésie est reçu gratuitement, tous les jours, au siége de la Société générale, place Vendôme, 15, de 10 heures du matin à 2 heures.

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

Dans leur assemblée générale du 20 mars, les actionnaires de la Compagnie ont voté la distribution d'un dividende de 25 f., payables :

12 fr. 50 le 30 juin ;

12 fr. 50 le 31 décembre.

Il reste disponible, pour être distribuée plus tard, une somme représentant environ 8 fr. par action.

COMPAGNIE

DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE.

MM. les actionnaires de la Compagnie des forges et chantiers de la Méditerranée sont prévenus que les intérêts du second semestre 1853 sont payables, à partir du 25 avril :

A Marseille, au siége de la Société, rue Saint-Ferréol, 51 ;

A Paris, chez MM. Adolphe Marcuard et Ce ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce ;

A Lyon, à la Compagnie de *l'Omnium*.

Marseille, le 13 avril 1854.

Le Directeur,
P. Taylor.

SOCIÉTÉ DES

MINES DE LA GRAND'-COMBE ET DES CHEMINS DE FER DU GARD

Obligations anciennes sorties au tirage du 28 mars 1854, pour être remboursées le 1er octobre prochain.

10	1763	3237	4688
19	1769	3268	4716
30	1774	3283	4728
76	1869	3284	4774
102	1956	3291	4789
106	1957	3315	4865
144	1966	3344	4874
151	1991	3408	4881
244	2016	3436	4883
328	2020	3637	4929
491	2037	3671	4970
524	2047	3708	5006
532	2092	3764	5023
547	2148	3815	5034
595	2157	3816	5038
631	2180	3836	5096
722	2191	3855	5099
765	2192	3888	5116
769	2207	3953	5132
797	2225	3957	5167
816	2227	3983	5207
821	2245	3988	5239
827	2248	4022	5254
858	2252	4076	5306
873	2338	4086	5331
898	2374	4098	5432
902	2404	4113	5444
914	2430	4154	5571
917	2447	4166	5606
935	2458	4223	5666
948	2495	4246	5683
952	2504	4306	5695
963	2589	4309	5702
974	2627	4323	5718
998	2636	4390	5721
1037	2637	4415	5744
1049	2639	4422	5769
1052	2645	4431	5772
1112	2647	4439	5773
1136	2653	4452	5802
1223	2702	4460	5815
1248	2729	4473	5821
1249	2748	4485	5857
1309	2750	4534	5864
1331	2762	4561	5885
1388	2763	4562	5898
1436	2772	4563	5925
1463	2846	4576	5953
1501	2875	4577	5980
1534	2962	4609	5998
1550	3071	4635	
1577	3091	4636	
1614	3093	4644	
1701	3211	4680	
1724	3319	4682	

Obligations nouvelles sorties au tirage du 26 mars 1854, pour être remboursées le 1er octobre prochain.

63	3004	5518	8308
75	3138	5578	8412
220	3182	5672	8516
253	3214	5736	8573
293	3315	5739	9028
382	3549	5750	9100
576	3665	5888	9140
686	3669	6033	9200
781	3740	6124	9497
1065	3770	6511	9651
1475	3778	6762	9686
1676	3839	6963	9899
2018	4083	7165	9746
2159	4822	7516	9807
2197	4865	7561	9824
2270	5004	7728	9910
2297	5304	7768	9915
2688	5326	7868	
2777	5483	8188	
2953	5504	8353	

—

Bons de liquidation sortis au tirage du 26 mars 1854, pour être échangés le 1er juillet 1854.

SÉRIE.	NUMÉROS.		
2	101	à	200
6	501	à	600
7	601	à	700
10	901	à	1000
16	1501	à	1006
24	2301	à	2400
25	2401	à	2500
27	2601	à	2700
43	4201	à	4300
49	4801	à	4900
54	5301	à	5400
57	5601	à	5700
58	5701	à	5800
60	5901	à	6000
61	6001	à	6100
68	6701	à	6800
73	7201	à	7300
80	8801	à	8900
92	0101	à	9200
97	0601	à	0700
100	9901	à	10000
101	10001	à	10100
104	10301	à	10400
106	10501	à	10600
112	11101	à	11200
122	12101	à	12200
134	13301	à	13400
140	13901	à	14000
142	14101	à	14200
146	14501	à	14600
150	14901	à	15000
155	15401	à	15500

COMPAGNIE DU

PALAIS DE L'INDUSTRIE. MM. les actionnaires de la Compagnie du Palais de l'industrie sont prévenus qu'aux termes de l'art. 38 des statuts de la Société, qui attribue aux actions pendant la durée des travaux de construction, un intérêt fixe de 4 0/0 l'an sur les versements effectués, le troisième semestre échéant le 20 avril 1854, soit 3 fr. par action, sera payé, à partir dudit jour :

A Paris, chez MM. Ardoin, Ricardo et Ce, 44, rue de la Chaussée-d'Antin,

A Londres, chez MM. A. et W. Ricardo, 11, Angel-Court-Trogmorthenstreet.

Leurs actions doivent être déposées à l'avance sans en détacher aucun coupon.

Le Directeur,
DE ROUVILLE.

NOTA. — A cette occasion, le Conseil d'administration de la Compagnie croit devoir donner avis à ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore versé le solde de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 décembre dernier, qu'il se verrait dans la nécessité de leur appliquer, dans toute leur rigueur, les dispositions de l'art. 11 des statuts, si ce versement n'était pas effectué dans le plus bref délai.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11; Chalcis; le 21.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours: les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyruth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours: les 1er et 21 avril, 11 mai, 1er et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs es 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'assemblée générale se réunira à Bâle le 27 avril, à 9 heures du matin.

Les cartes d'admission seront délivrées à Paris jusqu'au 26 inclusivement chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère, où l'on pourra aussi prendre connaissance d'un projet de modification des statuts, sur lequel MM. les actionnaires auront à délibérer, à l'effet d'autoriser la libération facultative des actions à 200 fr. au lieu de 500 fr.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Ce, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 26 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires ont été excessivement calmes sur toutes les valeurs pendant les premiers jours de cette semaine. La spéculation s'était presque entièrement retirée. Le système des escomptes a continué chaque jour, et les vendeurs forcés de se liquider par anticipation, n'ont pas toujours été disposés à subir les frais de courtage et de déports pour conserver leur position. Aussi les affaires engagées à terme au parquet sont devenues de plus en plus restreintes, et comme il y avait toujours des demandes de titres au comptant, les cours étaient maintenus et tendaient même peu à peu à se raffermir.

Les actions de la Banque de France, qui avaient été négligées pendant une quinzaine de jours et qui avaient rétrogradé sous la seule influence des besoins de capitaux, ont remonté rapidement de 2,600 à 2,650. Cette valeur est fort peu affectée par les variations de la rente. Il résulte du dernier bilan de la Banque et des bénéfices qui ont déjà été réalisés depuis le commencement de l'année, que les actions devront produire au moins 125 fr. de dividende pour l'exercice 1854.

Les obligations foncières ont encore éprouvé une forte baisse; les coupons de 500 ont fait un moment 380; mais ce cours était si avantageux qu'il a réveillé les demandes et qu'elles ont remonté immédiatement à 395.

Le Crédit mobilier a éprouvé cette semaine de fortes oscillations; les titres ont manqué en liquidation, et les actions ont remonté rapidement à 517 50, mais elles sont retombées à 495.

Les actions de chemins de fer ont été très-ferme pendant toute cette semaine. De nombreux escomptes ont eu lieu sur les grandes lignes, et, au moment de la liquidation, de fortes levées de titres ont été effectuées : un seul agent a levé cinq mille actions de l'Est ; aussi les cours ont repris faveur, et ils ont cédé difficilement au mouvement de baisse qui s'est manifesté hier sur la rente.

On a fait d'importants achats en actions d'Orléans, en vue d'acquérir le droit de souscrire aux nouvelles obligations. La Compagnie a accordé de si grands avantages pour l'émission de cet emprunt, que la souscription a été rapidement remplie. Cependant, quoique la souscription soit fermée depuis le 19, les actions ont continué à être très-fermes au comptant, et les cours n'ont pas été plus fortement entraînés que ceux des autres lignes par le mouvement de baisse.

Les actions du Nord ont repris encore une fois à 745, mais elles ne sont plus cotées que de 730 à 735. Cette ligne est une de celles dont les cours présentent le plus de stabilité et résistent le plus facilement aux mouvements de baisse. Il paraît que l'assemblée générale qui devait avoir lieu le 29 de ce mois, sera remise au 24 mai prochain, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées. Ce retard ne présente d'ailleurs aucun inconvénient, puisque le dividende qui doit être déclaré à l'assemblée n'est payable qu'à partir du 1er juillet. On pense qu'il sera de 30 à 32 fr.

Les actions de l'Est ont été continuellement réclamées. Elles avaient repris à 725, mais elles sont revenues à 715.

Les actions de Lyon ont éprouvé peu de variation. On attendait l'assemblée générale, dans laquelle on devait faire connaître le chiffre du nouvel appel de fonds.

Il était question depuis deux jours à la Bourse de nouvelles tentatives pour renouer les négociations relatives à la fusion des chemins de l'Ouest et de la Normandie. Il est à désirer que les Compagnies parviennent enfin à s'entendre pour terminer cette affaire qui traîne depuis plus de quinze mois.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 13 jusqu'à celle du 20 avril :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 63 10 à 64 20; elle a fermé à 63 50; elle a varié à terme de 63 05 à 64; elle est restée à 63 30.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 89 60 à 91; elle est restée à 90 30; elle a varié à terme de 89 50 à 90 50; elle est restée à 60.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,600 à 2,650.

Le Crédit mobilier a monté de 482 50 à 517 50; il est resté à 495.

Le Crédit foncier a varié de 455 à 450.

Les actions du Nord ont monté de 725 à 745; elles ont fermé à 735.

Les actions de l'Est ont monté de 707 50 à 725; elles ont fermé à 715 au comptant et à terme.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 525 à 535; elles ont fermé à 530.

Lyon a monté de 780 à 800; il a fermé à 785.

Orléans a monté de 1,040 à 1,057 50; il est resté à 1,042 50.

Rouen a monté de 815 à 843 50; il est resté à 830.

Le Havre a varié de 412 50 à 410.

Bâle a monté de 350 à 355.

Lyon à la Méditerranée a monté de 650 à 667 50; il est resté à 660.

L'Ouest a monté de 552 50 à 557 50; il est resté à 557 50.

Le Midi a monté de 505 à 520; il est resté à 505.

Le Grand-Central a monté de 397 50 à 405; il est resté à 397 50.

Saint-Germain a monté de 543 à 560; il est resté à 550.

Genève a varié de 420 a 425; il est resté à 420.

Dijon a fléchi de 525 à 510; il est resté à 520.

Versailles a varié de 290 à 285; Sceaux a été coté à 130; la Teste, à 200, et Dieppe à 290.

Samedi. — Les affaires étaient complétement nulles. Les cours étaient très-faibles, tant sur la rente que sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 50 à 63 20, et à terme de 63 35 à 63. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 90 25 à 89 90. L'emprunt 3 0/0 de 1854 a fait 63 75. La Banque de Fance a été cotée à 2,615; les obligations foncières (coupons de 500 fr.), à 390; le Nord, de 731 25 à 730; l'Est, de 712 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 525 à 522 50; Orléans, de 1,042 50 à 1,040; Lyon, de 785 à 782 50; l'Ouest, de 555 à 552 50; le Grand-Central, de 400 à 397 50; Saint-Germain, de 547 50 à 545. Rouen a fait 815; le Havre, 407 50; Bâle, 350. Lyon à la Méditerranée, 650; Cherbourg, 425; Dijon, 525; le Midi, 505 et 501 25.

Lundi. — Les cours étaient un peu plus fermes; l'importance des escomptes rend les affaires à terme de plus en plus rares. Il y avait quelques demandes pour la liquidation sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 30 à 63 45, et à terme de 63 10 à 63 25. Le 4 1/2 0/0 a fait 90 au comptant, et 89 75 à terme; l'emprunt de 1854, 64 25 au comptant. La Banque de France a monté de 5 à 2,620. Le Crédit mobilier a varié de 482 50 à 480; l'Est, de 707 50 à 715; les nouvelles de l'Est, de 527 50 à 528 75. Le Nord était à 730; Lyon, de 787 50 à 792 50; Orléans, de 1,045 à 1,055. Rouen a fait 810 à 815; le Havre, 410; Bâle, 352 50; Lyon à la Méditerranée, 670; l'Ouest, 550; Cherbourg, 420; Dijon, 510; le Midi, 502 50; le Grand-Central, 400; Saint-Germain, 545.

Mardi. — Les cours se soutenaient bien. La rente a même obtenu une légère amélioration. Mais les affaires sont toujours aussi nulles. Les chemins de fer étaient très-fermes. Toutes les valeurs ont éprouvé un peu de hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 30 à 63 40, et à terme de 63 65 à 63 40; le 4 1/2 0/0, de 90 50 à 90 10 au comptant. Le Crédit mobilier a monté de 480 à 500; le Nord, de 730 à 735; l'Est, de 715 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 528 75 à 530. Lyon a fléchi de 792 50 à 790; Orléans, de 1,055 à 1,050. Lyon à la Méditerranée a monté de 650 à 655; Saint-Germain, de 545 à 550; Cherbourg, de 425 à 430; Dijon, de 510 à 515; le Midi, de 502 50 à 505. Le Grand-Central s'est tenu à 400; l'Ouest, à 550; Bâle, à 355.

Mercredi. — La rente a éprouvé un mouvement de hausse assez rapide. Toutes les valeurs ont été demandées jusqu'à la clôture. Il y avait beaucoup de fermeté sur les chemins. La rente 3 0/0 a monté de 70 c. à 64 10 au comptant, et de 50 c. à 63 90 à terme; la rente 4 1/2 0/0, de 90, au comptant à 91; le Crédit mobilier, de 17 50 à 517 50; le Nord, de 8 75 à 543 75; l'Est, de 8 75 à 723 75; les nouvelles de l'Est, de 5 à 535; Lyon, de 5 à 795; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 665 ; Orléans de 5 à 1,055; Rouen, de 22 50 à 842 50; le Havre, de 2 50 à 412 50; Genève, de 5 à 425 ; l'Ouest, de 7 50 à 557 50 ; le Midi, de 5 à 510; Dijon, de 10 à 525; le Grand-Central, de 5 à 405; Saint-Germain, de 5 à 555. Versailles a varié de 290 à 285.

Jeudi. — Le mouvement de hausse a encore une fois avorté. Toutes les valeurs ont rétrogradé rapidement, et elles sont restées très-offertes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 64 10 à 63 50, et à terme de 64 à 65 30; le 4 1/2, de 91 à 90 30 au comptant, et de 90 50 à 90 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,650. Le Crédit mobilier a fléchi de 22 50 à 495; le Nord, de 8 75 à 735; l'Est, de 8 75 à 715; les nouvelles de l'Est, de 5 à 530; Lyon, de 10 à 785; Orléans, de 12 50 à 1,042 50; Rouen, de 12 50 à 830; le Havre, de 2 50 à 410; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 660; Genève, de 5 à 420; le Midi, de 5 à 505; le Grand-Central, de 5 à 400; Dijon, de 5 à 520; Saint-Germain, de 5 à 550. Cherbourg s'est tenu à 430. Dieppe a été coté à 290.

Vendredi. — Les consolidés anglais arrivaient avec 5/8 de baisse à 97 1/2, ce qui n'a pas empêché nos fonds de se soutenir avec beaucoup de fermeté, grâce à de nombreux escomptes. Les chemins de fer étaient très demandés. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 60 à 63 40, et à terme, de 63 55 à 63 35; le 4 1/2 0/0, de 90 75 à 90 30 au comptant. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a varié de 492 50 à 497 50; le Nord, de 732 50 à 736 25; Lyon, de 786 25 à 792 50; l'Est, de 712 50 à 720; Orléans, de 1,047 50 à 1,050; Saint-Germain de 545 à 547 50 ; le Grand-Central, de 402 50 à 400. Rouen a fait 830; le Havre, 407 50; Bâle, 355; Cherbourg, 430; l'Ouest, 555; Dijon, 530; le Nord, 505; Lyon à la Méditerranée, 660.

J. Mirès

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 15 au 21 avril 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émis.	Somme payée.	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 15 Compt.	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Compt.	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Compt.	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Compt.	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Compt.	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Compt.	Vendredi 21 Terme
710	913	99	400.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	730 »	730 25	730 »	731 25	735 »	735 »	741 75	742 50	735 »	735 »	731 25	737 50
tout.	137	99	72.000	500	tout	60 fr.	janv. 1854	Paris à Rouen	817 50	845 »	845 »	»	820 »	»	841 50	842 50	830 »	830 »	830 »	832 50
tout.	93	97	40.000	500	tout	28 fr. 50 p. un an.	sept. 1853	Rouen au Havre	407 50	»	410 »	»	410 »	»	411 50	»	410 »	»	407 50	»
tout.	51	94	36.000	500	400	8 fr. 30 p. un an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	290 »	»	250 »	»
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	juillet 1853	Caen et Cherbourg	»	»	430 »	»	425 »	»	430 »	»	430 »	»	430 »	»
tout	25	99	54.000	250	tout	21 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain	547 50	545 »	545 »	547 50	550 »	550 »	556 »	557 50	550 »	545 »	547 50	547 50
tout	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 0 m.	juillet 1853	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	285 »	»	285 »	»	»	»	»	»
149	»	99	70.000	500	250	»	avril 1853	Ouest	550 »	550 »	550 »	»	550 »	»	557 50	»	557 50	»	557 50	»
tout.	11	50	0.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1116	1502	99	300.000	500	tout	48 fr. 50 p. un an	oct. 1854	Orléans	1040 »	1040 »	1055 »	1052 50	1050 »	1047 50	1055 »	1055 »	1042 50	1042 50	1050 »	1047 50
627	660	99	250.000	500	tout	33 fr. p. un an	janv. 1853	Paris à Strasbourg	710 »	707 50	715 »	715 »	715 »	712 75	712 75	712 75	715 »	715 »	720 »	720 »
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0 p. un an.	»	Id. nouvelles	522 50	522 50	528 75	527 50	530 »	530 »	535 »	535 »	530 »	530 »	530 »	530 »
11	198	9	84.000	350	tout	14 fr. p. un an.	janv. 1853.	Strasbourg à Bâle	350 »	»	352 50	»	358 »	»	355 »	»	355 »	»	355 »	»
353	513	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv 1854	Paris à Lyon	782 50	781 25	782 50	783 75	790 »	787 50	795 »	795 »	785 »	785 »	792 50	792 50
	»	99	2.300	500	100	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.300	500	250	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon	505 »	»	540 »	»	545 »	545 »	525 »	525 »	500 »	»	530 »	540 »
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	400 »	»	»	»	»	»	425 »	427 50	420 »	»	»	»
»	»	99	80.000	500	300	8 fr et 4 0/0 p. un an	juin 1853.	Lyon à la Méditerr.	650 »	650 »	650 »	600 »	656 »	655 »	665 »	663 75	660 »	657 50	660 »	657 50
»	750	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853	Chemins du Midi	504 25	500 »	502 50	»	505 »	505 »	510 »	»	515 »	505 »	505 »	»
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	500	250	4 0/0 (1).	»	Grand Central	397 50	398 75	400 »	397 50	400 »	»	405 »	405 25	400 »	397 50	410 »	400 »
tout.	40	99	12.500	1.000	tout	40 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	30	99	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1853.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 15 Compt.	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Compt.	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Compt.	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Compt.	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Compt.	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Compt.	Vendredi 21 Terme
Rentes 3 0/0	63 20	63 »	63 45	63 35	63 40	63 40	64 10	63 01	63 50	63 30	63 50	63 30
Rentes 4 1/2 0/0	99 90	99 50	90 »	»	90 10	»	91 »	»	90 80	90 »	90 80	90 »
Banque de France	2615 »	»	2620 »	»	2625 »	»	2640 »	»	2650 »	»	2650 »	»
Crédit mobilier	475 »	475 »	490 »	495 »	500 »	505 »	517 50	515 »	495 »	492 50	497 50	493 25
Comptoir national	191 »	»	»	»	190 »	»	195 »	»	195 »	»	195 »	»
Banque foncière	455 »	»	»	»	450 »	»	450 »	»	»	»	450 »	»
Dº Obligations Cert.	»	»	915 »	»	»	»	915 »	»	»	»	»	»
Dº Obligations de 500 fr	390 »	»	395 »	»	395 »	»	392 50	»	394 »	»	392 50	»
Dº 10e d'Obligations	91 »	»	»	»	»	»	»	»	» 50	»	90 »	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts par année.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1854.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	90.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	90 —	535	375	625	5 0/0	»	Dº
1853.	191.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº.	3.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº
Dº.	50.300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1848.	11.431	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº.	0.301	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1852.	4.405	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853.	17.200	» »	1.050	375	1.250	5 0/0	»	Dº
1841.	7.219	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº
1850.	9.904	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Dº
1842.	8.898	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1848.	3.333	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1845	3.887	72 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	4.909	99 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1848.	15.000	76 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre
1848.	5.000	87 —	1.000	tout.	1.250	0 0/0	Dº	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.
1841.	1.000	» »	»	tout.	025	25 »	Dº	avril octobre.

Cours du 15 au 21 avril 1854.

Noms des compagnies.	15	17	18	19	20	21
Nord Boulogne	300 »	300 »	300 »	310 »	300 »	300 »
Paris à Lyon	985 »	985 »	985 »	985 »	985 »	985 »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	477 50	475 »	475 »	475 »	475 »	475 »
Dº Nouvelles 3 0/0	290 »	290 »	290 »	290 »	290 »	290 »
Montereau à Troyes	492 50	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	»	»	495 »	492 50	492 50	491 25
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Versailles r. d.	»	»	»	»	»	»
Ouest	955 »	955 »	»	»	950 »	950 »
Dº (nouvelles)	955 »	»	950 »	»	950 »	»
Saint-Etienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	1000 »	»	1000 »	»	»	»
Dº (Nouvelles 1849)	940 »	»	940 »	»	»	»
Dº (Nouvelles 1852)	290 »	291 »	290 »	291 25	291 25	290 »
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	975 »	975 »	970 »	»	975 »
Rouen au Havre	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	475 »	»	475 »	475 »	»
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 14 au 20 avril 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	14	15	17	18	19	20
Nord		725 » à 731 25	725 » à 731 25	725 » à 737 50	717 50 à 750 »	718 25 à 750 »
Paris à Strasbourg		705 » à 712 50	702 50 à 750 »	706 25 à 718 75	712 50 à 725 »	718 75 à 737 50
Orléans		1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »
Paris à Rouen		800 » à 850 »	800 » à 850 »	800 » à 850 »	800 » à 850 »	800 » à 850 »
Rouen au Havre		425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »
Lyon		777 50 à 785 »	777 50 à 785 »	791 25 à 791 75	787 50 à 800 »	793 75 à 800 »
Ouest		»	»	»	»	»

P. (papier, offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours
Caisse Bechet, Dethomas et Cº.	500	410	Echarcon........Papeterie.	1000	1030	Gaz de Wazemmes	500	»	Sécurité........Maritime.	5000	29 0/0 b.
—	»	»	Essonne........Papeterie.	1000	»	— d'Arles, 1re série	400	90	Sauvegarde........Maritime.	5000	12 0/0 b.
Oblig. de la ville de Paris (1849).	1000	1010 »	Bastennes........Asphalte	1000	400	— Dº 2e série	400	45	Océan........Maritime.	5000	25 0/0 b.
Dº Dº (1852)	1000	» »	Monceaux-sur-Sambre... Forges	1000	1700	— de Besançon	450	505	Nationale........Incendie.	5000	145 0/0 b.
Sambre à l'Oise........Canal.	1000	775	Aveyron (Decazeville)....Forges.	5000	6000	— de Boulogne (Paris)	1000	»	Générale........Incendie.	5000	32.500
Sambre française canalisée	500	1500	Maubeuge (Nord)........Forges.	500	540	— de Versailles	500	575	Union........Incendie.	5000	57 0/0 b.
Trecs........Cuivre.	100	92 50	Alais........Forges.	3000	1750	— de Cherbourg	500	70	France........Incendie.	5000	32 0/0 b.
Vieille-Montagne........Zinc.	200	450	Chatillon et Commentry. Forges.	1000	1100	Messageries impériales	1000	1000	Phénix........Incendie.	1000	3300
Nouvelle-Montagne........Zinc.	1000	1300	Providence........Forges	1000	1032 50	— Gaillard	1000	1000	Providence........Incendie.	2500	31 0/0 b.
Meuse........Zinc.	250	»	Herserange (n. libér.)..Forges.	300	310 »	Gondoles parisiennes	100	100	Urbaine........Incendie.	5000	72 0/0 b.
Stolberg........Zinc.	750	1025	Le Phénix	750	»	Omnibus (Entreprise générale)	1000	1700	Confiance........Incendie.	5000	5 0/0 b.
Eschweiler	750	0 4	De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4550	Omnibus rive gauche	250	»	Eventualités d'Avignon	31 50	»
Mouzaïa (Algérie).... Cuivre.	100	36 »	Valentin-Cocq........Usine.	500	500	Favorites........Omnibus.	500	1625	— de Cette	10	»
Blanzy........Charbon	500	550	Société Cail et Cº........Usine.	500	602 50	Hirondelles........Omnibus.	1000	»	— de Fampoux	25	»
Commentry........Charbon.	1/3 500	510	Christofle........Usine.	500	915	Orléanaises........Omnibus.	1000	735	Glaces d'Oignies....Belgique.	1000	1110
Charbonnages belges	500	330	Tuyaux de Chameroy.....Usine.	500	»	Tricycles........Omnibus.	500	500	— d'Aix-la-Chapelle	375	370
Pont-de-Loup (sud)...Charbon.	1000	230	Télégraphe sous-marin	25	25	Compagnie générale...Pet. voit.	500	565	— de Montluçon	500	410
Mines de la Loire........Charbon.	1/7230	430	Gaz anglais (Paris)	2500	»	Dames........Pet. voit	500	500	Docks	250	175
Centre-du-Flénu........Charbon.	1000	450	— français (Paris)	500	875	Parisiennes........Pet. voit.	500	505	Journaux réunis	500	540
Long-Pendu........Charbon.	500	»	— parisien (Paris)	1000	1175	Sylphides........Pet. voit.	500	510	Moberly (Amiens)	500	730
Epinac........Charbon.	1/2 400	»	— de Belleville libéré	500	1100	Générale........Ass. maritime.	12500	45 0/0b.	Cosain (Frévent)	500	500
Haute Loire........Charbon.	500	250	— du Nord (Batignolles)	500	615	Lloyd français........Maritime.	5000	151 20 0	Gamaches	500	»
Montchanin........Charbon.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	765	Union des Ports........Maritime.	5000	13 0/0 b.	Palais de Cristal	100	92 50
Azincourt........Charbon.	1/1 500	500	— de l'Est (Vincennes)	500	»	Mélusine........Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Rocher	500	350

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 719. 13e ANNÉE. — N° 17. SAMEDI, 29 AVRIL 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris...........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Etranger........	16 »	30 »

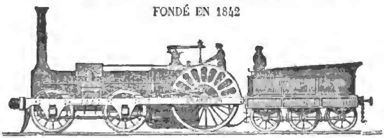
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



SOMMAIRE.

Chemin de fer d'Orléans.

Placement de l'emprunt de 36 millions.

L'habile sacrifice consenti par les administrateurs du chemin de fer d'Orléans en faveur des actionnaires de la Compagnie, a pleinement assuré la souscription intégrale de l'emprunt autorisé par la dernière assemblée générale.

Le chiffre de cet emprunt était, on se le rappelle, de 36 millions. Le Conseil, ayant à choisir entre divers systèmes dont plusieurs tendaient à créer des titres de coupures différentes de celles déjà mises en circulation, a donné, avec toute raison, la préférence aux obligations rapportant 15 fr. d'intérêt annuel et remboursables à 500 fr. en 96 ans, en tout semblables aux obligations de l'emprunt de 51 millions émis en 1852 à la suite de la fusion.

Le prix de l'émission du nouvel emprunt a été fixé à 275 fr. payables :

75 fr. dans les dix jours de l'avis de répartition.

100 fr. au 1er octobre prochain.

100 fr. au 1er avril 1855.

Les obligations étant délivrées avec la jouissance entière depuis le 1er janvier 1854, la bonification d'intérêt représente, en la calculant à 5 0/0, une somme de 11 fr. 88 c., ce qui réduit le prix effectif de l'obligation à 263 fr. 12 c.

Le revenu annuel de chaque obligation étant de....................	15 fr.	
La prime de remboursement étant de 236 fr. 88 c., ce qui exige pour chaque obligation une annuité supplémentaire de	»	8576
Le revenu total par obligation est de................	15 fr.	8576

Soit 6.02 0/0 de la somme réellement déboursée.

Les actionnaires de la Compagnie d'Orléans en faveur desquels le droit de souscrire le nouvel emprunt a été exclusivement réservé, ont facilement compris tous les avantages du placement qui leur était offert et se sont empressés d'en profiter.

Le nombre des obligations à émettre était de 130,000 ; il en a été demandé :

Par les actionnaires............	185,000
Par le public non actionnaire....	40,000

Toutes les demandes du public se trouvent ainsi écartées; quant à celles des actionnaires, elles seront forcément réduites à environ 91 actions par 100 actions déposées.

Le succès de l'opération est donc parfaitement assuré, et si le taux d'émission est bas, s'il impose un sacrifice à la Compagnie, ce sont les actionnaires qui en profitent, et l'entreprise elle-même y trouve cet avantage précieux d'assurer la continuation de travaux productifs, dont la mise en valeur rendra, en bénéfices, bien au-delà du prix supplémentaire qu'il aura fallu payer pour les achever plus promptement.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 26 AVRIL.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des intéressés dans la Compagnie du chemin de fer de l'Est a eu lieu le 26 avril dans la salle Herz, sous la présidence de M. le comte de Ségur, président du Conseil d'administration.

A trois heures et quart, le nombre des actions représentées s'élevant à 100,902, la séance a été ouverte par M. le président, et le bureau composé de MM. Fould et Greininger comme scrutateurs, et de M. Salvador comme secrétaire.

Lecture du rapport du Conseil a été donnée ensuite par M. Ad. Bossanges, secrétaire général de la Compagnie.

On trouvera plus loin ce document, dont la première partie rend compte des opérations administratives de l'exercice 1853, et notamment de l'état de la liquidation des anciennes Compagnies de Montereau et de Gray, et des conditions auxquelles se sont opérées récemment la fusion avec la Compagnie de Strasbourg à Bâle et la concession à la Compagnie de l'Est d'un raccordement avec les chemins de fer badois.

La seconde partie du rapport est consacrée à l'exposition des travaux exécutés en 1853, et la troisième, aux résultats de l'exploitation pendant le même exercice. Nous engageons les actionnaires à lire avec soin cet exposé, qui les édifiera complétement sur la situation de l'entreprise et sur son avenir.

Le développement des transports dépasse de beaucoup toutes les prévisions. Déjà sur l'embranchement de Saarbruck, par exemple, on transporte jusqu'à 1,000 tonnes de houille par vingt-quatre heures, et ce chiffre ne répond pas encore, à beaucoup près, à tous les besoins de la consommation industrielle et domestique; aussi commande-t-on un nou-

veau matériel et presse-t-on la pose de la seconde voie entre Metz et la frontière prussienne, afin de pouvoir augmenter le nombre des trains.

L'embranchement de Reims n'a pu être livré encore à la circulation. On espère qu'il le sera dans le courant de juin prochain.

La gare de Strasbourg n'est pas non plus terminée; on pense pouvoir y installer les services en septembre prochain. Des arrangements pris avec la ville permettront de relier la gare et les voies du chemin de fer avec l'entrepôt des douanes, qui va être transféré près de la gare.

L'embranchement de Thionville devrait être en activité depuis plusieurs mois; les retards apportés par les maîtres de forges à la livraison des rails retarderont l'ouverture jusque vers la fin de l'été.

Le développement de la circulation a rendu nécessaire l'augmentation du matériel roulant; 67 machines, 72 voitures à voyageurs, 90 fourgons ou trucks et 1,516 wagons de marchandises pouvant contenir chacun 8 à 10 tonnes, ont été livrés à la Compagnie en 1853; il reste à recevoir cette année sur les commandes faites 52 machines, dont 6 de gare et 255 wagons; 28 autres machines, 80 voitures à voyageurs et 255 wagons doivent être également livrés d'après les commandes faites par l'ancienne Compagnie de Gray; enfin, il a été commandé 150 nouvelles locomotives pour le service des nouvelles concessions.

Les ateliers, les remises pour wagons, les rotondes pour locomotives primitivement établis, sont devenus insuffisants; on augmente ceux qui existent et on en construit de nouveaux sur divers points de la ligne.

Depuis que le chemin de l'Est plonge, par Forbach, dans le bassin de Saarbruck, l'administration se préoccupe de remplacer le coke belge, qu'il faut faire venir de Mons ou des environs, par du coke fabriqué avec des houilles prussiennes. A cet effet, 84 fours à coke ont déjà été construits par la Compagnie, 120 autres vont être établis, de manière à porter la fabrication quotidienne à 180 tonnes par jour, quantité nécessaire pour le service de la traction du réseau de l'Est.

Cette substitution permettra à la Compagnie de réaliser sur cet article de dépense une économie de 12 fr. par tonne de coke, soit environ 2,000 fr. par jour, ou 1 fr. 46 c. par action et par an.

Bien que gênée par l'insuffisance de matériel et par la simple voie de l'embranchement de Forbach, l'exploitation de 1853 a donné de fort beaux résultats.

Il est curieux de les comparer avec ceux de 1852.

DÉSIGNATION.	1852.	1853.
Produit des voyageurs,	8,510,174 f.	11,425,041 f.
Produit des marchandises,	5,735,839	11,680,478
Transport par jour (tonnes),	1,198	2,227
Transport par jour (distance entière),	353	609
Produits bruts, totaux,	15,928,460 f.	25,329,109 f.
Exploitation moyenne (kilomètres),	508	627
Produit moyen par kil.	30,798 f.	40,397 f.

Ce dernier fait de l'accroissement du produit kilométrique correspondant à l'extension du parcours est des plus remarquable.

Nous venons de dire que les produits bruts de l'exploitation pendant l'année 1853 s'étaient élevés à 25,329,109 33

En y ajoutant les intérêts des fonds placés et un reliquat de 1852, le tout monte à	25,859,909 27
Il faut en déduire pour dépenses d'ordre,	1,843,501 36
Il reste brut,	24,016,407 91
Les dépenses d'exploitation ont été de	10,038,569 89
Produit net,	13,977,838 02

qui a reçu l'affectation suivante :

Intérêts de l'emprunt,	925,000 00
Caisse de retraites,	75,000 00
Fonds de réserve,	398,891 90
Ensemble,	1,398,891 90
Intérêts 4 0/0 aux actions	5,000,000 00
Dividende des actions, (30 fr. 30.),	7,575,000 00
Reliquat non distribué,	3,946 12
Total égal,	13,977,838 02

Le revenu de chaque action pour 1853 s'élève ainsi à 50 fr. 30 c. ou 10.06 0/0; les intérêts ont déjà été touchés; le dividende de 30 fr. 30 c. sera payé à partir du 1er mai.

Après la lecture du rapport que nous venons de résumer, et qui a été suivie de vifs applaudissements, M. le président a donné la parole aux membres de la Commission de vérification des comptes pour faire connaître le résultat de l'examen auquel ils ont eu à se livrer.

Ecritures, caisse, portefeuille, comptabilité-matière, tout a été, bien entendu, trouvé parfaitement en règle par la commission, qui s'est plu à rendre témoignage à diverses reprises de l'ordre parfait qu'elle a observé dans toutes les parties du service, ainsi que du zèle et de l'aptitude des employés de la Compagnie. Jusque-là, le rapport de la commission des comptes ressemblait si exactement à ceux des années précédentes que l'on n'y prêtait que peu d'attention, lorsque tout à coup une réserve faite sur un point, et bientôt expliquée par un assez long commentaire, est venue jeter des craintes dans l'esprit des actionnaires sur les conséquences d'un traité intervenu l'année dernière entre la Compagnie de l'Est et la Société générale de Crédit mobilier, pour assurer aux actionnaires de Strasbourg tout le bénéfice de la souscription des nouvelles actions de Mulhouse.

Avant d'entrer dans plus de détails sur l'incident auquel cette observation a donné lieu, qu'il nous soit permis de faire remarquer avec l'une des personnes qui ont pris part au débat, avec M. d'Eichtal, que la Commission des comptes est sortie complétement de ses attributions en discutant dans son rapport un acte administratif du ressort exclusif du Conseil.

La Commission des comptes n'est chargée, son nom l'indique, que de vérifier des écritures, de rapprocher de chaque article de dépenses les pièces justificatives, de contrôler les inventaires de magasins, de caisse, de portefeuille, etc. A cet effet, tous les livres de la Compagnie doivent être mis à sa disposition; elle peut remonter jusqu'aux premiers éléments de la comptabilité, aux feuilles et aux livres auxiliaires tenus dans les stations et dans les ateliers, et s'assurer, par quelques exemples pris au hasard, si le tout cadre bien avec les écritures générales.

Peut-être trouvera-t-on qu'un semblable contrôle n'est pas bien nécessaire, la régularité des écritures ne prouvant absolument rien au fond : nous serons tout à fait de cet avis; mais cependant c'est à cela que se bornent et que doivent se borner les fonctions des commissaires des comptes. Vouloir étendre leurs attributions, leur reconnaître le droit d'apprécier, de contrôler des actes d'administration, c'est faire du désordre et de l'anarchie avec une institution créée dans un but tout contraire.

Si les commissaires des comptes ont pu critiquer dans leur rapport le traité de finances passé avec le Crédit mobilier, ils auraient donc pu, au même titre, apprécier tous les marchés généralement quelconques, tous les traités de transport et de correspondance, tous les tarifs, les traitements des employés, etc., c'est-à-dire contrôler non plus les comptes, mais l'administration. Or, avant d'admettre un semblable contrôle, il faut en bien voir toutes les conséquences. Si, à côté du Conseil qui étudie les questions, les discute et les décide sous sa responsabilité, il y a des contrôleurs irresponsables pouvant se mêler de tout et tout remettre en discussion devant l'assemblée, le Conseil, on le comprend, ne prendra aucune décision importante avant de s'être assuré de l'approbation des contrôleurs, qui deviendront ainsi de véritables administrateurs négatifs, armés d'un droit de *veto* ou de critique pour tout arrêter, tout entraver, c'est-à-dire que l'on ne fera rien et que les intérêts des actionnaires seront gravement exposés.

Ces réserves faites sur la question de principe et sur les dangers qui résulteraient de l'empiétement commis l'autre jour par les commissaires de Strasbourg, si on venait jamais à l'admettre comme un droit et comme une règle, venons à la discussion incidente à laquelle a donné lieu l'observation critique dont il s'agit. Cette observation porte sur le point suivant.

La Compagnie de Strasbourg a traité l'année dernière avec le Crédit mobilier pour que celui-ci fit aux actionnaires qui en auraient besoin, l'avance, sans commission, des deux premiers cinquièmes du capital des nouvelles actions de Mulhouse mises à leur disposition.

Ce traité assurait à la Compagnie de Strasbourg le placement immédiat de son nouveau capital, sans aucune perturbation ; il lui garantissait la parfaite régularité des premiers versements, les plus difficiles à faire en temps de crise; enfin et surtout il conservait aux actionnaires de Strasbourg tout le bénéfice de l'émission des nouvelles actions, bénéfices qui n'étaient d'ailleurs que la juste compensation de la perte de valeur que subissaient les titres anciens par suite de leur doublement, avec partage des revenus après quatre ans.

Pour le Crédit mobilier, ce traité impliquait l'engagement d'avancer jusqu'à concurrence de 50 millions, sans commission. En réalité, l'avance a été moins forte, il est vrai, mais elle pouvait s'élever à cette somme, et l'intervention du Crédit mobilier a rendu un service effectif, d'abord à près de 1,600 actionnaires, représentant ensemble 46,000 actions dont le versement ne pouvait pas être fait; ensuite à tous les actionnaires, même aux plus riches, attendu que si le Crédit mobilier n'eût pas fait le versement pour les titres mal classés, il eût fallu les vendre, ce qui eût déprécié notablement les cours.

Jusqu'ici, on le voit, tous les avantages du traité sont pour la Compagnie de Strasbourg et pour ses actionnaires, toutes les charges pour le Crédit mobilier; c'est à cela pourtant que la Commission des comptes aurait voulu restreindre la convention ; car ce qu'elle a blâmé, c'est que, par les articles suivants, le Crédit mobilier ait stipulé le prix du concours qu'il prêtait à la Compagnie de l'Est et à ses actionnaires. Ce prix, c'est l'engagement de verser en compte courant, dans les caisses du Crédit mobilier et jusqu'à leur emploi, les fonds à provenir des versements à faire sur les actions de Mulhouse. La Compagnie de l'Est n'est tenue à ce versement que pour les sommes excédant un capital de 10 millions qu'elle se réserve la faculté de conserver elle-même; les conditions du compte courant sont: l'intérêt à 2 1/2 0/0 pour les premiers 10 millions, à 3 0/0 pour le surplus, et pas de commission.

Telle est la stipulation que les commissaires des comptes ont trouvée, non pas précisément exorbitante, mais dangereuse, et sur laquelle ils ont cru devoir appeler l'attention de l'assemblée. Déjà, ont-ils dit, les sommes versées en compte courant au Crédit mobilier s'élèvent à 14 millions, elles peuvent atteindre à un moment donné le chiffre de 30 millions, le dépasser même, et alors, que deviendra la Compagnie de Strasbourg si une crise survient ?

On conçoit aisément l'émotion qu'un pareil cri d'alarme devait exciter au milieu d'une réunion d'actionnaires. Le Crédit mobilier est d'ailleurs une institution trop nouvelle pour être bien populaire; elle a supprimé pas mal d'intermédiaires, et s'est acquis par là des adversaires plus ardents que désintéressés; elle a rendu à beaucoup de gens qui ne s'en doutent pas, des services très-réels en égalisant et en abaissant le prix des reports; mais précisément parce qu'on ignore en général l'action modératrice qu'elle a exercée, on ne lui en sait aucun gré: aussi n'y a-t-il rien de surprenant à ce que les craintes éveillées l'autre jour par la Commission des comptes n'aient été aussitôt ressenties par un certain nombre d'actionnaires présents à la réunion.

M. Emile Pereire, administrateur de la Compagnie de Strasbourg et l'un des fondateurs du Crédit mobilier, s'est chargé de répondre à toutes les questions de fond soulevées, tant par les commissaires des comptes que par plusieurs actionnaires; M. Ad. d'Eichtal a complété cette réponse en traitant la question des droits et des attributions des commissaires. Ayant déjà analysé les très-justes observations de M. d'Eichtal, nous allons essayer maintenant de résumer les explications substantielles fournies par M. E. Pereire.

Il a commencé par donner lecture du texte complet du traité objet de la discussion. Les considérants qui précèdent le dispositif font bien ressortir les motifs qui ont fait agir la Compagnie de Strasbourg, ainsi que les avantages qu'elle a stipulés en faveur de ses actionnaires. Vient ensuite le traité lui-même, traité synallagmatique, engageant les deux parties, le Crédit mobilier d'abord, jusqu'à concurrence de 50 millions pendant un an sans commission; la Compagnie de l'Est ensuite, pour ses fonds libres, au-delà de 10 millions, avec faculté de les retirer à mesure de ses besoins, en prévenant quelques jours à l'avance. Rien là dedans d'excessif, rien d'onéreux ; on en convient volontiers, ne pouvant faire autrement; mais alors on se rejette sur le danger, et l'on déclare préférable un placement en rentes, en bons du Trésor, ou même un simple dépôt à la Banque.

La réponse sur tous ces points est aussi simple que péremptoire.

On dit :

1° Au 31 mars dernier, la Compagnie de l'Est était créancière du Crédit mobilier de 14 millions; cette créance peut atteindre et même dépasser 30 millions : — là est le danger.

2° Le placement des fonds disponibles en rentes, en bons du Trésor ou à la Banque, est recommandé comme préférable : — là est la sécurité.

Quant au premier point, le chiffre de 14 millions, montant de la créance de l'Est sur le Crédit mobilier, au 31 mars, il a besoin d'être rapproché de deux autres chiffres :

1° De celui de 4,600,000 fr., avancés par le Crédit mobilier pour le premier versement de 100 fr. sur 46,000 actions;

2° De celui de 17 millions, montant des bons émis par la Compagnie de l'Est pour la liquidation des Compagnies de Gray et de Montereau que le Crédit mobilier a en portefeuille. Si donc, d'une part, la Compagnie de l'Est a une créance de 14 millions sur le Crédit mobilier, dont 4,600,000 fr. pour versement sur ses actions, elle lui doit d'une autre part 17 millions. De sorte qu'en définitive, c'est l'Est qui doit 3 à 7 millions au Crédit mobilier. Depuis le 31 mars, la créance de 14 millions est descendue à 10 millions, par suite de divers retraits effectués suivant les besoins des travaux, et la dette de 17 millions est restée entière, ce qui porte le solde débiteur de l'Est à 7 millions.

Ce chiffre peut et doit changer, il est vrai. Un versement de 50 fr. par action est appelé pour les premiers jours de mai, et doit produire 12,500,000 fr.; au mois de novembre il y aura 100 fr. à verser, soit 25 millions, et ensemble 37 millions et demi. Voilà le chiffre indiqué par les commissaires, bien que non formulé par eux ; mais comment n'ont-ils pas dit en même temps que les paiements à faire sur les travaux, sur les fournitures, sur les commandes exigeaient des sorties de fonds journalières qui diminuaient incessamment l'encaisse? Ce n'est pas pour le plaisir de payer des intérêts sur des fonds inutiles, que la Compagnie a appelé un versement; c'est pour satisfaire aux besoins de ses travaux et ne pas avoir à craindre de manquer d'argent au milieu de la campagne. L'appel a été fait longtemps à l'avance : un léger à-compte est demandé pour mai, et six mois s'écouleront avant que le reste soit exigible ; c'est-à-dire que tout a été calculé pour prévenir un encombrement d'argent, pour proportionner les recettes aux dépenses et soulager les actionnaires en les prévenant d'avoir à se mettre en mesure pour le mois de novembre, époque où les travaux étant attaqués sur plus de points à la fois, exigeront des sommes plus considérables. Ajoutez enfin que pour le versement immédiat de 50 fr., le Crédit mobilier a offert de l'effectuer pour le compte des actionnaires, et est venu encore à leur secours dans un moment difficile.

Ainsi donc, sur ce premier point, en fait *actuel*, le Crédit mobilier ne doit rien à Strasbourg, il est au contraire son créancier pour plusieurs millions; — en fait *futur*, les versements sont calculés par la Compagnie de l'Est de manière à assurer la marche régulière des travaux, mais sans excès de nature à accumuler une réserve trop considérable, dangereuse en temps de crise par la difficulté de réalisation et entraînant des pertes d'intérêt importantes.

Quant au second point, à la sécurité plus grande qu'eussent offerte la Banque, les bons du Trésor ou la rente, par comparaison avec le Crédit mobilier, il faut d'abord ne pas perdre de vue qu'en excluant cette institution, on renonçait à tous les avantages de crédit et de placement facile des actions, de conservation de la propriété des petits actionnaires, de soutien des cours dans l'intérêt de tous, avantages qui sont la conséquence du premier article du traité et la justification très-complète de ses autres clauses.

Maintenant, et abstraction faite pour un moment de cette considération que, sans le compte courant de la Compagnie de l'Est, le Crédit mobilier n'eût pas fait pour les actionnaires l'avance *intégrale* des deux premiers

cinquièmes sans aucune autre garantie ou couverture, en quoi le versement des fonds libres de la Compagnie de Strasbourg en compte courant au Crédit mobilier est-il moins sûr et offre-t-il moins d'avantages que le placement des mêmes fonds par la Compagnie elle-même?

Évidemment, cette question de sécurité n'a d'intérêt et de valeur que pour les temps de crise extrême, car en temps ordinaire tout est bon, tout est sûr. Examinons donc l'hypothèse d'une crise extrême, et pour savoir ce qu'elle peut produire de plus fâcheux en matière de crédit, reportons-nous à six ans de date, à 1848.

En 1848, un décret autorise la Banque de France à suspendre ses paiements en espèces et donne cours forcé à ses billets.

En 1848, les bons du Trésor ne sont pas payés aux échéances; on les convertit d'office en rentes, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, qui en avait en portefeuille, est dans l'impossibilité de payer ses propres bons; le séquestre est mis sur son exploitation.

En 1848, le 5 0/0 tombe à 55 fr.; le 3 0/0, à 38 fr., et la Compagnie de Lyon, qui avait placé une partie de ses fonds disponibles en rentes, supporte une perte énorme.

Mettant donc les choses au pis, il est bien certain que le compte courant ouvert à la Compagnie de l'Est par le Crédit mobilier, n'est pas plus dangereux que tout autre placement en temps de révolution, parce qu'alors tout devient mauvais, et que, pour se mettre à l'abri d'une semblable éventualité, il faudrait ne faire aucun placement, convertir tous les versements en espèces, et les enfouir dans un trou jusqu'à l'heure de les dépenser; ce qui serait absurde.

Maintenant, restent les époques simplement difficiles, comme celle où nous sommes. Eh bien, dans ces circonstances, le Crédit mobilier offre des sécurités plus complètes et des avantages plus grands que tout autre placement.

Organisé comme la Banque, surveillé sans cesse par le gouvernement, il est attentif à ne pas immobiliser ses fonds dans les temps de crise, ainsi que M. E. Pereire l'a établi en donnant connaissance de la dernière situation de cet établissement; les reports sur titres de premier ordre, les bons du Trésor, les bons de monnaie, tel est le fond de son portefeuille. C'est-à-dire que les Compagnies qui ont des capitaux en compte courant au Crédit mobilier ont, par le fait, leurs fonds représentés par les valeurs les plus sûres, celles-là même que l'on recommande comme préférables au Crédit mobilier, et, en outre, un capital de garantie de 60 millions, qui devrait être intégralement perdu avant que les créditeurs par par compte courussent le moindre risque.

En résumé, donc, les observations des commissaires des comptes ne sont pas seulement en dehors de leur compétence et de leurs attributions, mais au fond, et considérées en elles-mêmes comme émises par les actionnaires qui ont le droit de tout dire, elles ne sont pas fondées.

A la suite de cette réponse de MM. Pereire et d'Eichtal, réponse beaucoup plus complète que ce qui précède, et dont nous ne donnons ici qu'un résumé imparfait, l'incident s'est trouvé tout naturellement clos, l'observation des commissaires des comptes ne pouvant pas donner lieu à un vote. Les comptes ont été ensuite approuvés à une immense majorité (8 ou 10 voix contre seulement), et toutes les autres résolutions proposées par le Conseil prises à l'unanimité.

Le dividende de 30 fr. 30 par action sera payé à la caisse de la Compagnie à partir du 1er mai prochain.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

Échange des actions de la Compagnie de Bâle contre les obligations de la Compagnie de l'Est.

Le décret qui autorisait le rachat de la ligne de Strasbourg à Bâle par la Compagnie de l'Est, et conséquemment l'émission des obligations à donner en échange des actions annulées, n'a paru que le 25 avril. La Compagnie de l'Est se trouve dès lors, par ce retard, dans l'impossibilité de faire l'échange des actions de Bâle contre ses propres obligations avant le 1er juin. A partir de cette date, l'échange se fera à raison de quatre actions de la Compagnie de Strasbourg à Bâle contre trois obligations de la Compagnie de l'Est.

C'est à ce moment que seront payés à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c. stipulés au traité à titre de dividende pour l'exercice 1853. Chaque obligation de l'Est donnée en échange recevra les 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêt échéant le 1er juin.

C. DEVINA.

Embranchement de Hautmont (Nord) à la frontière belge.

Il est question d'établir une nouvelle communication entre le bassin houiller de Mons et le chemin de fer du Nord, ligne de Paris à Liége par Saint-Quentin et Maubeuge.

Cet embranchement aurait une longueur totale d'environ 25 kilomètres, dont moins de 8 kilomètres sur le territoire français; il raccourcirait de 45 kilomètres la distance entre Mons et Paris. Le point de raccordement serait à Hautmont, à peu de distance de Maubeuge (Nord).

La partie belge de l'embranchement a été concédée par une loi du 15 juin 1853 et par un arrêté du 15 janvier dernier à MM. de Rothschild frères et à la Société belge pour favoriser l'industrie nationale. La durée de la concession est fixée à 92 ans, et le tarif pour le transport de la houille et du coke à un prix uniforme de 6 centimes par tonne et par kilomètre.

La concession de la partie du chemin à établir sur le territoire français est demandée en ce moment à notre gouvernement. Les conditions seraient naturellement les mêmes que celles posées par le cahier des charges belge.

La Compagnie du Nord doit profiter de la construction de cet embranchement, pour lequele lle n'aura aucun sacrifice à supporter.

AD. BLAISE (des Vosges).

Crédit foncier de France.

Assemblée générale des Actionnaires du 25 avril 1854.

Cette réunion avait une grande importance; pour la première fois les actionnaires devaient recevoir communication de la situation financière de la Compagnie et des résultats obtenus durant le premier exercice, clos le 31 décembre 1853.

Aussi l'assemblée était-elle nombreuse; elle a accueilli avec des vives marques de satisfaction les rapports présentés par M. Wolowski, directeur, au nom du Conseil d'administration, et par M. Paravey, au nom des censeurs.

M. Hailig, président du Conseil d'administration, occupait le fauteuil; il était assisté de MM. François Bartholony et duc de Mouchy, vice-présidents; comte Benoist d'Azy, Dailly, Darblay aîné, Hély d'Oissel, de Lavergne, Emile Pereire, Pérignon, de Raineville, prince Sapieha, Thibault et West, membres du Conseil. Les trois censeurs, MM. Cotelle, Darblay jeune, et Paravey, étaient présents, ainsi que MM. Delorme et Delaire, commissaires du gouvernement.

MM. Constant Bartholony et Okrynski ont été appelés, en leur qualité de plus forts actionnaires présents, à remplir les fonctions de scrutateurs, et M. Dufour, avocat à la Cour de cassation, ancien représentant, a été désigné comme secrétaire.

Le rapport de M. Wolowski, que nous publions intégralement, constate avec netteté le succès obtenu par le *Crédit foncier de France*, malgré les graves difficultés que faisaient naître l'imperfection de la législation hypothécaire et la gravité des circonstances.

La Compagnie a déjà autorisé près de 60 millions de prêts, en y comprenant l'avance de 3 millions faite aux Sociétés de Marseille et de Nevers. Les contrats déjà réalisés ou qui le seront prochainement, atteignent le chiffre de 50 millions, et procurent à la Compagnie, pendant 50 ans, pour *droit de commission*, une rente d'environ 300,000 fr. par année.

Au 31 décembre 1853, époque de la clôture du premier exercice, les prêts autorisés dépassaient 40 millions, et les prêts réalisés 26 millions. Le droit de commission de la Compagnie sur ces prêts s'élèvera pour la durée des contrats passés, à 7,633,000 fr.

C'est le caractère propre à l'institution du *Crédit foncier* de préparer à la Compagnie de grandes ressources d'avenir. Chaque opération, une fois conclue, se poursuit pendant une longue série d'années. Les bénéfices qu'elle procure sont sans cesse accrus par les résultats des opérations ultérieures; ils s'ajoutent les uns aux autres, en se répétant constamment, tandis que dans les autres établissements de crédit, l'escompte d'un billet de commerce est un fait isolé qui n'entraîne aucun résultat ultérieur et ne procure aucun bénéfice pour l'avenir.

Le droit de commission de la Société du Crédit foncier, perçu annuellement pendant toute la durée du contrat, constitue à son bénéfice une *véritable rente* qui va en grossissant à mesure que les placements se multiplient.

Le Conseil d'administration n'a cependant imputé comme bénéfice acquis à l'exercice 1853 aucune portion de ces 7,633,000 fr. dont les opérations de cet exercice ont créé la perception successive. L'avenir seul en profitera.

Malgré cette sage réserve, et en ne faisant profiter immédiatement les actionnaires que du produit déjà réalisé, la Société leur donne, outre les 6 fr. 25 c. par action payés en 1852, une somme de 17 fr. 50 c. pour l'année 1853, ce qui représente, sur les 250 fr. versés, un dividende de 7 0/0, et sur les 200 fr., prix auquel la baisse excessive subie par cette valeur réduit ce versement, au cours de 450 fr., un revenu de 8 3/4 0/0.

Les frais de premier établissement se sont élevés à 654,879 fr.; en les reportant à un compte spécial, la Compagnie a en même temps formé, outre la réserve statutaire de 75,000 fr., un fonds de prévoyance de 811,463 fr., ce qui élève les produits réservés sur l'exercice 1853 à 886,463 fr., outre la distribution d'un complément de dividende de 5 fr. par action (qui s'ajoute aux 12 fr. 50 c. déjà touchés en 1853, au 30 juin et au 31 décembre).

Le rapport de M. Paravey, au nom du comité de censure, a constaté la régularité des écritures et expliqué parfaitement les motifs de prudence qui ont fait préférer au conseil d'administration la constitution d'une forte réserve à la distribution d'un dividende plus considérable, celui de 17 fr. 50 pour l'année 1853 donnant déjà 7 0/0 sur la somme versée, et attestant le succès obtenu par l'entreprise.

L'assemblée a voté à l'unanimité l'approbation des comptes et la fixation du dividende (5 fr. en sus de l'intérêt à 5 0/0), du fonds de réserve statutaire (75,000 fr.) et du fonds de prévoyance (811,463 fr.). Ces chiffres sont significatifs; ils témoignent de la bonne position de l'entreprise.

Le complément de dividende de 5 fr. par action sera payé aux bureaux de la Compagnie, 57, rue Taitbout, à partir du lundi 8 mai, de 11 heures à 3 heures.

G. Lenoir.

Décret

Relatif à la fusion de Strasbourg-Bâle avec les chemins de l'Est

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté deux projets de décrets ayant pour objet de confirmer, sous certaines conditions stipulées dans l'intérêt de l'Etat :

1° La fusion du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et de Strasbourg à Wissembourg avec le chemin de fer de l'Est;

2° La fusion du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec le chemin de fer de Paris à Lyon.

Cette concentration, dans les mains de deux Compagnies puissantes, des chemins de fer qui mettent Paris en communication avec l'est de la France et les pays limitrophes, présente plusieurs avantages qui avaient depuis longtemps frappé l'attention de Votre Majesté, et dont les principaux consistent :

A donner à l'Etat une nouvelle et plus grande garantie pour le complet achèvement des lignes, en cours d'exécution ou récemment concédées, de Strasbourg à Wissembourg, de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort;

A fortifier, par le partage équitable de la matière des transports, résultant de cette combinaison, les deux Compagnies qui doivent supporter les dépenses des travaux mis à leur charge;

A procurer au public la faveur d'une concurrence modérée et par cela même efficace et durable.

Ce n'est pas tout.

Dans le but, sagement calculé, de consolider leur avenir, les Compagnies dont il s'agit n'ont pas hésité à contracter des engagements nouveaux pour l'exécution de travaux qui, au point de vue de l'intérêt général, ont une très-grande importance.

Ainsi la Compagnie de l'Est, dès que les gouvernements français et badois se seront mis d'accord, prolongera la ligne de Strasbourg jusqu'à la rencontre du chemin de fer Grand-Ducal, auquel elle se reliera au moyen d'un pont fixe établi sur le Rhin. Ce prolongement, qui est de 6 kilomètres, et qui coûtera environ 3,300,000 fr., est destiné à procurer au commerce international des avantages précieux, en affranchissant les marchandises importées ou exportées d'un transbordement toujours préjudiciable.

De son côté, la Compagnie de Lyon prend l'engagement d'exécuter à ses frais, sans garantie d'intérêt et sans subvention, deux nouvelles lignes d'une utilité générale incontestable.

L'une, de Chalon à Dôle, aura pour résultat d'abréger de plus de 50 kilomètres le trajet de la Méditerranée au Rhin et de préparer l'ouverture d'une grande voie de Nantes sur la Suisse;

L'autre, se dirigeant de Bourg vers Dôle ou Besançon, par Lons-le-Saunier, rattachera au réseau des chemins de fer le département du Jura et sa capitale, et sera, pour ces contrées industrieuses longtemps laissées dans l'oubli, un acte de réparation et de justice dont elles sentiront vivement le bienfait.

Ces deux lignes ont un développement de 176 kilomètres. Les délais, pour leur exécution, ont été réglés de manière à donner à la Compagnie des facilités convenables, et à ne pas surcharger le marché des fonds publics par une émission inopportune de nouvelles valeurs

Je dois ajouter, Sire, que j'ai profité de l'occasion qui m'était offerte pour introduire dans les anciens cahiers des charges des deux Compagnies des améliorations réclamées depuis longtemps, notamment dans l'intérêt de l'administration des postes.

En résumé, Sire, au moyen des conventions que j'ai l'honneur de soumettre à la sanction de Votre Majesté, le réseau de l'Est se trouvera à peu près définitivement constitué ; l'exécution des lignes, déjà concédées, de Wissembourg, de Besançon et de Belfort, est complétement assurée, et le pays est doté de nouvelles lignes dont la longueur totale n'est pas moindre de 181 kilomètres.

Ces résultats, obtenus sans le concours du Trésor, montrent que l'industrie des chemins de fer, malgré les difficultés du moment, marche dans la voie que Votre Majesté lui a ouverte, avec une confiance qui est d'ailleurs pleinement justifiée par le progrès toujours croissant de ses revenus.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble, très-obéissant et très-fidèle serviteur,

Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. Magne.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu la loi du 19 juillet 1845, qui a autorisé l'adjudication, par la voie de la publicité et de la concurrence, du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims, d'une part, et sur Metz et la frontière de Prusse, vers Sarrebruck, d'autre part;

Vu l'ordonnance du 27 novembre 1845, qui a approuvé l'adjudication passée le 25 du même mois pour la concession dudit chemin;

Vu l'ordonnance du 17 décembre 1845, qui homologue les statuts de la société anonyme du chemin de fer de Paris à Strasbourg;

Vu le décret du 25 mars 1852 relatif à la concession du chemin de fer de Metz à Thionville et la convention intervenue le même jour entre le ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg;

Vu le décret du 17 août 1853 relatif à la concession des chemins de fer de Paris à Mulhouse avec embranchement sur Coulommiers, de Nancy à Gray et de Paris à Vincennes, St-Mandé et Saint-Maur, et la convention y annexée;

Vu le décret du 21 janvier 1854 qui approuve des modifications aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg;

Vu la loi du 6 mars 1838, l'ordonnance du 14 mai 1838, la loi du 15 juillet 1840, la convention du 12 octobre et l'ordonnance du 16 octobre de la même année, relatives au chemin de fer de Strasbourg à Bâle;

Vu le décret du 25 février 1852 portant autorisation de concéder le chemin de fer de Strasbourg à la frontière bavaroise près Wissembourg, et le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du même jour portant concession du chemin de fer de Strasbourg à Wissembourg et modification des conditions de remboursement du prêt de 12,600,000 fr., fait par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle;

Vu les décrets des 15 avril et 17 août 1853 qui approuvent des modifications et additions aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la convention provisoire passée aujourd'hui entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est,

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention passée le 20 avril 1854 entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est est approuvée.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Le 4 mai, à 3 heures, à la Compagnie, tirage au sort de 56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852, 15 obligations de l'émission de 1853 (rachat du chemin de Gray) et 8 de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société à partir du 1er juin prochain.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

On peut effectuer des dépôts gratuits, place Vendôme, 15, au Crédit mobilier, des titres suivants : Grand-Central, actions et obligations; obligations Rhône-et-Loire; obligations et reconnaissances de capitalisation de Saint-Etienne à Lyon.

Le 24 mai, à trois heures, 16, place Vendôme, tirage de 86 obligations 1re série. 108 de la 2e série. Un avis ultérieur fera connaître les numéros des obligations affectées aux titres non encore échangés.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Le chemin de fer de Paris à Orsay commencera le service d'été le dimanche 30 avril. Ce service est consacré aux personnes qui passent la belle saison dans les campagnes situées sur la ligne. Quinze trains partent chaque jour de Paris pour Sceaux, et quinze *vice versa*. Le premier départ est à 6 h. 1/2 le matin, et le dernier à 9 h. 1/2 le soir. Le premier convoi du matin part de Sceaux à 7 h., et le dernier à 10 le soir. Les dimanches et les jours de fêtes, il y aura des convois supplémentaires lorsque le service l'exigera.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Turin à Suse.

Le chemin de fer de Turin à Suse, sur le versant sud du mont Cenis, doit être ouvert à la circulation dans le courant de ce mois. La ligne de Vérone à Coneglio par Brescia vient d'être ouverte.

Chemins de fer espagnols.

La *Gazette de Madrid* a publié, le 25 mars dernier, l'ordonnance royale concernant l'adjudication du chemin de fer de Séville à Jerez, et du port de Sainte-Marie à Cadix.

JURISPRUDENCE.

Cour impériale de Paris.

Audience du 10 avril 1854.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS. — COLIS NON DÉCLARÉ ET PERDU. — RESPONSABILITÉ.

Les administrations de chemins de fer ne sont pas responsables de la perte de colis expédiés sans déclaration de leur contenu, dans la vue par l'expéditeur de se soustraire au paiement d'un tarif plus élevé.

M. Varnier-Roger, banquier à Orléans, et qui a aussi une maison à Paris, avait depuis longtemps l'habitude de faire transporter d'Orléans à Paris, et réciproquement, une boîte en fer, pesant de 2 à 3 kilog, et d'une grandeur de 0m,35 sur 0m,25 de hauteur.

Dans le principe, M. Varnier-Roger faisait remettre cette boîte au bureau d'une factorerie établie dans la ville d'Orléans, en déclarant qu'elle contenait des *papiers d'affaires.*

Vers le milieu du mois d'octobre 1852, cette factorerie ayant cessé ses opérations, la boîte de M. Varnier Roger fut remise directement au bureau central de la Compagnie établi à Orléans, place de Martroy. Sur la déclaration de M. Varnier-Roger, qui fut la même que par le passé, les agents de la Compagnie appliquèrent à cette expédition la taxe de 60 centimes. Si la déclaration avait été sincère, la Compagnie aurait perçu un droit de 0,61 par 1,000 fr. au-dessus de 10,000, soit 18 fr. pour les 30,000 fr. que M. Varnier-Roger prétendait y avoir été renfermés.

Le 26 novembre 1852, la boîte de M. Varnier-Roger fut remise, comme à l'ordinaire, au bureau de la place du Martroi, à Orléans, avec la déclaration habituelle de : *Boîte en fer.*

Le poids constaté était, comme presque toujours, de 5 kil., pour lequel il fut perçu le droit de 0 fr. 60. La boîte fut expédiée, et, à l'arrivée, fut reconnue à l'appel des articles, par les agents de la Compagnie et placée sur le quai avec les autres colis venus d'Orléans. Mais lorsqu'à six heures du matin le facteur de service voulut la prendre pour la porter en ville, elle ne fut plus retrouvée : elle avait été volée.

Par suite, M. Varnier-Roger crut devoir assigner la Compagnie en paiement: 1° de la somme de 30,000 fr., qui représentait, selon lui, la valeur des titres contenus dans la boîte, et qui étaient définitivement perdus pour lui; 2° et de 20,000 fr. à titre de dommages-intérêts.

La Compagnie se reconnaissait responsable de la perte ou du vol de la boîte en fer, mais elle soutenait que la valeur de cette boîte devait être fixée comme celle d'un colis ordinaire, et non à raison de l'estimation donnée aux valeurs que M. Varnier-Roger prétendait y avoir renfermées.

Le Tribunal de commerce de la Seine accueillit ce système de défense par un jugement du 23 mai 1853 ainsi conçu :

« Le Tribunal,

» Attendu que, le 25 novembre 1852, le demandeur a remis au chemin de fer, à Orléans, un colis contenant 30,000 fr. en billets de banque, vingt actions du chemin de fer de Strasbourg et des mandats sur divers, formant ensemble une valeur évaluée à 96,000 fr.;

» Attendu que ce colis a été inscrit sous cette simple déclaration : *Une boîte en fer ;*

» Attendu qu'il est établi aux débats que cette boîte a été dérobée à son arrivée à Paris, dans la gare du chemin de fer, à quatre heures du matin ; que, pour ce fait, Varnier-Roger demande 30,000 fr. pour la perte de ses billets de banque, et 20,000 fr. à titre de dommages-intérêts ;

» Attendu qu'on ne saurait admettre qu'une Compagnie de transport puisse être tenue à une responsabilité sans limites et inconnue pour elle, alors que l'expéditeur en connaîtrait toute l'étendue, sans avoir accompli vis-à-vis d'elle les formalités nécessaires pour engager cette responsabilité;

» Attendu que les espèces et les valeurs analogues sont susceptibles, en vertu des tarifs, d'engager la responsabilité des Compagnies quand la déclaration en est faite ;

» Que les Compagnies de transports n'ont d'autres moyens de se défendre contre la lésinerie des expéditeurs et leurs tendances à ne payer que les prix les plus minimes possible que la déclaration du contenu des colis ;

» Que lorsque l'expéditeur ne fait pas cette déclaration et compte sur la bonne arrivée ordinaire du colis, on en doit induire l'intention de sa part de le faire voyager à ses risques et périls ;

» Que, dans l'espèce, la Compagnie ne saurait donc être responsable que du colis apparent dont la valeur n'est point accusée dans la cause et pour lequel aucune demande n'est formée ;

» Attendu, quant aux dommages-intérêts, qu'il résulte de ce qui précède que le dommage causé au demandeur provient de son propre fait ;

» Qu'il n'y a donc pas lieu de lui en accorder ;

» Déclare Varnier-Roger non recevable, en tous cas mal fondé en sa demande, l'en déboute et le condamne par toutes les voies de droit aux dépens. »

M. Varnier Roger ayant interjeté appel de ce jugement, la Cour, sur les plaidoiries de Me Fontaine, d'Orléans, pour l'appelant, de Me Duvergier, pour la Compagnie du chemin de fer, et sur les conclusions conformes de M. Goujet, substitut du procureur général, a confirmé en ces termes :

« La Cour,

» Considérant que les tarifs annexés aux lois qui ont autorisé l'établissement des chemins de fer varient selon la nature et la valeur des objets transportés, la difficulté du transport, l'étendue de la responsabilité en cas de perte ; que, notamment, l'or, l'argent, les bijoux et finances sont soumis à des perceptions réglées annuellement par l'administration, sur la proposition des Compagnies ;

» Considérant que ces tarifs, rendus publics, forment entre les Compagnies et les particuliers un contrat dont l'exécution ne peut être éludée d'aucune part ;

» Que l'expéditeur qui confie au chemin de fer un colis sans en spécifier le contenu, et qui, faisant fraude aux droits de la Compagnie, ne paie le prix de transport qu'en raison du poids matériel, alors que la désignation des objets enfermés dans le colis aurait donné lieu à une perception dix ou vingt fois plus forte, ne saurait, la perte se réalisant, être admis à réclamer de l'entreprise une indemnité dont elle n'a pas connu la chance et reçu la compensation, et à lui imposer les conséquences des dissimulations pratiquées à son détriment;

» Qu'une déclaration sincère est d'autant plus nécessaire que des précautions plus grandes sont naturellement apportées à la conservation et à la remise d'effets de nature à tenter la cupidité;

» Adoptant, au surplus, les motifs des premiers juges ;

» Confirme. »

Chemins de fer de l'Est.

Assemblée générale annuelle des actionnaires du 26 avril 1854.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Au mois de septembre dernier, nous avons eu l'honneur de vous convoquer en assemblée générale extraordinaire pour soumettre à votre examen la convention que nous avions signée le 17 août avec M. le ministre des travaux publics, et qui était sanctionnée par un décret de l'Empereur. En rendant cette convention définitive par votre vote, vous vous êtes assuré la possession du réseau des chemins de fer de l'Est, et, dans le dessein de le compléter, vous nous avez autorisés à traiter avec le chemin de fer de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg, au mieux des intérêts de la Compagnie.

Nous avions hâte de vous rendre compte des mesures que nous avons prises, et de vous exposer la marche que nous comptons suivre.

Notre premier soin a été d'entrer en possession des lignes de Montereau et de Gray, et de procéder aux liquidations des deux Compagnies.

Compagnie de Gray,

Conformément au traité passé avec la Compagnie de Gray, la liquidation devait se faire à raison de deux actions de Gray contre la remise, soit d'une obligation de notre Compagnie, au capital de 500 fr., remboursable à 650 fr., et portant intérêt à 5 0/0, soit d'un bon de remboursement de 560 fr. portant intérêt à 3 0/0, et payable le 17 avril 1855.

Cette liquidation a eu lieu comme suit :

Pour 6,164 actions, il a été délivré 3,082 obligations.

Pour 14,884 actions, il a été délivré des bons de remboursement s'élevant, intérêts compris, à 7,281,058 fr. 40 c.

952 actions restent à liquider et donnent droit à 476 obligations.

Compagnie de Montereau à Troyes,

La liquidation de la Compagnie de Montereau a été faite, suivant le traité, dans des conditions différentes.

Contre chaque action, il a été délivré un bon de remboursement de 500 fr. au 17 février 1855, et dont les intérêts à 3 0/0 se paient par semestre.

30,243 actions ont été échangées contre des bons de remboursement montant ensemble à 15,121,000 fr.

794 actions restent à liquider.

Nous avons retiré de la Caisse des dépôts et consignations les 8,966 actions qui servaient de garantie à l'État, et, par contre, nous avons remis à M. le ministre des travaux publics trois bons d'annuités pour le remboursement du prêt fait à la Compagnie de Montereau.

Nous avons, en outre, procédé au paiement des intérêts échus sur les obligations de cette Compagnie, et nous avons profité de cette circonstance pour viser tous les titres. Sur 3,293 obligations qui restent en circulation, 3,198 ont reçu leurs intérêts. Il ne reste à viser que 95 obligations qui n'ont pas encore été présentées.

Émission des actions nouvelles,

Nous vous avons annoncé que les 250,000 actions nouvelles, que nous devions émettre, appartiendraient de droit aux propriétaires des anciennes actions, et qu'un avis, inséré dans les journaux, informerait les actionnaires du délai dans lequel ils devraient faire connaître leurs intentions. Passé ce délai, les actions qui n'auraient pas été réclamées devaient être négociées à la Bourse, en temps opportun, au profit de la Compagnie.

Ce programme a été exécuté.

Dans l'intérêt des propriétaires d'actions, nous avons prolongé le délai à deux reprises différentes, et nous n'avons clos la souscription qu'au moment même où nous avons dû en justifier à M. le ministre des travaux publics et au Conseil d'État, pour que la liste définitive fût insérée au Bulletin des Lois, au moment de la promulgation de nos statuts.

Sur 250,000 actions, 244,049 ont été souscrites par 8,286 porteurs d'anciennes actions, ce qui représente, en moyenne, 29 actions par souscripteur; les 5,951 actions qui restaient ont été souscrites, pour le compte de la Compagnie, par le président du Conseil d'administration. Nous ne pouvions pas les vendre tant que la négociation n'en était pas légalement autorisée. Elles ont été vendues depuis, et ont donné un bénéfice net de 359,385 fr. 85 c. qui sont portés au crédit de l'entreprise des concessions nouvelles.

Achat de Strasbourg à Bâle.

Pendant que ces opérations s'accomplissaient, nous ouvrions de nouvelles négociations avec la Compagnie de Strasbourg à Bâle. Vers la fin de décembre, par suite d'un accord conclu en présence de M. le directeur général des chemins de fer, autorisé, à cet effet, par M. le ministre des travaux publics, les Conseils d'administration des deux Compagnies ont signé un traité définitif qui a été ratifié, le 25 janvier suivant, par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.

Pour prix de la cession qui lui est faite, la Compagnie des chemins de fer de l'Est s'est engagée à remettre aux actionnaires de la Compagnie des chemins de Strasbourg à Bâle, en échange de leurs titres actuels, des obligations de 500 fr., en tout semblables à celles que nous avons déjà émises.

Cet échange doit avoir lieu à raison de trois obligations contre quatre actions non amorties de la Compagnie de Strasbourg-Bâle.

Les 230 actions de jouissance de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, qui ont remplacé pareil nombre d'actions amorties, doivent être remboursées, par la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à raison de 200 fr. par action.

Nous avons pris à nos risques et profits l'exploitation pour l'exercice 1853, et, par contre, nous devons payer, pour tout dividende, une somme de 10 fr. 50 c. à chaque action non amortie de la Compagnie de Strasbourg-Bâle.

Ce traité ne devait être définitif qu'après qu'il aurait reçu l'approbation officielle du gouvernement.

Si cette approbation s'est fait attendre, ce n'est pas qu'il se soit présenté quelque difficulté, mais c'est seulement parce que M. le ministre des travaux publics a désiré que le même décret sanctionnât une concession nouvelle dont nous n'avons pu encore vous entretenir, parce qu'elle ne nous a été proposée que depuis la dernière assemblée générale du mois de septembre.

Cette concession nouvelle, comparée à celles que nous avons obtenues, est d'une faible importance, et comme étendue et comme dépense; mais elle en a une très-considérable, parce qu'elle complète notre grand réseau, en ce sens qu'elle le relie, sans solution de continuité, avec le réseau des chemins de fer d'Allemagne, ce qui ne peut manquer d'en faciliter et d'en développer l'exploitation.

Il s'agit, en effet, Messieurs, de construire un pont sur le Rhin, et de le rattacher, par un embranchement, avec notre gare dans Strasbourg.

Le pont aurait la double destination de desservir le chemin de fer et d'assurer une communication entre les deux rives du fleuve pour la circulation des voitures et des piétons.

L'embranchement de Kehl à Strasbourg et la moitié des frais de la construction du pont seraient à la charge de la Compagnie. Dans ces conditions, notre dépense est évaluée à 3,600,000 fr.

Les avantages qui nous sont accordés nous ont déterminés à signer avec M. le ministre, et sous réserve de votre ratification, la convention dont voici le texte :

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-quatre, et le 20 avril,

Entre les soussignés :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*, ladite Compagnie représentée par

MM. le comte EUGÈNE DE SÉGUR,
HIPPOLYTE PAUL-JAYR,
VINCENT DUBOCHET,
BARON D'HERVEY,
LOUIS-ALEXANDRE-BAIGNÈRES,
DUC DE GALIERA,
JEAN-BAPTISTE-ÉDOUARD-ROUX,
AUGUSTE PERDONNET,

membres du comité de direction, spécialement autorisés par la délibération du Conseil d'administration, en date du 29 décembre 1853,

Ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, rue de Strasbourg, et agissant en vertu de pouvoirs qui leur ont été donnés par l'assemblée générale des actionnaires, en date du 28 septembre 1853, pour partie des stipulations ci-après, et pour le surplus, sous la réserve de l'approbation de cette assemblée générale dans un délai de trois mois au plus tard,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. La réunion des concessions des chemins de fer de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg aux concessions de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, réalisée par le traité ci-annexé, qui a été autorisé ou ratifié par les assemblées générales des deux Compagnies, est approuvée.

Art. 2. Il est fait concession à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui l'accepte, d'un chemin de fer destiné à relier sans solution de continuité la ligne de Paris à Strasbourg avec le chemin de fer grand-ducal. Ce chemin de fer partira de la gare de Strasbourg et aboutira à la rive gauche du Rhin, en face de Kehl, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure, la Compagnie entendue. Il franchira le Rhin au moyen d'un pont qui sera disposé de manière à livrer deux voies pour le passage des trains et à ouvrir, sur une chaussée empierrée et bordée de trottoirs, une communication entre les deux rives du fleuve pour la circulation des voitures et des piétons.

Art. 3. La Compagnie s'engage à exécuter les travaux du chemin de fer et du pont dès qu'un traité international à intervenir aura autorisé l'établissement du pont, ainsi que le raccordement du chemin de fer grand-ducal avec la ligne française, et aura réglé les conditions de la construction, la répartition de la dépense entre les deux pays, et le péage à percevoir sur la partie destinée à la circulation des voitures, piétons, chevaux, bestiaux, etc.

Le chemin de fer et le pont devront être construits et livrés à l'exploitation, trois ans après que la Compagnie aura reçu avis de la ratification du traité international.

Art. 4. La Compagnie prendra entièrement à sa charge la dépense à laquelle donneront lieu l'exécution du chemin de fer de Strasbourg à la rive gauche du

Rhin et les travaux de la partie du pont comprise sur le territoire français.

Elle est, dès à présent, autorisée :

1° A occuper, moyennant une redevance annuelle de dix francs par hectare, les terrains appartenant à l'État et qui seront nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances ;

2° A percevoir pour le passage sur la partie française du pont du Grand-Rhin, et en sus du parcours réel, la taxe d'un kilomètre par chaque somme de 300,000 fr. employée à la construction de cette partie du pont, sans que, dans aucun cas, le nombre de kilomètres auquel s'appliquera cette taxe supplémentaire puisse être supérieur à cinq ;

3° A percevoir pour le passage, sur la même partie, des voitures, piétons, chevaux, bestiaux, etc., le tarif qui aura été fixé d'accord entre le gouvernement français et le gouvernement grand-ducal.

Il est, dès à présent, entendu qu'un tarif provisoire sera réglé pour une durée de cinq ans, et qu'à cette époque il sera substitué à ce tarif provisoire un tarif définitif établi de manière à assurer à la Compagnie l'amortissement en quatre-vingt-quatorze ans du capital employé par elle à la construction de la partie dudit pont affectée à la circulation ordinaire et l'intérêt à 6 0/0 de ce capital.

Le tarif provisoire dont il est ci-dessus fait mention sera déterminé, d'un commun accord, par le gouvernement français et par le gouvernement grand-ducal.

Art. 5. Les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 17 août 1853 sont déclarées applicables à la concession mentionnée dans l'art. 2 ci-dessus, sous la réserve de diverses modifications indiquées dans un cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention ; les clauses de ce dernier cahier des charges seront également applicables à toutes les lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Art. 6. La concession des lignes concédées ou incorporées à la Compagnie des chemins de fer de l'Est en vertu de la présente convention ne fera qu'une seule et même entreprise avec les concessions antérieurement accordées à ladite Compagnie ; en conséquence, elle prendra fin comme celle-ci le 27 novembre 1954, et le partage des bénéfices au delà de 8 0/0, ainsi que la faculté de rachat, seront exercés ainsi qu'il a été stipulé dans les paragraphes 2, 3 et 4 de l'art. 6 de la convention du 17 août 1853.

Art. 7. La présente convention et les actes y annexés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Signé : Comte de Ségur,
H. Jayr,
Dubochet,
d'Hervey,
Baignères,
Duc de Galliera,
Roux,
Aug. Perdonnet.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : P. Magne.

Vous remarquerez, Messieurs, que l'art. 5 fait mention de diverses modifications à quelques articles de notre cahier des charges. Elles sont de peu d'importance. Elles consistent principalement à affecter dans nos voitures un compartiment de plus au service des postes et à accorder dans certains cas la circulation gratuite à des agents de cette administration. Elles concernent aussi les tarifs des wagons passant à vide et des locomotives ne remorquant pas de convoi. Ces modifications ont été réglées de gré à gré.

Le texte en sera imprimé à la suite de ce rapport.

Concessions nouvelles.

Aussitôt après votre ratification de la convention du 17 août, nous avons fait procéder aux études du tracé définitif des lignes nouvelles. Ces études sont terminées, et nous avons déjà soumis à l'examen et à l'approbation de l'administration les projets du tracé sur la majeure partie de la ligne de Paris à Mulhouse.

Nous avons pris toutes les mesures nécessaires pour être prêts à commencer les travaux à l'ouverture de la campagne.

En nous accordant des concessions nouvelles, la convention du 17 août nous a donné des moyens suffisants pour remplir les engagements qui en sont la conséquence.

En temps ordinaire, nous n'aurions pas hésité à entreprendre résolument l'ensemble des travaux et à leur imprimer une vive impulsion pour les achever avant les époques fixées par le décret de concession.

Les circonstances nouvelles commandent, pour le moment du moins, de notables modifications dans ce programme qui se trouvait tout naturellement tracé.

Nous ne devions pas nous engager dans l'exécution simultanée des travaux qui sont la conséquence de la convention du 17 août, sans nous rendre un compte exact des ressources certaines que nous pourrions mettre en regard des dépenses à faire, et sans nous préoccuper, avant tout, de ménager le crédit de la Compagnie et les facultés de nos actionnaires. Nous avons pensé, après mûr examen, qu'il y avait lieu de retarder l'exécution d'une partie des travaux, sans cesser d'en suivre les études, et de concentrer tous les efforts et toutes les ressources assurées de la Compagnie sur ceux qui ne peuvent manquer d'être plus immédiatement productifs.

Ces travaux sont ceux de la ligne de Paris à Mulhouse. Cette ligne est la seconde artère du réseau de l'Est. Elle a pour résultat de nous assurer le trafic de la Suisse et de l'Allemagne par l'abréviation du parcours, et de desservir la partie industrielle de l'Alsace. L'importance de ce résultat avait été bien compris par une autre Compagnie, lorsqu'elle voulait à tout prix s'emparer de la ligne de Belfort à Mulhouse. La ligne de Montereau à Troyes, dont les produits augmentent d'une manière sensible depuis qu'elle appartient à la Compagnie, ne peut prendre sa valeur réelle que lorsque la section de Paris à Nogent-sur-Seine sera construite. Nous avons le même intérêt à rejoindre le point de Gray où nous rencontrons la Saône qui, par sa communication avec les voies fluviales du Midi, doit nous procurer un trafic considérable.

Le compte que nous allons vous rendre de notre exploitation vous fera apprécier la part qui revient au transport des matières premières et des produits locaux dans l'augmentation de notre circulation. Les contrées traversées par la ligne de Mulhouse sont riches en produits de cette nature, qui donneront des transports intermédiaires importants et qui sont spéciaux aux territoires traversés.

Tous ces produits sont en dehors du grand courant commercial que nous aurons à desservir de Paris à Mulhouse, et constitueraient à eux seuls une circulation suffisante à une grande ligne.

Mais l'expérience a démontré que l'exploitation d'une ligne ne se développe et ne prend son essor que lorsque cette ligne est complétement achevée. Le chemin de fer de Paris à Strasbourg en a fourni une preuve éclatante. Sa circulation a dépassé toutes les prévisions aussitôt que la ligne principale a été achevée, et, depuis ce moment, le progrès ascensionnel des recettes s'est maintenu.

Ce mouvement s'est produit sur toutes les grandes lignes achevées, et on n'en citerait pas une dont, jusqu'à ce jour, les recettes n'aient pas chaque année dépassé d'une manière sensible celles de l'année précédente.

De tout ceci résultent deux conséquences : la première, que la ligne de Paris à Mulhouse possède en elle-même tous les éléments d'une grande circulation ; la seconde, que l'achèvement complet de cette ligne est la condition du développement de cette circulation.

Nous sommes donc fondés à dire que votre intérêt bien compris nous commande de ne reculer devant aucun effort pour construire, dans le plus bref délai possible et malgré la difficulté des circonstances, la ligne directe de Paris à Mulhouse.

Nous ne pouvons atteindre ce but qu'en réalisant le nouveau capital.

Nous avons fait un appel de 150 fr. par action.

Pour cet appel, nous avons adopté un mode déjà expérimenté avec succès par une autre Compagnie.

Le versement exigible immédiatement est de 50 fr. par action, et la somme de 100 fr. n'est exigible qu'au 1er novembre, ce qui laisse à chaque actionnaire la faculté de se libérer avant cette époque, soit en un seul paiement, soit en deux. Dès que le versement de 150 fr. est complété, il est délivré une action au porteur libérée de 250 fr., en échange du certificat nominatif.

Frais de premier établissement.

Avant de vous présenter les résultats de l'exploitation de l'exercice de 1853, résultats qui confirment tout ce que nous venons de vous dire sur les produits des grandes lignes achevées, nous devons vous exposer la situation des travaux sur la ligne principale et sur les embranchements qui font partie de la concession de 1845.

Les frais d'établissement de ces lignes, et dont le tableau est joint à ce rapport, montent ensemble, au 31 décembre dernier, à la somme de 139,532,960 fr. 93 c.

En 1845, lors de l'obtention de la concession, le capital social avait été fixé à 125,000,000 fr. Ce chiffre avait été la conséquence du devis établi par le gouvernement et par la Compagnie.

Deux faits principaux, que vous connaissez, ont entraîné avec eux des dépenses qui n'avaient pas été prévues et qui ne pouvaient pas l'être.

Le premier de ces faits est l'augmentation du poids des rails sur toute la ligne. Nous l'avons porté de 30 kilog. par mètre à 37 kilog. 1/2. Cette mesure est devenue depuis une règle générale, même pour l'État, qui vient de l'appliquer sur le chemin de Ceinture. Nous en avons retiré de grands avantages, parce qu'elle nous a permis d'employer un matériel d'une grande puissance et de nature à donner à notre exploitation plus de facilité, plus de sécurité et plus de développement. Vous avez pourvu à l'excédant de cette dépense par l'emprunt de 1852.

Le second fait, qui nécessite les dépenses les plus considérables, n'est pas de ceux dont on puisse se plaindre, parce qu'il n'est rien moins que celui de l'accroissement de la circulation au delà de toutes les prévisions. L'importance du matériel d'une ligne est essentiellement variable. La nécessité de l'augmenter est un signe incontestable de prospérité. Les produits de notre ligne étaient évalués à 16,500,000 fr. ; ils se sont élevés à plus de 25 millions en 1853, alors que nous avons été privés de l'exploitation de l'embranchement de Reims, et que le défaut d'une seconde voie a restreint l'exploitation de l'embranchement de Saarbruck. Ils s'élèveront, selon toute probabilité, à 30 millions cette année, si nous en jugeons par les recettes des trois premiers mois.

L'augmentation du matériel n'est pas la seule dépense qu'ait entraînée l'accroissement de la circulation. Il a fallu, par voie de conséquence, étendre les dépendances des gares et des stations, prolonger les voies d'évitement, construire des bâtiments de remisage, augmenter

le nombre des aiguilles et des plaques tournantes, établir de nouveaux quais de chargement et de déchargement.

L'ensemble de ces dépenses sera d'environ 18,500,000 fr.

Quelque considérables qu'elles soient, elles n'égalent pas l'avantage que nous en retirons, puisqu'elles correspondent à un accroissement de nos revenus dans une proportion inespérée.

Lorsque nous vous les avons annoncées à la dernière assemblée générale, nous avons dit qu'il y aurait lieu d'aviser plus tard au moyen de les compenser. Aujourd'hui que, par suite des concessions nouvelles, notre capital a été doublé, nous appliquerons successivement à ces excédants nos ressources disponibles, et nous pourrons ajourner au 1er janvier 1857 les mesures financières qui seront alors nécessaires, à moins que d'ici là des circonstances favorables ne nous fournissent les moyens de les prendre dans des conditions avantageuses pour la Compagnie.

Stations définitives de Paris à Châlons.

D'après les conditions de la concession de 1845, l'Etat a pris à sa charge la construction de tous les bâtiments des gares et stations de la ligne principale. Pour nous faciliter, en 1849, l'ouverture de l'exploitation de Paris à Châlons, le gouvernement a fait construire des stations provisoires. Cette mesure nous a permis d'exploiter cette première partie de la ligne aussitôt l'achèvement des travaux; mais elle a eu l'inconvénient de toutes les mesures provisoires, celui d'être incomplète et restreinte.

Cédant à nos pressantes réclamations, M. le ministre des travaux publics a bien voulu donner des ordres pour qu'on procédât à la construction des bâtiments définitifs. Les ingénieurs de l'Etat s'occupent des projets, et il est probable que la Compagnie sera chargée à forfait de l'exécution pour le compte de l'Etat.

Les bâtiments à élever se classent ainsi : 8 stations principales, 5 stations intermédiaires de 1re classe, 9 stations intermédiaires de 2e classe et 6 stations intermédiaires de 3e classe.

Si, comme nous l'espérons, les travaux peuvent être commencés cette campagne, ils seront achevés vers le printemps de l'année prochaine.

Deuxième voie de Metz à Forbach.

Ainsi que nous vous l'avons annoncé, nous avons fait entreprendre les travaux de la pose d'une seconde voie entre Metz et la frontière prussienne. Nous avons reconnu chaque jour davantage qu'il était impossible d'effectuer avec une seule voie les transports de toute nature qui nous étaient offerts. Pour ce qui concerne spécialement la houille, nous n'avons pu en transporter que jusqu'à mille tonnes par 24 heures, et encore a-t-il fallu des services de jour et de nuit. Pour répondre aux besoins de l'industrie et des usines, il faudrait pouvoir en transporter une quantité beaucoup plus considérable.

Nous espérons que la seconde voie sera posée vers la fin du mois de juin prochain entre Forbach et Saint-Avold, et que, vers la fin du mois d'août suivant, elle sera complétement achevée entre Saint-Avold et Metz.

A ce moment la circulation des houilles pourra recevoir tout son développement.

Embranchement de Reims.

Voici plusieurs années, Messieurs, que nous vous parlons de l'embranchement de Reims. Toutes les mesures avaient été prises par les ingénieurs de l'Etat pour que les travaux fussent achevés avant la fin de 1853, et nous avions l'espoir d'ouvrir immédiatement l'exploitation. Un événement de force majeure n'a pas permis d'obtenir ce résultat désirable. Dans la construction du souterrain de Rilly-la-Montagne, qui est à la charge de l'Etat, des éboulements considérables ont retardé l'achèvement de cet ouvrage d'art, dont l'exécution présentait, il est vrai, de grandes difficultés. Ce n'est qu'à la fin du mois de février dernier que la plate-forme nous a été livrée, et que nous avons pu commencer les travaux du ballastage et de la pose de voie, qui seuls sont sous notre responsabilité et à notre charge. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que nous pourrons ouvrir l'exploitation d'Epernay à Reims dans le courant du mois de juin prochain.

Gare de Strasbourg.

Nous n'avons encore à la gare de Strasbourg que des bâtiments provisoires affectés tout à la fois au service de notre ligne principale et au service de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.

Les bâtiments définitifs sont en voie de construction; leur degré d'avancement nous permet d'espérer que nous pourrons y installer nos différents services dans le courant du mois de septembre prochain.

Au moment où ces travaux s'achèvent dans la gare de Strasbourg pour le compte de l'Etat, d'autres travaux d'une utilité incontestable vont y être commencés pour le compte de la ville de Strasbourg, avec le concours de la Compagnie.

Cette question étant toute nouvelle pour vous, nous devons entrer dans quelques explications.

L'entrepôt des douanes, à Strasbourg, est placé actuellement sur les bords de l'Ill, dans l'intérieur de la ville. Les marchandises en provenance des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle ne peuvent y arriver que difficilement, et après avoir subi un camionnage et des mouvements de chargement, de déchargement et de vérification, opérations qui ont toujours pour conséquence des dépenses considérables, et qui occasionnent souvent des avaries.

Il était d'un grand intérêt pour la ville, pour le commerce et pour la Compagnie de changer complétement cette situation fâcheuse pour tous, et le seul parti à prendre était de transformer la halle aux blés actuelle en entrepôt de douanes.

Ce bâtiment est contigu à la gare et nous en avions demandé la suppression. Il en devient aujourd'hui une des dépendances et un complément utile.

Le double effet de cette combinaison sera de faire entrer immédiatement dans l'entrepôt et sans transbordement les marchandises en provenance des deux chemins de fer, et de rendre un des hangars de la gare des marchandises à sa destination première.

Les travaux à exécuter pour approprier la halle aux blés au service de la douane et pour établir des voies de fer, des plaques tournantes et autres dispositions matérielles nécessaires au service, montent ensemble, suivant devis dressé contradictoirement, à la somme de 260,000 fr.

Sur cette somme, 50,000 fr. seulement sont à la charge de la Compagnie, et 210,000 fr. sont à la charge de la ville, qui les remboursera en 50 annuités de 8,161 fr. 75 c. chacune (intérêts à 3 0/0 et amortissement compris).

Embranchement de Metz à Thionville.

L'embranchement de Metz à Thionville, qui nous a été concédé par le décret du 25 mars 1852, est presque terminé. On s'occupe du ballastage et de la pose de la voie. Nous espérons l'ouvrir à l'exploitation vers la fin de l'été.

Ce résultat aurait été obtenu dès le commencement de cette année si les fournitures de rails ne nous avaient fait défaut aux époques stipulées par nos marchés.

La Compagnie a pris les mesures que motivaient ces retards regrettables.

Matériel roulant.

Dans le courant de l'année qui vient de finir, et pour répondre aux besoins croissants de notre exploitation, nous avons augmenté notre matériel de :

27 locomotives à voyageurs,
40 locomotives à marchandises,
65 tenders,
72 voitures à voyageurs,
90 fourgons, trucks et écuries,
1,516 wagons à marchandises.

Ces 1,516 wagons sont disposés de manière à recevoir un chargement de 8,000 à 10,000 kil.

Au 31 décembre 1853 notre matériel, ainsi augmenté se composait de :

114 locomotives à voyageurs,
82 locomotives à marchandises,
192 tendors,
94 voitures de 1re classe,
40 voitures mixtes,
200 voitures de 2e classe,
284 voitures de 3e classe,
275 fourgons à bagage, trucks, écuries,
3,480 wagons à marchandises et wagons à sable.

Ce matériel, quelle qu'en soit l'importance, ne suffit pas encore pour répondre à la circulation actuelle. Il nous reste à recevoir, en vertu de marchés passés avec divers constructeurs :

21 locomotives à voyageurs,
25 locomotives à marchandises,
6 machines de gare,
255 wagons à marchandises.

Nous recevrons aussi, partie dans le courant de cette année, partie dans le courant de l'année prochaine, le matériel qui avait été commandé par l'ancienne Compagnie de Gray et qui se compose de :

22 machines à voyageurs,
6 machines à marchandises,
28 tenders,
5 voitures à voyageurs de 1re classe,
10 voitures mixtes,
15 voitures de 2e classe,
50 voitures de 3e classe,
35 wagons à bagages, trucks, écuries,
255 wagons à marchandises et wagons à sable.

La fabrication des locomotives est une opération longue et difficile. Pour s'assurer un bon matériel, il est nécessaire de s'y prendre longtemps à l'avance. Nous avons commandé 150 machines pour le service des nouvelles concessions. La livraison de ces machines s'effectuera ainsi qu'il suit :

6 dans le dernier semestre de 1854,
10 dans le premier semestre de 1855,
30 dans le second semestre de 1855,
52 dans le premier semestre de 1856,
52 dans le second semestre de 1856.

Ateliers de réparation.

La question de l'emplacement et de l'importance de nos ateliers de réparation a été longtemps débattue et nous vous en avons entretenus à diverses reprises. Nous avons eu la satisfaction de vous informer l'année dernière que M. le Ministre des travaux publics avait adopté les projets définitifs que nous avions

présentés. Nous en avons sonmissionné l'exécution pour le compte de l'État, et l'activité que nous avons imprimée aux travaux a été telle qu'aujonrd'hui nos installations sont à peu de chose près complètes.

Voici l'énnmération des principales dispositions prises et l'indication des travaux exécutés en 1853 :

1° A la gare de La Villette, l'atelier de réparation des voitnres est terminé ainsi que l'agrandissement du magasin et du dépôt des machines. Les nouveanx bâtiments occupent un espace de 11,410 mètres carrés.

2° A Epernay, les ateliers de réparation des locomotives et des tenders, dont la superficie n'était d'abord que de 12,000 mètres carrés, occupent aujourd'hui une superficie de 17,600 mètres carrés. Ils se composent de l'atelier de montage, de l'atelier des forges et bandages, de l'atelier d'ajustage, de l'atelier de réparation et de remisage des tenders, de la remise des voitures, des magasins et bureaux. En outre, une seconde rotonde pour le service de 16 machines a été construite. Elle est complétement terminée.

3° Il n'y avait à Bar-le-Duc qu'une installation provisoire tout à fa't insuffisante. On y a construit un dépôt de 330 mètres carrés pour 10 machines avec les bâtiments accessoires.

4° Les installations provisoires faites à la hâte à la fin de 1852, à Nancy, vont être définitivement remplacées par deux rotondes pouvant contenir chacune 16 machines.

5° On a doublé à Strasbourg le bâtiment de dépôt des machines.

6° Les ateliers de Montigny qui comprenaient déjà nn montage, une forge, un ajustage et un atelier pour la réparation des wagons, occupant ensemble une superficie de 5,200 mètres carrés, ont été augmentés de deux bâtiments provenant de l'ancienne gare provisoire de Metz. Les ateliers de Montigny comprennent aussi une rotonde pour 16 machines locomotives.

7° Une autre rotonde pour 16 machines a été construite à Forbach ainsi qu'un petit atelier et un grand réservoir.

Enfin, les dépôts sont munis des machines fixes et de l'outillage qui, tout en assurant la précision du service, contribuent à l'économie et à la perfection du travail.

Fours à coke.

Nous avons fait construire à Duttweiler, dans le bassin houiller de Saarbruck, 84 fours à coke; nos mesures sont prises pour en faire construire 120 autres. Si, comme nous l'espérons, ils peuvent être achevés dans le cours de la campagne qui va s'ouvrir, nous serons en mesure, dès les premiers jours de l'année prochaine, de fabriquer en moyenne 180 tonnes par jonr, quantité qui nous sera nécessaire à cette époque pour le service de la traction.

La substitution du coke de Saarbruck au coke belge nous permettra de réaliser une importante économie. Le coke obtenu jusqu'à présent à Saarbruck est, il est vrai, de qualité un peu inférieure à celui de Belgique; il est plus friable et donne plus de déchets; mais d'nne part ces défauts sont déjà atténnés par les améliorations que nous introduisons dans les moyens de fabrication, et de l'autre cette différence dans la qualité disparaît devant la différence dans les prix. Nous réaliserons en effet sur le prix actuel une économie réelle de 12 fr. par tonne, toute compensation faite, et notre consommation jonrnalière étant de 180 tonnes, notre économie sera d'environ 2,000 fr. par jour. Elle apportera nne notable diminution dans les dépenses de la traction.

Exploitation.

Après vous avoir ainsi exposé la situation des affaires générales de la Compagnie et l'état d'avancement des travaux qui restent à terminer sur la ligne principale et sur les embranchements, nous devons vous communiquer les résultats de l'exploitation pendant l'année 1853. Nous appelons votre attention sur les chiffres que nous allons vous mettre sous les yenx ; ils justifient ce que nous avons dit sur l'accroissement de notre trafic et n'ont pas besoin de commentaires.

En 1852, le nombre de voyageurs transportés avait été de 1,950,165.

En 1853, il a été de 2,449,055.

Le prodnit des voyageurs en 1852 avait été de 8,510,171 fr. 97 c.

En 1853, il a été de 11,425,041 fr. 17 c.

L'augmentation du nombre des voyageurs a donc été en 1853 de 25 0/0, et l'augmentation du produit a été de 34 0/0.

Indépendamment des omnibus qui desservent les trains et qui conduisent les voyageurs des stations les plus importantes de la ligne dans l'intérieur des villes, nous avons 168 services journaliers de correspondances qui parcourent ensemble chaque jour 5,313 kilomètres.

Le nombre des voyageurs transportés par ces services a été de 1,653 par jour, et le produit de 3,699 fr. 11 c. par jour.

Cette recette, acquise à l'aide des services dont nous vous parlons, entre pour 12 0/0 dans la recette générale des voyageurs au départ des stations, et pour 25 0/0 dans le nombre.

En 1852, le produit de la marchandise transportée à petite vitesse, a été de 5,735,839 fr. 26 c., non compris le transport des objets en service qui s'élevaient à 282,886 fr. 58 c. et qui ne se trouvent pas compris dans les produits de 1853.

Il a été en 1853 de 11,680,478 fr. 49 c.

L'augmentation a donc été de 5,944,639 fr. 23 c. pour 1853, c'est un accroissement de 103 0/0, soit plus du double relativement au chapitre des recettes de l'année précédente.

En 1852, nons avons transporté 1,198 tonnes par jonr, et en 1853 2,227 tonnes. L'augmentation a été de 1,029 tonnes par jour, soit de 85 0/0.

En 1852, le produit de 1,198 tonnes par jour avait été de 15,355 fr. 05 c.

En 1853, le prodnit des 2,227 tonnes a été de 31,455 fr. 59 c.

L'augmentation a donc été de 104 0/0.

La proportion de l'augmentation du produit dépasse celle de l'augmentation du nombre des tonnes, et cela s'explique par le développement du parcours.

En 1852, le nombre des tonnes transportées à la distance entière a été de 353 par jonr.

En 1853, il a été de 609 tonnes par jour, soit une augmentation de 69 0/0.

En 1852, le parcours moyen d'une tonne a été de 150 kilomètres.

En 1853, il a été de 169 kilomètres.

Enfin, Messieurs, et ces chiffres sont les plus significatifs, les produits généranx, tant en voyageurs qu'en marchandises, se sont élevés, en 1852 à 15,928,460 fr. 75.

En 1853, ils se sont élevés à 25,329,109 fr. 33 c.

Augmentation, 9,683,527 fr. 16 c., soit 60 0/0.

En 1852, avec une exploitation moyenne sur 508 kilomètres, le produit a été de 30,798 fr. par kilomètre.

Et en 1853, avec une exploitation de 627 kilomètres, le produit a été de 40,397 fr. par kilomètre.

Ainsi donc, non-seulement nos recettes ont été augmentées par le fait d'une exploitation de 119 kilomètres de plus, mais encore, par le fait de l'accroissement de la circulation générale, la recette par kilomètre s'est augmentée de 9,591 fr., soit 31 0/0.

Ainsi que nous l'avions prévu dans notre dernier rapport d'avril 1853, le transport des marchandises s'augmente dans une proportion plus grande encore qne celui des voyagenrs. La comparaison de deux chiffres suffira pour le prouver.

En effet, en 1852, le produit kilométrique, qni avait été de 30,798 fr., se subdivisait comme suit :

Voyageurs......	16,752 fr.	» soit 56 0/0
Bagages, articles de messageries et autres produits à grande vitesse.....	2,755	» — 8 —
Produit de la petite vitesse........	11,291	» — 36 —

En 1853, le prodnit, en s'élevant à 40,397 fr. par kilomètre, se subdivise approximativement comme suit :

Voyageurs......	18,222 fr.	soit 45 0/0
Bagages, articles de messagerie et autres produits à grande vitesse.....	3,546	8 —
Produits de la petite vitesse.......	18,629	47 —

Les augmentations portent principalement sur les objets suivants :

	1852. tonnes.	1853. tonnes.	AUGMENTAT.
Grains et farines..........	71,433	134,573	88 0/0
Houille......	24,478	135,991	455 —
Coke.........	2,063	26,047	1,162 —
Fers.........	29,008	66,093	127 —
Fontes......	7,502	13,521	80 —
Cotons en balles...........	7,176	23,184	223 —
Pierres......	14,089	50,676	259 —

Ces augmentations, et la nature des objets sur lesquels elles portent, démontrent la richesse et l'avenir de notre ligne. Nul ne saurait dire où peut s'arrêter le développement du transport des matières qui forment la sonrce principale de ces accroissements.

Grâce à la voie que nous leur offrons et aux débouchés qu'elle leur facilite, ces produits pourront, en effet, augmenter d'une manière notable; il suffira pour cela d'augmenter les moyens d'exploitation.

Les produits de petite vitesse auraient été encore plus considérables, si, pour répondre à l'appel du Gouvernement et pour venir en aide dans un moment de disette, notre Compagnie n'avait pas abaissé momentanément ses tarifs pour le transport des céréales et farines.

La proportion croissante que nous venons de signaler dans l'exploitation du courant de l'année 1853 se maintient en 1854.

Pendant les quinze premières semaines de 1853, nos recettes s'étaient élevées ensemble à 5,678,047 fr. 42 c.

Pendant les quinze semaines correspondantes de cette année, elles se sont élevées à 7,513,911 fr. 56 c.

Il y a donc déjà une différence de 1,835,864 f. 14 c. au profit de 1855.

Dividende.

Les recettes de l'année 1853 se décomposent ainsi qu'il suit :

Reliquats des produits de l'exploitation de

1852,		14,139 »
Produits bruts de l'exploitation,		25,329,109 33
Intérêts de placements de fonds et recettes diverses,		516,660 94
		25,859,909 27
A déduire pour dépenses d'ordre.		
Impôt du dixième,	166,634 25	
Restitution pour surtaxes,	163,264 54	
Subventions aux correspondances, omnibus, factage et camionnage,	329,647 79	
Remises selon les traités,	401,894 »	
Remises résultant de transports effectués en commun avec le chemin de Lyon,	362,047 67	
Remboursements opérés par suite de décisions judiciaires,	420,043 11	
	1,843,501 36	1,843,501 36
Dépenses d'exploitation,		10,977,838 02
Produit net,		13,977,838 02
A défalquer :		
Intérêts payés aux actions,	5,000,000 »	
Intérêts servis aux obligations,	925,000 »	
Prélèvement pour la caisse des retraites,	75,000 »	
	6,000,000 »	6,000,000 »
Reste,		7,977,838 02

Conformément à l'art. 47 des statuts, l'emploi de ce produit net se décompose comme suit :

Retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses imprévues et dont la quotité ne peut être inférieure à 5 0/0 du produit net, 398,891 90

A distribuer en dividende, 7,578,946 12

Soit 30 fr. 31 c. par action.

Ce dividende afférant à l'exercice 1853, joint à la somme de 20 fr. déjà payée à titre d'intérêt, permettrait de répartir un dividende total de 50 fr. 31 c., soit 10,06 0/0.

Conformément à l'art. 51 des statuts, qui veut que le montant des dividendes à distribuer soit fixé par l'assemblée générale des actionnaires, sur la proposition du Conseil d'administration, nous vous demandons de fixer le dividende à la somme de 30 fr. 30 c. par action.

Si vous approuvez le paiement de ce dividende, il sera effectué à la caisse de notre Compagnie à partir de mardi prochain 1er mai.

Situation financière.

Le solde au 31 décembre 1852 était de	26,820,231 33
Les recettes de l'année, y compris l'excédant des produits de l'exploitation sur les dépenses, intérêts payés, étaient, au 31 décembre, de	39,213,762 55
Total,	66,033,993 88
Les dépenses, y compris les avances faites à divers entrepreneurs, ont été de	34,793,874 48
Excédant des recettes sur les dépenses à la fin de 1853,	31,240,119 40
A DÉDUIRE :	
Le cautionnement, constitué en espèces, déposé à la Caisse des consignations,	1,250,000 »
Somme disponible au 31 décembre 1853,	29,990,119 40

Au 31 mars dernier, la somme disponible, ainsi qu'il résulte du tableau que vous avez sous les yeux, était de, 25,310,025 fr. 23 c.

Le produit des 50,000 obligations de 500 fr., émises conformément à la délibération de l'assemblée générale d'avril 1852 a été comme suit :

Au 31 décembre 1853, il avait été versé la somme de	24,426,400
Il ne restait plus à recouvrer que,	573,600
	25,000,000

Nous avons toujours en portefeuille 10,000 obligations affectées, par convention du 25 mars 1852, au prolongement ultérieur et éventuel de l'embranchement de Metz et à Thionville.

Chemin de Ceinture.

Un décret du 10 décembre 1851 a concédé le chemin de fer de Ceinture aux Compagnies de Strasbourg, d'Orléans, de Lyon, du Nord et de Rouen. Conformément à la convention passée avec M. le Ministre des Travaux publics, ce chemin de fer a été administré par un syndicat composé des délégués des cinq Compagnies intéressées.

La participation à l'exploitation du chemin de fer de Ceinture devant rester attachée à l'exploitation des cinq Compagnies de chemins de fer pendant toute la durée de leurs concessions, elles ont présenté au Gouvernement une demande en autorisation de Société anonyme, et elles lui ont soumis le projet des statuts destinés à régir cette Société.

Le 21 mars 1853, un décret rendu sur le rapport du Ministre des travaux publics, a réglé l'organisation du syndicat destiné à représenter les Compagnies concessionnaires. Ce décret, en visant le projet des statuts qui doit régir la Société anonyme du chemin de fer de Ceinture, a reproduit, d'ailleurs, toutes les dispositions proposées par les Compagnies relativement à l'organisation du syndicat.

Il s'est élevé une difficulté de forme.

La section du conseil d'Etat, appelée à examiner le projet des statuts, n'a pas trouvé, dans les délibérations des assemblées générales de chaque Compagnie, des pouvoirs assez explicites à l'effet : 1° d'accepter la concession ; 2° de former la demande en autorisation de Société anonyme et d'arrêter les statuts ; 3° de consentir aux modifications que le Gouvernement pourrait demander à la rédaction de ces statuts. Elle a considéré que le capital de la Société nouvelle ayant été limité à la somme de 5 millions à payer à l'Etat à titre de concours, les Compagnies ne justifiaient ni d'un fonds de réserve, ni d'un capital social suffisant pour pourvoir aux dépenses que pourrait nécessiter la mise en exploitation du chemin.

Pour satisfaire à ces diverses demandes, les cinq Compagnies intéressées profitent des assemblées générales d'avril pour proposer à l'approbation de leurs actionnaires la résolution suivante :

« Conformément à la proposition du Conseil » d'administration, développée dans le rapport, » l'assemblée générale approuve et ratifie :

» 1° La convention provisoire pour la concession du chemin de fer de Ceinture, passée, le » 10 décembre 1851, entre S. Exc. M. le Ministre » des travaux publics et les quatre Compagnies » anonymes concessionnaires des chemins de » fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de » Paris à Strasbourg et du Nord ;

» 2° La demande en autorisation de Société » anonyme pour l'exploitation du chemin de » fer de Ceinture, présentée à S. Exc. M. le Ministre de l'agriculture et du commerce, le » 20 octobre 1852, au nom des quatre Compagnies sus-désignées et de la Compagnie du » chemin de fer de Paris à Lyon, par les membres délégués à cet effet des Conseils d'administration desdites Compagnies ;

» 3° Le projet de statuts destinés à régir » cette Société anonyme tel qu'il a été arrêté, » sous la date du 21 avril 1853, par les représentants des Compagnies sus-désignées et » transmis au Conseil d'État par S. Exc. M. le » Ministre de l'agriculture et du commerce.

» L'Assemblée générale donne, en outre, » tous pouvoirs au Conseil d'administration, à » l'effet de consentir aux modifications qui » pourraient être demandées par le Gouvernement dans les statuts projetés, notamment » en ce qui touche l'augmentation du fonds social. »

Administrateurs.

L'incorporation de la ligne de Blesme et Saint-Dizier à Gray dans le réseau des chemins de fer de l'Est, et la liquidation de la Compagnie de Gray, qui en a été la conséquence, ont créé deux vacances dans le Conseil d'administration.

L'art. 17 des statuts fixe à vingt-cinq le nombre des membres du Conseil d'administration, et l'art. 24 prescrit qu'en cas de vacance il y sera pourvu provisoirement par le Conseil d'administration.

Pour remplir ces deux vacances, nous avons nommé MM. ADOLPHE D'EICHTHAL ET HENRY DAVILLIER.

Nous venons vous demander de vouloir bien ratifier ces deux nominations.

Enfin, Messieurs, nous profitons de notre réunion en assemblée générale extraordinaire, pour vous demander, conformément aux art. 41 et 26 des statuts, d'autoriser le Conseil d'administration à vendre en temps opportun les terrains ou portions de terrains situés sur la ligne et devenus inutiles.

En résumé, Messieurs,

Nous ouvrirons dans le courant du mois de juin prochain l'exploitation de l'embranchement de Reims et à la fin de l'été celle de l'embranchement de Metz à Thionville.

La pose de la seconde voie de Metz à la frontière prussienne sera terminée au mois de septembre.

Nos recettes augmentent chaque jour, et la première année de l'exploitation de la ligne principale, bien que privée de l'embranchement de Reims, nous pouvons vous distribuer un dividende de plus de 10 0/0.

Les recettes des quatre premiers mois de cette année permettent d'espérer qu'à l'assemblée générale de l'année prochaine, nous pourrons vous proposer la distribution d'un dividende plus élevé.

Ces résultats sont d'un bon augure pour les lignes nouvelles dont nous commencerons l'exécution avec la prudence que veulent les circonstances, mais que nous entreprendrons avec

résolution pour obtenir, dans le plus bref délai, le revenu que nous sommes en droit d'attendre de la ligne de Paris à Mulhouse.

Le rapport que nous venons d'avoir l'honneur de vous présenter sur la situation de la Compagnie, vous démontre que, dès le début, notre entreprise a atteint un degré de prospérité que nous nous efforcerons de maintenir et d'étendre.

Crédit foncier de France.

Rapport à l'Assemblée du 25 avril, par M. L. Wolowski, *directeur général.*

Messieurs,

Le Conseil d'administration me charge de vous présenter le tableau de la marche de notre entreprise, et des premiers résultats obtenus.

Ces résultats vous paraîtront satisfaisants, surtout si vous tenez compte des difficultés que le développement de notre Compagnie a rencontrées.

Les unes tenaient à la nature même des choses, aux obtacles qu'une institution nouvelle doit toujours surmonter, et qui se produisaient devant nous, nombreux et sérieux. Les autres ont été la suite inévitable des complications extérieures, de cette crise financière qui a rudement pesé sur toutes les affaires, crise dont nous avons ressenti l'atteinte, peu de temps après l'extension donnée à nos opérations, et qui s'est constamment aggravée depuis.

Cependant le Crédit foncier a pu réaliser d'importantes ressources et rendre des services incontestables, au milieu de ces événements imprévus et menaçants. Bien qu'il ne fonctionne en réalité que depuis une année, déjà les préventions se dissipent, l'excellence du mécanisme de l'amortissement, appliqué aux dettes privées, pénètre dans les convictions; les hostilités s'effacent, et il nous est permis d'entrevoir le moment où nous pourrons accomplir notre mission, en procédant sur une large échelle à la conversion de la dette hypothécaire de la France.

Nous n'avons pas besoin de vous rappeler, Messieurs, la manière dont la Banque foncière de Paris, limitée au ressort de la Cour Impériale de Paris, a été transformée en Crédit foncier de France. C'est de ce moment que date notre existence réelle; le total des prêts réalisés au 31 décembre 1852 n'atteignait pas 1 million.

Les premiers mois de 1853 ont été employés à nous organiser dans les départements; en juillet, la création de nos directions a été complétée; nous venons de les fortifier par des rapports suivis avec le corps du notariat.

Les travaux préparatoires que nécessite un établissement de cette importance sont à peine terminés; cependant, Messieurs, le chiffre des prêts déjà consentis, ou dont la réalisation est prochaine, s'élève à près de 50 millions.

Les comptes que nous allons avoir l'honneur de vous présenter prouvent qu'on vous associant à une entreprise d'utilité publique, vous ne vous êtes point mépris sur l'avenir qui lui était réservé. Elle doit, comme tous les établissements qui reposent sur une base solide, être profitable à ceux qui y ont pris part, en même temps qu'utile au pays.

Le Gouvernement a voulu doter la propriété d'un moyen de libération successive en harmonie avec les ressources dont elle peut disposer.

Pourquoi la dette hypothécaire actuelle pèse-t-elle si lourdement sur le sol? pourquoi un emprunt est-il trop souvent l'avant-coureur de la ruine du propriétaire? C'est que l'obligation de rembourser le capital à une échéance fixe et rapprochée amène une impossibilité d'exécution. La terre ne restitue que peu à peu, sous la forme d'un accroissement régulier de revenu, les avances qu'on lui confie; elle ne peut donc les solder que par la voie de l'amortissement. En supprimant l'échéance de la dette, le Crédit foncier empêche, soit les conditions onéreuses qui accompagnent le renouvellement des engagements hypothécaires, soit les rigueurs plus grandes encore de l'expropriation.

D'un autre côté, une fois que le mécanisme de l'institution aura été bien compris, elle ne peut manquer d'obtenir la préférence de la part des nombreux capitaux qui se placent sur hypothèque, et qui s'élèvent, chaque année, à plus de 500 millions; la perception de l'impôt l'atteste.

Dans sa forme ordinaire, le contrat hypothécaire est sujet à de graves inconvénients. Il enlève, pendant sa durée, la libre disposition de la somme prêtée, car le transport des *grosses* est onéreux et difficile, et les efforts tentés pour les fractionner ont échoué dans la pratique.

Si l'époque du remboursement arrive dans un temps de prospérité, le placement des fonds reçus ne pourra être fait qu'à des conditions peu avantageuses.

Dans le cas contraire, lorsque le contrat expire au milieu de circonstances difficiles qui pèsent sur le marché, et déprécient le cours de toutes les valeurs, le propriétaire débiteur est presque toujours hors d'état de payer. Pour rentrer dans ses fonds, le créancier doit entamer les longues et ruineuses poursuites d'expropriation, dans les formes du droit commun, et il risque fort, dans l'intervalle, d'être privé même de la perception des intérêts.

Nous ne parlons pas des périls que fait courir à ce mode de placement la législation actuelle. *Les dangers de prêter sur hypothèque* ont fourni le texte de plus d'un volume, et la matière n'est pas encore épuisée. Le Crédit foncier avait besoin, pour s'établir, de dispositions exceptionnelles, grâce auxquelles il est à l'abri de cette menace.

Le créancier hypothécaire ordinaire est exposé à l'incertitude des rentrées, pour le capital et pour les intérêts; si l'argent est cher, il n'est pas remboursé à l'échéance; si l'argent est bon marché, il ne peut employer qu'avec perte la somme qui lui rentre au moment où les placements deviennent les plus difficiles.

Combien est différente la position du porteur d'*obligations foncières*, qui possèdent la garantie incontestable d'une première hypothèque sur des immeubles d'une valeur au moins double, et dont les intérêts, garantis par notre capital social, sont aussi régulièrement servis que les arrérages de rentes sur l'Etat.

Ces *obligations* sont des fractions du contrat hypothécaire, ramenées à une forme qui rend leur circulation facile. La certitude de ne pas éprouver de retard dans la perception du revenu qu'elles procurent, fait traverser avec plus de patience les moments de crise, dans lesquels une dépréciation passagère peut les atteindre, et quand le pays se sera un peu familiarisé avec les avantages et la solidité exceptionnelles de l'institution, ces dépréciations subites cesseront de se produire, comme le prouve l'exemple de l'Allemagne et de la Pologne, où les *lettres de gage* conservent la meilleure tenue, sur le marché des capitaux, au milieu des circonstances les plus inquiétantes.

L'institution du Crédit foncier conserve au placement sur immeubles le caractère de solidité exceptionnelle qui appartient à un contrat, incrusté pour ainsi dire dans le sol lui-même, et lui donne ce qui lui manquait, la régularité du paiement des intérêts et la facilité de négociations des titres.

Ces deux avantages font rechercher la rente et les obligations des grandes Compagnies. Les habitudes de ceux qui placent sur hypothèque se modifient; aujourd'hui, pour que la propriété ne soit pas privée du concours d'une grande partie des capitaux dont elle a besoin, il faut que le contrat hypothécaire subisse une transformation.

Sans doute, l'impérissable garantie que présente le sol contribue à maintenir les anciennes habitudes; elle les empêchera de se déplacer, si, la garantie restant la même, la forme du contrat se rapproche davantage des facilités offertes par le crédit public, et se plie aux nouvelles exigences des capitaux.

Le Crédit foncier n'aura pas seulement pour résultat d'alléger les conditions de l'emprunt pour le propriétaire, il maintiendra dans une direction qui serait sans cela de plus en plus abandonnée, les capitaux sollicités à se porter sur d'autres placements.

Ainsi l'institution à laquelle, Messieurs, vous avez donné votre concours n'est pas seulement utile, elle est devenue nécessaire, au milieu du développement général et des conditions nouvelles du crédit.

Les placements hypothécaires montent, avons-nous dit, à 500 millions par an. Nos opérations se sont élevées presque au dixième de cette somme, dans le cours de notre première année d'existence active.

Cependant, la loi, si impatiemment attendue, sur la *transcription* des actes de vente et sur l'inscription de l'*action résolutoire*, est encore soumise aux délibérations du Corps législatif. Elle mettra un terme au triste état d'irrégularité qui affecte la plupart des établissements de propriété dans les départements.

C'est un fait à la fois important et triste à constater. La majeure partie des immeubles situés dans les départements sont dépourvus de titres conformes aux exigences de la loi : à leur égard, la propriété repose bien plus sur la tradition et sur la confiance que sur le Code Napoléon. Or, si dans les transactions ordinaires, dans les prêts d'une durée limitée à quelques années, on peut se contenter de la garantie que présentent des renseignements individuels, il n'en est pas ainsi à l'égard d'une institution qui prête pour un demi-siècle. Elle ne saurait, sans un grave péril, se départir des règles du droit; elle prête au sol et non à celui qui le détient temporairement; elle ne saurait fonctionner comme institution de crédit *personnel*, alors que son essence lui prescrit de se renfermer exactement dans les limites du crédit *réel*.

Là se rencontre l'obstacle le plus sérieux au développement de l'institution, en dehors des localités où la constitution de la propriété est plus régulière.

On a souvent fait entendre des plaintes sur les *prétendues exigences du* Crédit foncier, parce qu'on n'a pas suffisamment apprécié les devoirs qui nous sont imposés. Nous sommes obligés de maintenir des conditions dont l'accomplissement peut quelquefois être difficile dans l'état actuel de la législation; la surveillance éclairée de MM. les commissaires du gouvernement nous

avertirait bien vite de tout écart que nous commettrions sous ce rapport.

D'ailleurs, l'exacte observation des règles prescrites est la condition première de notre crédit; il ne faut pas que le moindre doute s'élève quant à la solidité du gage sur lequel repose l'émission des obligations foncières.

La loi peut utilement intervenir, en donnant à la propriété une base plus solide. Nous ne serons pas seuls à en profiter; cette loi constituera le droit commun de la France, elle n'aura aucun caractère exceptionnel, et tout nous permet d'espérer que le pays pourra prochainement en recueillir les avantages.

Tant que la loi sur la transcription ne sera point venue réparer un oubli regrettable do notre Code, le CRÉDIT FONCIER devra se résigner à n'agir quo partiellement dans les départements.

« Vous auriez dû attendre, a-t-on dit, que le » régime hypothécaire fût modifié pour entamer vos opérations. » Ce reproche prouve que nous n'avons rien négligé pour hâter le moment, où, conformément à la pensée du gouvernement, le pays pourra profiter tout entier de l'institution du CRÉDIT FONCIER.

Les travaux préparatoires s'accomplissent, l'organisation se développe, les esprits se familiarisent avec les nouveaux procédés du crédit territorial, et les immeubles dont la situation est régulièrement établie, sous l'empire de la loi actuelle, peuvent profiter immédiatement des bienfaits de l'institution.

Il eût été, sans doute, plus commode et plus facile de ne rien faire jusqu'à la révision complète de la loi hypothécaire; mais cet ajournement n'aurait pas servi à mûrir la question, comme l'expérience à laquelle nous avons procédé, sans hésitation et sans retard. Le succès qui l'a déjà couronnée, malgré les imperfections de la loi et les difficultés financières du moment, suffit pour faire apprécier les services qu'elle rendra quand ces entraves auront disparu, quand elle pourra fonctionner, en temps normal, sous l'empire d'une législation améliorée.

C'est d'abord pour le ressort do la cour impériale de Paris que notre Société a été établie; c'est dans ce ressort que nos premiers efforts ont pu porter fruit dès l'origine. L'organisation des autres départements a été une œuvre longue et difficile.

En outre, l'établissement de la propriété est généralement très-régulier dans la capitale. Il en résulte que, jusqu'ici, Paris compte plus de prêts autorisés que les départements. Cette différence tend, du reste, à s'effacer : au début elle était bien autrement forte; les prêts autorisés en province ont, pendant plusieurs mois, formé moins du quart du chiffre total; ils ne se sont élevés *au tiers* qu'à la fin de juillet, et ils tendent maintenant à s'égaliser avec les prêts de la capitale, où notre Société, tout en maintenant fermement le principe de ne prêter que sur les immeubles déjà achevés, a grandement aidé au développement des constructions nouvelles.

Nous croyons devoir entrer dans des détails plus précis sur ces opérations fondamentales de la Compagnie.

Les prêts autorisés jusqu'à présent sont au nombre de onze cent trente-quatre. Ils s'élèvent à 56,239,000 fr., et atteignent près de 60 millions, en y comprenant le crédit de 3 millions ouvert aux Sociétés de Nevers et de Marseille.

Sur ce total, trois cent quatre demandes d'emprunt, autorisées par la Compagnie, pour une somme de 7,279,500 fr., ont été retirées ou annulées faute de justifications suffisantes.

La décomposition des autorisations accordées, quant à l'importance des prêts, donne le résultat suivant :

	Autorisations	Pour une valeur de
De 300 à 10,000	374	1,610,600
De 10,000 à 20,000	166	2,230,000
De 20,000 à 30,000	140	3,031,800
De 30,000 à 40,000	78	2,496,100
De 40,000 à 50,000	70	2,909,000
De 50,000 à 60,000	59	3,001,000
De 60,000 à 70,000	45	2,738,000
De 70,000 à 80,000	22	1,606,000
De 80,000 à 90,000	19	1,537 000
De 90,000 à 100,000	4	367,000
De 100,000 à 200,000	99	12,618,500
De 200,000 à 300,000	29	6,536,000
De 300,000 à 400,000	8	2,540,000
De 400,000 à 500,000	9	2,528,000
De 500,000 et au-dessus	13	10,570,000
Total,	1,134	56,239,000

Les *retraits* et les *rejets* sont au nombre de douze cent quinze, pour une somme totale de 33,485,990 fr.

La régularité du paiement des annuités est un élément essentiel de notre crédit. Nous avons la satisfaction de constater que les premiers semestres ont été acquittés avec exactitude; nous n'avons pas eu de poursuites à exercer.

Nos directions établies dans les départements sont au nombre de vingt-neuf, à savoir celles de :

1. *Agen* : Lot-et-Garonne, Lot, Gers.
2. *Amiens* : Somme, Oise.
3. *Angers* : Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe.
4. *Arras* : Pas-de-Calais.
5. *Besançon* : Doubs, Haute-Saône, Jura.
6. *Bordeaux* : Gironde, Charente, Dordogne.
7. *Brest* : Finistère, Côtes-du-Nord (arrondissements de Guingamp, Lannion, Loudéac); Morbihan (arrondissement de Napoléonville).
8. *Caen* : Calvados, Manche, Orne.
9. *Clermont-Ferrand* : Puy-de-Dôme, Cantal.
10. *Dijon* : Côte-d'Or, Haute-Marne, Saône-et-Loire.
11. *Grenoble* : Isère, Hautes-Alpes, Drôme.
12. *Laon* : Aisne.
13. *Lille* : Nord.
14. *Limoges* : Haute-Vienne, Corrèze, Creuse.
15. *Lyon* : Rhône, Ain.
16. *Metz* : Moselle, Ardennes.
17. *Montbrison* : Haute-Loire.
18. *Montpellier* : Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales, Aveyron.
19. *Nancy* : Meurthe, Meuse, Vosges.
20. *Nantes* : Loire-Inférieure, Vendée, Morbihan (arrondissement de Vannes).
21. *Nîmes* : Gard, Ardèche, Lozère, Vaucluse.
22. *Orléans* : Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Indre.
23. *Pau* : Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Landes.
24. *Poitiers* : Vienne, Charente-Inférieure, Deux-Sèvres.
25. *Le Puy* : Haute-Loire.
26. *Rennes* : Ille-et-Vilaine, Côtes-du-Nord (arrondissements de Saint-Brieuc et Dinan); Morbihan (arrondissement de Ploërmel).
27. *Rouen* : Seine-Inférieure, Eure.
28. *Strasbourg* : Bas-Rhin, Haut-Rhin.
29. *Toulouse* : Haute-Garonne, Tarn, Tarn-et-Garonne, Ariége.

Le ressort do Paris comprend les départements de la Seine, de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Yonne, Aube, Eure-et-Loir et Marne.

En outre, nous avons nommé 350 notaires correspondants et 738 experts de la Compagnie. Ces utiles auxiliaires ne sont rétribués qu'à raison des services rendus.

Nous pourrons ainsi disposer de moyens d'actions plus nombreux, aussi bien pour les placements que pour la négociation des obligations de la Compagnie.

M. le ministre des finances a bien voulu autoriser MM. les receveurs généraux à s'entendre avec notre Compagnie pour nos opérations principales. En voici l'indication, qui accompagne la circulaire adressée à ces fonctionnaires par M. le Directeur du mouvement général des fonds du Trésor :

Paiements.

1° Prêts à effectuer dans les départements;

2° Dividende semestriel des actions aux 1er janvier et 1er juillet;

3° Intérêts semestriels des obligations aux 1er mai et 1er novembre;

4° Remboursement des obligations foncières sorties aux tirages trimestriels et paiements des lots qui leur sont échus;

5° Service mensuel des directions (traitements, frais de bureaux, etc.).

Recettes.

1° Encaissement des annuités (31 janvier, 31 juillet);

2° — des sommes versées par les emprunteurs à titre de remboursements anticipés;

3° — des versements faits par les porteurs d'obligations pour la libération de leurs titres;

4° — des sommes versées pour achat ou souscription d'obligations foncières.

Le paiement des intérêts pourra donc être fait dans les chefs-lieux des départements, et les souscriptions à nos obligations pourront y être reçues. Nous nous occupons activement de mettre à exécution ces facilités, qui contribuent à donner à nos titres le caractère d'effets publics.

Les prêts quo nous avons consentis l'ont été à divers taux d'annuités.

Le décret du 10 décembre 1852 nous imposait l'obligation de prêter à 5 0/0, tout compris, intérêt, amortissement et frais, quand l'emprunteur s'engageait à nous servir une prime de 20 0/0, au cas de remboursement anticipé, en numéraire.

Le montant des prêts faits à cette condition s'élève à 22,449,000 fr.

L'annuité de 5 fr. 45 correspondait, pour ceux qui voulaient conserver leur pleine liberté quant aux remboursements anticipés, à l'annuité de 5 0/0 ci-dessus définie. Nous avons prêté ainsi 9,716,000 fr.

Par suite du nouveau décret du 21 décembre 1853, qui nous a permis d'élever le taux de nos prêts, nous avons fixé l'annuité à 5 fr. 65.

Mais, ainsi que nous le disions dans notre rapport à l'assemblée générale du 29 décembre dernier, cette fixation correspondait à un état de choses qui, s'il venait à se modifier d'une manière notable, devait motiver également la modification du taux de nos prêts.

Depuis cette époque, toutes les valeurs ont subi une grande dépréciation, qui augmente naturellement le loyer des capitaux.

La rente 3 0/0, qui était cotée 73 fr., n'est n'est plus qu'à 63 fr., et la rente 4 1/2 0/0 est descendue de 100 fr. à 91.

Le caractère de notre Institution résiste à des variations trop fréquentes qui ne seraient pas justifiées par un écart considérable dans les conditions du marché; nous avons donc ajourné, autant qu'il était possible, la décision qui porte le taux de l'annuité à 5 fr. 95 c., et qui est est appliqué depuis le 1er avril.

Cette annuité de 5 fr. 95 c. nous permet de créer des combinaisons d'emprunt en harmonie avec tous les besoins et avec toutes les positions de fortune.

Nous avons déjà émis des obligations de 1,000 fr. divisées en deux coupures de 500 fr., ou dix coupures de 100 fr., rapportant 3 0/0 d'intérêt.

Lors du remboursement, chaque porteur reçoit une prime égale au cinquième du capital, c'est-à-dire 600 fr. pour un titre de 500 fr., 120 fr. pour un titre de 100 fr.

Ces obligations participent en outre, tous les trois mois, au tirage de lots considérables.

Lorsque les coupures d'une même obligation se trouvent dans des mains différentes, chaque coupure de 500 fr. reçoit la moitié du lot, et chaque coupure de 100 fr. un dixième.

D'autres obligations de 500 fr., qui participent dans la même proportion aux lots produisent 4 0/0 de revenu, et sont remboursables au pair.

A ces titres, dont les avantages ne peuvent manquer d'être de plus en plus appréciés, la Compagnie en ajoute un nouveau, une sorte d'inscription de rente foncière de 500 fr. à 5 0/0, sans lots ni prime.

Au moyen de cette création, qui se rapproche le plus des lettres de gage d'Allemagne et de Pologne, la Compagnie ouvre un véritable *grand livre* de la propriété immobilière; elle doit appeler vers elle une grande partie des capitaux, qui se placent aujourd'hui sur hypothèque, et qui retrouveront dans l'obligation 5 0/0, *sans lots ni primes*, le revenu le plus élevé auquel ce placement leur permet d'aspirer, dans la limite de l'intérêt légal, une solidité de gage encore accrue, et la garantie supplémentaire de la Compagnie, pour la perception d'un revenu régulier, et pour le remboursement du capital.

Ce titre ne sera pas autre chose que le contrat hypothécaire fractionné, mobilisé et garanti, il aura éminemment un caractère *notarial*, et servira surtout à faciliter la conversion de la dette hypothécaire actuelle.

Tous les titres au porteur peuvent être déposés dans la caisse de la Compagnie, et représentés par un récépissé nominatif.

Les obligations foncières de toute nature sont placées par la loi sur la même ligne que les rentes sur l'Etat, pour l'emploi des deniers appartenant aux mineurs, aux incapables, aux communes et aux établissements publics ou d'utilité publique.

Elles jouissent d'une faveur qui n'appartient qu'à ces rentes, celle de ne pouvoir être frappées d'opposition, ni sur le capital, ni sur les intérêts, si ce n'est de la part du propriétaire, en cas de perte de son titre.

Enfin, la Compagnie s'engage à les recevoir *au pair*, en remboursement des prêts correspondants.

La variété des combinaisons adoptées par la Compagnie satisfait les convenances les plus diverses.

A ceux qui, à côté d'un revenu assuré, recherchent les chances aléatoires, la Compagnie offre l'augmentation certaine du capital, et l'éventualité d'une fortune. Avec une coupure de 100 fr., qui rapporte 3 0/0, on a la certitude d'être remboursé à 120 fr., et on a la chance de gagner, tous les trois mois, de 500 fr. à 10,000 fr. Avec une coupure de 500 fr. on quintuple les mêmes avantages.

100 fr. placés à la Caisse d'épargne ne rapportoraient par an que 50 cent. de plus. Moyennant ce léger sacrifice, on a droit à 20 fr., en sus du capital, au remboursement, et chaque année à deux cents lots de 500 fr., 1,000 fr., 2,000 fr., 3,000 fr., 4,000 fr., 5,000 fr., 10,000 francs.

On l'a dit avec raison, ce sont 50 c. bien employés.

A ceux qui, sans renoncer à l'éventualité des lots, préfèrent à la *prime* une augmentation de revenu, le CRÉDIT FONCIER présente les obligations de 500 fr. qui rapportent 4 0/0, et qui participent aux tirages trimestriels.

A ceux enfin qui aiment mieux renoncer aux dons du hasard, en touchant l'intérêt le plus élevé qu'on puisse légitimement obtenir d'un prêt sur hypothèque, la Compagnie offre les titres 5 0/0.

A tous, elle assure un placement hypothécaire de premier ordre, fortifié par la garantie d'un capital social considérable et dégagé des embarras et des dangers qui, dans les conditions ordinaires affectent les valeurs de cette nature.

Nous venons de le dire, l'obligation 5 0/0, sans lots ni prime, a une destination particulière : elle doit servir à la conversion de la dette hypothécaire.

Chaque année, un très-grand nombre de contrats vient à échéance; quand le terme du paiement arrive à une époque difficile comme la nôtre, la libération ne peut avoir lieu, le créancier est souvent réduit à entamer de longues poursuites d'expropriation, qui le privent même du revenu sur lequel il comptait, et qui l'exposent à des frais considérables.

A ce moment, le Crédit foncier peut le plus utilement intervenir. En se substituant au créancier, il supprimera l'*échéance* pour le débiteur, mis à même de se libérer par voie d'amortissement; il pourra en même temps offrir au porteur de la *grosse*, devenue d'un recouvrement difficile, les *Obligations foncières* qui la représentent, et qui rapportent un revenu fixe, régulièrement payé, de 5 0/0.

Quand les avantages de cette transformation seront compris, il n'y aura plus de limite pour les opérations de notre Compagnie; la conversion de la dette hypothécaire se réalisera sans obstacle.

Les obligations foncières, actuellement en circulation, ont été émises dès le commencement de 1853. L'emprunt de 200 millions, dont les bases furent alors posées en conformité avec la convention du 18 novembre 1852, passée avec l'Etat, comprenait deux cent mille obligations de 1,000 fr., représentées par deux cent mille promesses de 200 fr., qui devaient se compléter successivement par le versement de 800 fr. Les promesses n'avaient droit qu'à concourir au tirage des lots trimestriels de la Compagnie, sans toucher aucun intérêt; les obligations définitives de 1,000 fr. devaient rapporter 3 0/0 d'intérêt, tout en continuant de concourir au tirage des lots.

A l'époque où les bases de cette opération furent arrêtées, la situation de la place était des plus prospères; le 17 novembre 1852, le 3 0/0 avait atteint le taux de 86 fr., la Banque escomptait à 3 0/0, les Bons du Trésor ne rapportaient que 2 et demi 0/0, à six mois; le taux des valeurs analogues à celles que le Crédit foncier allait créer, était tellement élevé, que le pair véritable de nos titres semblait devoir dépasser de beaucoup 1,100 fr.

Mais dès le mois de janvier 1853, la situation change; le commencement des affaires d'Orient date de février et de mars 1853; après quelques oscillations, le marché devient de plus en plus lourd, la négociation des titres de plus en plus difficile. Notre Société comprit les devoirs que lui imposait la nouvelle situation des affaires; le Conseil d'administration, agissant en vertu des pleins pouvoirs que vous lui avez délégués dans l'assemblée générale du 9 décembre 1852, s'occupa de restreindre temporairement le nombre des obligations en circulation. Ne reculant devant aucuns sacrifices, pourvu qu'ils ne fussent pas de nature à grever d'une perte quelconque le fonds social, le Conseil décida, qu'à partir du 1er mai 1853, les promesses d'obligations jouiraient, tout en conservant le droit aux lots qui représentent 3 0/0, d'un intérêt de 3 0/0 qui ne devait appartenir qu'aux obligations libérées.

Si les circonstances extérieures ne s'étaient pas aggravées de manière à peser sur toutes les valeurs, ces mesures auraient infailliblement atteint leur but, en maintenant à nos titres, munis d'une solidité exceptionnelle, la valeur qui leur appartient en réalité.

Mais quand, depuis leur première émission, la rente 3 0/0 a baissé d'environ 25 0/0, quand l'escompte de la Banque de France a été porté à 5 0/0, quand tous les titres ont été atteints, au delà même de ce que comporte la situation véritable des affaires, une entreprise comme la nôtre, dans la période de la fondation, alors que peu de personnes la connaissent et la comprennent, ne pouvait échapper à la loi commune.

Si nous avions eu une existence plus longue, la crise financière aurait épargné nos titres, car ils reposent sur le sol, dont la valeur augmente sans cesse; elle ne les aurait pas plus dépréciés que les événements politiques les plus graves n'ont atteint les 500 millions de *lettres de gage* 3 et demi 0/0, sans lots ni primes, dont le cours a toujours oscillé en Allemagne autour du pair.

Le moment viendra où la confiance publique s'attachera aussi chez nous, de préférence, justement aux époques les plus difficiles, à des valeurs qui participent de la stabilité du sol lui-même, et qui donnent un revenu de beaucoup supérieur à celui que produit la terre. La dépréciation actuelle de nos obligations ne peut être qu'un fait temporaire.

Déjà, à la réunion du 29 décembre dernier, nous vous avons fait part de l'intention où était le Conseil d'améliorer la position des porteurs d'obligations qui useraient de la faculté de faire la *conversion* de leurs titres, et d'élever pour eux à 4 0/0 l'intérêt des versements futurs sur les obligations, tout en conservant à celles-ci le droit aux lots.

En outre, le versement complémentaire de 800 fr. par promesse devait être échelonné pendant près de deux ans, pour tous ceux des porteurs qui contracteraient l'engagement de solder ce complément à des époques fixes.

Nous avons fait plus : afin d'alléger la situation des porteurs de promesses auxquels les circonstances présentes rendaient trop difficile le payement des 800 fr. complémentaires, nous leur avons ouvert la faculté de restreindre leur engagement à une coupure d'obligation foncière de 500 fr., moyennant le versement de 300 fr.

par promesse, versement à effectuer par tiers, avant les 21 février, 1er mai et 1er novembre de l'année courante. Cette condition a été acceptée, et son exécution a eu lieu pour les trois quarts des promesses en circulation.

C'est ainsi qu'en favorisant les porteurs de nos titres, au lieu de les poursuivre d'une exécution rigoureuse du contrat, la Compagnie s'est assurée la disposition d'importantes ressources.

Le Crédit foncier va fortifier son fonds social par une réserve importante, et ses actionnaires auront à toucher, si vous approuvez les comptes et la proposition qui vous est soumise par le Conseil d'administration, 5 f. de dividende, outre les 5 0/0 d'intérêt qui leur ont été déjà répartis, en 1853, sur les 250 f. versés par action. C'est donc un revenu de 7 0/0 qui leur sera acquis.

Nous avons 52,639 actions en circulation; notre fonds social s'élève, par suite des versements à raison de 250 fr. par action, à plus de 13 millions de francs, et dépasse de 2,639 actions le chiffre de 50,000 actions, qu'en vertu du décret du 10 décembre 1852, notre Compagnie s'est obligée à faire souscrire, le Conseil d'administration ayant la faculté d'en émettre 10,000 de plus.

Ces 13 millions réalisés, nous permettent, aux termes de nos statuts, de porter nos opérations à 260 millions, dans la proportion de 5 millions de fonds de garantie, pour chaque 100 millions d'obligations crées. Il nous reste donc une marge considérable.

Le décret du 21 décembre 1853 nous a conservé une subvention de 9,700,000 fr., destinée en grande partie à couvrir les lots et à faire face aux frais d'établissement de l'entreprise

La subvention nous est remise dans la proportion du vingtième des prêts effectués; c'est ainsi que nous avons reçu, comme chiffre appartenant à l'exercice 1852-53, la somme de 1,335,955 fr. pour 26,719,100 fr. de prêts réalisés au 31 décembre.

En outre, nous avons touché, sur l'exercice courant 1854, une somme de 179,130 fr., pour 3,582,600 fr. de prêts réalisés du 1er janvier au 15 février. Au total, l'Etat nous a soldé 1,515,085 fr. de subvention, et nous aurons prochainement à lui demander une somme de 500,000 fr. de plus.

Les 26,719,100 fr. de prêts, réalisés durant l'exercice 1852-1853, nous promettent la perception successive, de 1854 à 1904, de 66,093,963 fr. 30 c. d'annuités, dans lesquels l'amortissement des prêts est compris pour 26,711,508 francs 91 cent., l'intérêt pour 21,749.399 fr. 47 c., et le droit de commission pour la Compagnie, pour 7.633,054 fr. 92 c.

Cette dernière somme constitue, en partie, le bénéfice de notre entreprise; néanmoins, nous n'entendons en aucune manière l'escompter, pour en porter une fraction quelconque, à titre de produit acquis, à l'exercice 1852-1853, dont les opérations ont créé cette ressource; l'avenir seul en profitera.

Mais aussi, alors que le revenu des placements effectués sera perçu pendant cinquante années, nous ne devons pas grever les premiers exercices d'une trop forte part des dépenses, qui constituent en réalité des *frais de premier établissement.*

Ceci s'applique, d'une manière évidente, aux frais faits pour les directions de province que nous avons successivement créées, sans qu'aucune d'elles puisse couvrir encore les sacrifices qu'elles entraînent.

La nécessité de subvenir à ces dépenses des premières années a été un des motifs qui nous ont fait conserver la subvention de 9,700,000 fr., quand l'Etat nous a dégagés de la plus grande partie de la charge que faisait peser sur nous l'obligation de prêter 200 millions à 5 °/o d'annuité.

Le décret du 21 décembre 1853 détermine lui-même la période de *premier établissement*, en fixant au 1er janvier 1857 le délai accordé pour le placement de 200 millions, envisagé comme l'expression de notre existence normale.

Alors seulement nous aurons terminé nos travaux de fondation; nous traversons jusque-là l'époque de construction et d'exploitation partielle. Nos dépenses profitent presque exclusivement à l'avenir; il est donc juste de reporter sur l'avenir la part correspondante au bénéfice qu'il doit en retirer, et qui lui est intégralement réservé.

Nous avons déjà dit que le droit de commission à percevoir sur les prêts consentis, durant l'exercice 1852-1853, s'élèvera à 7,633,054 fr. 92 c. Les 50 millions de prêts, que nous sommes au moment de compléter, nous procureront une rente annuelle d'environ 300,000 fr.

Les frais des exercices qui vont courir jusqu'au 1er janvier 1857 doivent donc obéir à une règle spéciale d'imputation.

Il pourrait être logique de n'affecter jusqu'à ce moment, à chaque exercice, que la part des frais afférents proportionnellement à la quotité des placements effectués, en prenant pour chiffre normal celui de 200 millions, fixé par le décret du 21 décembre.

Mais ce procédé présente trop d'inconnu; notre Conseil d'administration a préféré en admettre un autre, qui grève plus les premiers exercices, mais qui a l'avantage de poser une base déterminée en harmonie avec les dispositions du décret du 21 décembre.

On attribue à chacun des quatre exercices, qui doivent courir jusqu'au 1er janvier 1857, une part de frais progressive:

L'exercice 1852-1853 sera chargé de 1/5;
— 1854 — 2/5;
— 1855 — 3/5;
— 1856 — 4/5;
enfin, l'exercice de 1857 devra tout solder.

Le surplus des frais de chacun des quatre premiers exercices sera porté au compte des frais de premier établissement, qui supportera ainsi, en somme, la moitié des frais de la période de fondation. Ce compte de premier établissement sera amorti d'année en année par vingtième, avant l'expiration du privilège exclusif de notre Compagnie, privilège qui dure jusqu'en 1877.

C'est sur ce principe qu'ont été dressés les comptes que nous avons l'honneur de vous présenter.

Aux termes de nos statuts, le premier exercice comprend tout le temps écoulé depuis leur approbation jusqu'au 31 décembre 1853. Il s'agit donc d'une période de dix-sept mois, à laquelle doivent s'ajouter les cinq mois, depuis la formation de notre Compagnie jusqu'à l'approbation des statuts.

L'exercice 1852-1853 embrasse donc, au total, un espace de temps de vingt-deux mois.

Les dépenses de toutes natures se sont élevées, pendant cette période, à 756,437 fr. 83 c., qui comprennent à la fois et les dépenses de premier établissement proprement dites, et les frais courants. Les quatre cinquièmes de cette somme, 605,150 fr. 48 c., sont portés au compte de premier établissement, et 151,287 fr. 35 c., qui forment le dernier cinquième, restent au compte de l'exercice.

Une pareille imputation est faite pour les 62,160 fr. 95 c. payés comme indemnité aux sociétés de province réunies à notre Compagnie.

En somme, le compte des frais de premier établissement se trouve chargé de 654,879 fr. 03 c.

Le compte des profits et pertes se solde en bénéfice par une somme de 1,948,546 fr. 06 c., réduite à 1,249,658 fr. 56 c., par suite des distributions provisoires d'intérêt de 5 0/0 sur les actions.

Votre Conseil pense, Messieurs, qu'une faible partie seulement de cette somme doit être distribuée à titre de supplément de dividende. Cet acte de prudence doit, dans les circonstances actuelles, fortifier le crédit de la Compagnie, mieux que ne le ferait la fixation d'un dividende plus considérable.

Si vous acceptez la proposition que nous avons l'honneur de vous soumettre, nous conserverons au compte des profits et pertes de 1853, comme fonds de prévoyance, un solde de 811,453 fr. 56 c., qui, joint aux 75,000 fr. portés au fonds de réserve, constituera un total de 886,453 fr. 56 c.

En rapprochant ce chiffre de celui de 654,879 fr. 03 c. dont est débité le compte des frais de premier établissement, on arrive à constater que si ce compte avait été soldé en entier (et nous avons dit les motifs pour lesquels un autre principe a dû prévaloir), il resterait encore un produit réservé de plus de 231,000 fr., produit presque équivalent à la distribution des 263,195 fr. que nous proposons de faire, à raison de 5 fr. par action.

Il vous reste, Messieurs, à approuver les comptes arrêtés par le Conseil d'administration et contrôlés par MM. les censeurs, et à fixer le dividende, ainsi que la part affectée au fonds de réserve.

Nous avons eu à lutter contre des circonstances exceptionnelles, en supportant le contre-coup des graves événements qui, depuis une année, ont modifié, d'une manière profonde, la situation du marché.

Grâce au puissant appui du gouvernement, qui ne nous a jamais manqué, nous avons pu mettre nos conditions d'existence en harmonie avec les nécessités actuelles.

Les résultats de notre premier exercice témoignent de la vitalité de l'institution.

Un dividende de 5 fr., ajouté à la distribution provisoire de 12 fr. 50 c., portera, pour 1853, à 17 fr. 50 c. le produit de chaque action, sur laquelle 250 fr. ont été versés.

Nous aurons aussi constitué, outre la réserve statutaire, un fonds de prévoyance considérable.

Si, dans les temps difficiles que nous traversons, la marche de l'institution est moins rapide, elle profitera largement de la reprise générale des affaires; elle peut attendre sans péril ce moment favorable, en mesurant ses opérations aux ressources dont elle dispose.

Une année d'expérience a suffi pour que le pays comprenne les avantages du *Crédit foncier;* la conversion de la dette hypothécaire en obligations foncières n'est plus qu'une question de temps.

La France a été dotée, par l'initiative du gouvernement de S. M. l'Empereur Napoléon III, d'un nouvel élément de crédit et de prospérité. Le *Crédit foncier* marche, malgré les obstacles multipliés qui semblaient ne pas permettre la fondation actuelle d'un établissement aussi important; les résultats déjà obtenus sont un gage de ceux que réserve l'avenir.

Observations présentées au nom de MM. les censeurs par M. Paravey, l'un d'eux.

Messieurs,

Après le rapport si complet et si clair que vous venez d'entendre, les observations que nous avons à faire sur les questions soumises à votre délibération peuvent se réduire à peu de mots.

Nous ne reviendrons pas sur ce que M. le Directeur vous a dit de la nature et du développement des opérations de la Société, des conditions auxquelles elles sont soumises, des avantages incontestables qu'elles présentent, des difficultés que cependant elles rencontrent quelquefois dans la pratique. Nous pouvons seulement répéter, après lui, que ces difficultés tiennent, en grande partie, à l'insuffisance et à l'irrégularité des titres fournis à l'appui d'un grand nombre de demandes, ou aux imperfections et aux lacunes qui existent encore dans la législation. Nous devons espérer que celle-ci recevra bientôt les améliorations signalées depuis longtemps par les praticiens les plus éclairés; et, quant à ce qu'on appelle quelquefois, avec une idée de reproche, *les exigences* du Crédit foncier en matière de justifications, outre que ces exigences nous sont imposées par nos statuts, pour qu'il ne puisse exister, comme vient de vous le dire M. le directeur, aucun doute sur la régularité des contrats qui forment la garantie des obligations foncières, ces exigences dont on se plaint auront, à la longue, pour les particuliers eux-mêmes, le très-grand avantage de leur faire compléter et régulariser leurs titres, et d'améliorer ainsi, dans l'intérêt de toutes les transactions, l'établissement de la propriété, si défectueux encore dans une grande partie de la France.

Dès à présent, et malgré les obstacles que la nature des choses, l'état de la législation, les habitudes prises, les opinions préconçues, devaient opposer à l'action de notre Société, nous pouvons constater, avec M. le directeur, les progrès qu'elle a faits, les services qu'elle a rendus, et tirer des faits accomplis jusqu'à présent un nouveau sujet de confiance dans son développement ultérieur.

Quant à ce qui forme plus spécialement aujourd'hui l'objet de votre réunion, le règlement des comptes et l'appréciation des résultats de notre premier exercice social, vous vous rappelez, Messieurs, que cet exercice embrasse, aux termes des statuts, tout le temps écoulé depuis la formation de la Société jusqu'au 31 décembre 1853, c'est-à-dire un intervalle de vingt-deux mois. C'est un exercice exceptionnel à tous égards, non-seulement par sa durée, mais aussi par le nombre, l'importance et la variété de ses opérations, par le travail d'organisation et de mise en train qui l'a rempli en grande partie.

Il résulte des comptes qui vous sont soumis, et dont nous avons vérifié l'exactitude, que l'ensemble des produits applicables à l'exercice, et dont M. le directeur vient de vous lire le détail, est de 2,536,962 fr. 66 c., et que l'ensemble des sommes portées en dépenses, soit pour frais d'administration et de premier établissement, soit pour le paiement des intérêts des obligations foncières, le remboursement de celles qui sont sorties aux tirages, et l'amortissement d'un dixième sur le mobilier, s'élève à 1,253,295 fr. 83 c.

Les frais d'administration et de premier établissement entrent dans cette somme pour 818,598 fr. 78 c. Mais ce chiffre comprend un grand nombre de dépenses faites pour la fondation de la Société, pour la création, la garde et le tirage de ses titres, pour l'installation de ses bureaux, pour l'établissement de ses agences dans les départements, et autres du même genre, qui ne sont pas de nature à se reproduire. On peut considérer que ces dépenses n'appartiennent pas plus à l'exercice dans lequel elles se sont accomplies qu'à ceux qui seront successivement appelés à en recueillir les résultats, et qu'il est juste, par conséquent, de les répartir sur tous.

On peut faire la même observation, même pour les frais d'administration annuels qui grèvent nécessairement les premières années de dépenses plus fortes que leurs recettes. Dans une entreprise comme la nôtre, les premières années travaillent et dépensent pour les années qui suivent; les frais d'administration, aussi considérables, plus considérables quelquefois dans cette période de début et d'essai, qu'à l'époque où les opérations atteignent leur développement complet et régulier, constituent eux-mêmes, en réalité, des frais de premier établissement, dont les fruits seront recueillis par l'avenir et dont il ne serait pas raisonnable de laisser au présent la charge tout entière.

Par ces motifs le Conseil d'administration vous propose de ne solder au compte de l'exercice 1852 et 1853, qu'un cinquième des frais de premier établissement et d'administration de toute nature, et d'en reporter à nouveau les quatre cinquièmes dans un compte spécial, qui devra être amorti dans le délai du privilége accordé à la Société.

Le Conseil estime qu'une mesure analogue devra être adoptée pour les exercices suivants (en augmentant chaque année d'un cinquième la portion à laisser à la charge de l'exercice, et diminuant d'un cinquième la somme à reporter au compte spécial dont il s'agit), jusqu'au 1er janvier 1857, époque fixée par les dernières conventions faites avec le gouvernement, comme devant être celle où le développement des affaires de la Société aura établi un rapport normal entre ses produits et ses dépenses, et à partir de laquelle chaque exercice devra supporter la totalité de ses frais et sa part de l'amortissement des frais antérieurs.

Cette proposition, appliquée à l'exercice dont vous avez à arrêter les comptes, laisse à la charge de cet exercice, pour les dépenses dont il s'agit, une somme de 163,719 fr. 75 c., et reporte aux frais de premier établissement, à amortir, comme nous venons de le rappeler, celle de 654,879 fr. 03 c.

Il en résulte naturellement un accroissement de pareille somme dans le chiffre du bénéfice. Mais, dans la pensée du Conseil d'administration, cet accroissement, résultant de l'imputation sur les exercices ultérieurs d'une partie des dépenses faites dans celui-ci, ne doit pas entraîner une augmentation proportionnelle du dividende à répartir.

Le Conseil vous propose de fixer ce dividende à 5 fr. par action, de calculer sur cette base le bénéfice réellement acquis à l'exercice, ainsi que le prélèvement statutaire à porter au fonds de réserve, et de réserver le surplus du solde ressortant au compte de profits et pertes pour former un fonds de prévoyance destiné d'abord à assurer en tout temps l'amortissement de ces frais de premier établissement qui ne sont pas soldés sur l'exercice, et, en outre, à faire face aux nécessité de toute nature que le cours des événements peut amener.

Nous croyons, Messieurs, devoir donner notre assentiment à ces propositions :

Celle de reporter sur l'avenir les frais d'administration et de premier établissement dont l'avenir doit profiter, nous paraît justifiée par les raisons qui ont déterminé la décision du Conseil, et que nous venons de rappeler tout à l'heure.

Nous ne l'admettons toutefois qu'avec le corollaire que le Conseil lui donne, c'est-à-dire à la condition de ne pas considérer comme un bénéfice acquis, et dès aujourd'hui partageable, l'excédant de produits qui en résulte dans les chiffres de l'exercice 1853. Jusqu'à ce que la Société soit arrivée à cet état normal de ses opérations où l'amortissement du compte qu'il s'agit d'ouvrir se trouvera assuré par les produits annuels, nous pensons qu'elle doit maintenir en regard de ce compte un fonds qui lui donne à toute époque la possibilité de l'amortir et qui constitue en même temps une ressource pour les besoins imprévus qui peuvent survenir.

Cette dernière considération suffirait à elle seule. Ce n'est pas dans les circonstances actuelles qu'aucun de nous pourrait vous conseiller de diminuer la part qu'il est toujours bon de faire à la prévoyance. Quand nous pourrions disposer en toute liberté du surcroît de bénéfice dont il s'agit, il serait encore sage de le tenir en réserve. Ce serait un acte de bonne administration, plus utile aux affaires, au crédit de la Société, et par conséquent aux intérêts des actionnaires, que la distribution d'un surcroît de dividende.

Votre Conseil d'administration nous paraît avoir convenablement apprécié, dans la triple proposition qu'il vous soumet pour le règlement des comptes de l'exercice, tous les principes et tous les intérêts également engagés dans la question.

Si vous approuvez cette proposition, le résultat définitif de ce premier exercice social sera d'ajouter un supplément de dividende de 5 fr. par action aux trois distributions de 6 fr. 25 c. chacune, faites à la fin de décembre 1852, de juin et de décembre 1853; — de porter 75 000 fr. à la réserve statutaire, et de réserver au compte de profits et pertes 811,463 fr. 36 c. pour constituer un fonds de prévoyance et assurer en tout temps l'amortissement des frais de premier établissement.

Ce résultat vous paraîtra satisfaisant, si vous considérez les circonstances dans lesquelles il a été obtenu et les obstacles qu'ont créés depuis un an, aux affaires les mieux assises, les préoccupations au milieu desquelles la nôtre a dû faire ses premiers pas. Elle a traversé cette épreuve de manière à montrer ce qu'elle pourra produire quand ces préoccupations auront cessé et que les capitaux auront repris leur activité normale.

Nous ne terminerons pas ces observations, Messieurs, sans rendre un hommage mérité au dévouement de votre directeur. Il est impossible d'apporter un zèle plus soutenu et plus éclairé à l'accomplissement d'une tâche plus laborieuse. Nous devons la même justice aux fonctionnaires et employés qui le secondent. Ces deux premières années de notre Société ont été pour tous des années d'épreuves, de travaux compliqués et difficiles, dont le nombre et presque toujours l'urgence demandaient un zèle et une assiduité qui ne nous ont pas fait défaut. Nous sommes heureux de pouvoir leur rendre ce témoignage devant vous.

Après avoir entendu la lecture de ces rap-

ports, l'assemblée, à l'unanimité, a adopté la résolution suivante :

« L'Assemblée approuve les comptes présentés, et fixe à 5 fr. le complément de dividende à distribuer aux actionnaires pour l'exercice 1853, outre les distributions de 6 fr. 25 c. par semestre, qui ont été faites les 31 décembre, 1er juillet 1852 et 31 décembre 1853.

» Elle décide qu'une somme de 75,000 fr. sera portée au fonds de réserve. »

En outre, il a été conservé, sur les produits de l'exercice 1853, une somme de 811,463 fr. 66 c., comme *fonds de prévoyance*.

COMPTE DES OPÉRATIONS DE LA SOCIÉTÉ. — EXERCICE 1852-1853.

État de situation au 31 décembre 1853.

ACTIF.

Numéraire en caisse et à la Banque, rentes et valeurs de portefeuille,		9,815,770 25
Prêts réalisés (sur les 11,506,600 f. de prêts autorisés),		26,711,508 91
Annuités des prêts à recevoir de 1854 à 1904,		66,093,963 30
Comptes divers.		
Subvention de l'État,	1,335,955 »	
Trésor (compte-courant),	1,308,685 31	
Sociétés du Crédit foncier de Marseille et de Nevers,	1,057,089 30	
Divers,	331,006 83	
		4,032,736 44
Mobilier de Paris et des départements,		62,328 10
Frais de premier établissement,		654,879 03
Total de l'actif,		107,371,186 03

PASSIF.

Capital social, versements réalisés sur les actions,		13,091,650 »
Obligations, versements réalisés sur les titres en circulation,		22,077,200 »
Emprunteurs, prêts différés,		4,366,275 34
Amortissement des prêts compris dans les annuités,	26,711,508 91	
Intérêts des prêts compris dans les annuités,	31,749,399 47	
Portion applicable aux frais d'administration desdites annuités,	7,633,054 92	
		66,093,963 30
Dividendes, restant à solder sur la distribution provisoire,	362,987 50	
Intérêts des obligations restant à solder sur le semestre du 1er novembre 1853,	68,392 »	
Lots restant à solder sur les 4 tirages de 1853,	150,000 »	
	581,379 50	581,379 50
Profits et pertes 1853, solde réservé sur ledit exercice,	811,463 36	
Profits et pertes 1854, escompte d'effets à échoir en 1854,	10,859 53	
	822,322 89	822,322 89
Total du passif,		107,032,991 03
Excédant au profit de l'actif,		338,195 »
Total égal à l'actif,		107,371,186 03

La différence de 338,195 fr. au profit de l'actif serait employé comme suit :

Supplément de dividende à distribuer, à 5 fr. par action,	263,195 »
Réserve statutaire, sur les 60,000 actions créées,	75,000 »
Total égal,	338,195 »

RÉSUMÉ DU COMPTE DES PROFITS ET PERTES 1853.

§ 1. *Produits.*

Intérêts des capitaux placés,	1,128,701 77		
Intérêts et droits pour frais d'administration pour prêts réalisés,	490,022 01		
Bénéfice sur la négociation des obligations et lots,	722,368 38		
Intérêts de retard sur actions et obligations,	47,376 34		
Intérêts des avances sur dépôt d'obligations,	2,532 95		
Droit de dépôt de titres,	2,115 50		
Produit divers,	1,690 71		
		2,401,007 66	
Reliquat sur la subvention, après affectation de 1,200,000 fr. aux lots de la première année,		135,955 »	
		2,536,962 66	2,536,962 66

§ 2. *Dépenses.*

Intérêts payés sur les obligations,	418,146 05		
Amortissement du mobilier,	6,551 »		
Frais généraux et de premier établissement à Paris (après affectation de 472,267 f. 29 c. aux frais de premier établissement),	118,067 02		
Frais généraux des directions (après affectation de 132,883 fr. 19 c. aux frais de premier établissement),	33,220 53		
Indemnités aux Sociétés de province (après affectation de 49,728 fr. 75 c. aux frais de premier établissement),	12,432 20		
		588,416 80	
Reste un produit net,			1,948,545 86

§ 3. *Répartition.*

Distributions provisoires semestrielles, à 6 fr. 25 c. par action, aux 31 décembre 1852, 30 juin et 31 décembre 1853,	798,887 50		
Supplément de dividende de 5 f. pour l'exercice 1853,	263,195 »		
	1,062,082 50	1,062,082 50	
Réserve,		75,000 »	
		1,137,082 50	1,137,082 50
Reliquat conservé comme fonds de prévoyance (outre la réserve statuaire ci-dessus, de 75,000 f.), ci			811,463 36

Conforme aux livres et à l'inventaire général.

Paris, le 20 avril 1854.

Le chef de la comptabilité,
L. GERDOLLE.

Chemin de fer Central suisse.

Assemblée générale du 27 avril 1854.

DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ DE DIRECTION.

Messieurs,

Un premier Rapport, embrassant la constitution et les travaux préliminaires de notre Société, vous a été présenté l'année dernière dans l'assemblée générale du 29 septembre.

Le Rapport actuel doit vous donner un aperçu des opérations administratives de la Société pendant l'année 1853, et mettre en même temps sous vos yeux l'emploi de nos fonds durant cette même période, ainsi que le prescrit le paragraphe 48 de nos statuts.

I. — *Concessions.*

A la suite des démarches faites auprès du gouvernement de Lucerne, et sur la proposition du conseil d'Etat, le grand conseil de ce canton a consenti, le 12 octobre de l'année dernière, à substituer la ligne de Sursee à celle de Wokihausen, qui avait été fixée dans l'acte de concession du 19 novembre 1852. Il a été établi, en revanche, que le délai d'achèvement de la ligne ne serait que de trois ans, au lieu de quatre, à dater du 28 janvier 1853. Notre Société a dû se soumettre, en outre, à contribuer jusqu'à un maximum de 20,000 fr. aux

dépenses que devront faire des communes plus éloignées du nouveau tracé, afin de se mettre en communication avec lui.

Ce décret aura pour effets d'abréger la ligne de trois quarts de lieue, et de procurer à la Société une économie de frais de construction, évaluée à environ 3 millions.

Les négociations suivies depuis si longtemps avec les autorités du canton d'Argovie sont enfin parvenues à un résultat. Par son décret du 4 novembre 1853, le grand Conseil de ce canton a accordé à la Compagnie centrale la concession de la ligne qui part de la frontière soleuroise, près d'Olten, jusqu'à la frontière lucernoise, près de Zofingen, et celle qui va d'Aarbourg à la frontière bernoise, près de Morgenthal. La concession du court tracé de Wœschnau à Aarau n'a toutefois été accordée que sous réserve du droit de priorité en faveur de la Compagnie du Nord, droit dont cette Compagnie a aussitôt déclaré vouloir faire usage. Il en résulte que la ligne du chemin Central s'arrêtera à Wœschnau, c'est-à-dire à quelques minutes d'Aarau; mais les concessions des deux Compagnies prescrivent que la jonction du service des deux lignes aura lieu dans cette ville.

Les autorités fédérales ayant sanctionné les deux décrets ci-dessus mentionnés, toutes les concessions qui concernent la Compagnie centrale se trouvent être définitivement réglées.

II. — TRAVAUX PRÉPARATOIRES.

1° *Plans cadastraux*

La levée du plan cadastral du terrain que doivent parcourir toutes les lignes du réseau central était terminée au 31 décembre 1853, à l'exception des sections suivantes:

Sur la ligne Olten-Harrau :
La section de Schœnenwerth à Wœschnau.
Sur la ligne Olten-Berne:
La section de Hindelbank à Berne.
Sur la ligne Aarbourg-Lucerne:
La section du pont de l'Emme à Lucerne.
Sur la ligne Herzogenbuchsée-Soleure :
La section d'Etzikon à Subingen.
Sur la ligne de Soleure-Bienne:
La section de Grenchen à Bienne.

La température défavorable de la fin de l'année dernière n'a pas arrêté les travaux, car on a profité de cette période pour réunir, réduire, lithographier toutes les levées cadastrales et pour en faire le tirage que nécessite la confection des plans de détail.

Ce travail est terminé pour le réseau central entier, à l'exception des sections dont il vient d'être fait mention.

2° *Détermination des tracés et des stations.*

La détermination des tracés, celle de la situation des gares et des stations, ainsi que leur présentation aux autorités respectives, était effectuée à la fin de 1853.

Dans les cantons de :
Bâle-ville;
Bâle-campagne;
Soleure;
Argovie;
Lucerne, à l'exception de la section du pont de l'Emme, à Lucerne;
Berne, sauf les sections Hindelbank-Berne et Grenchen-Bienne.

La ratification de tous les tracés a été en général accordée par les gouvernements respectifs. Des négociations sont encore ouvertes sur les points de détail suivants:

Dans le canton de :
Soleure, sur la situation de la gare de Soleure;
D'Argovie, sur l'emplacement de la gare de Zofingen;
De Berne, sur la direction du tracé près de Langenthal et de Burgdorf.

Le nombre des gares et stations arrêtées de concert avec les gouvernements, est le suivant :

Dans le canton de :
Bâle-ville, 1.
Bâle-campagne, 8.
Soleure, 7.
Argovie, 3.
Lucerne, 9.
Berne, 8.

Les gares des villes de Berne et de Lucerne ne sont pas comprises dans cette énumération.

3° *Plans détaillés et devis.*

Sont achevés les plans et devis suivants :

(a) Concernant les travaux d'art et de terrassement :

Tous ceux de la ligne de Bâle-Olten.
Sur la ligne :
Olten-Wœschnau, la section Olten-Schœnenwerth
Olten-Berne, les sections Olten-Murgenthal et Burgdorf-Hindelbank.
Aarbourg-Lucerne, les sections Aarbourg-Sursee et Sempach-Bürilmoos.
Herzogenbuchsee-Bienne, la section Bellach-Grenchen.

Comme les bases de ce travail sont acquises par l'achèvement du plan cadastral, et que le personnel technique a maintenant l'habitude de ce genre d'opérations, les plans détaillés et devis seront terminés en peu de mois pour toutes les lignes du réseau central.

(b) Concernant la pose de la voie:

Les plans-modèles de tous les objets servant à l'établissement de la voie, tels que croisements et changements de voie, plaques tournantes, chariots mobiles et appareils pour les eaux.

(c) Concernant les stations :

Les plans modèles de tous les bâtiments et stations du premier et troisième rang; les plans détaillés et devis de tous les bâtiments de la gare provisoire de Bâle, ainsi que des stations de la section Bâle-Sissach; enfin, les plans détaillés et devis de l'atelier central de réparations, situé à Olten.

(d) Concernant le matériel d'exploitation :

Les plans détaillés des voitures et wagons

Dans le but de baser l'exécution du réseau central sur une évaluation parfaitement exacte de la totalité des frais, la plus grande sollicitude est apportée à l'élaboration des plans détaillés et des devis, mais ce travail réclame une notable dépense de temps et de forces. Si des événements de force majeure ne viennent pas entraver le cours naturel des travaux, cette manière de procéder ne doit exercer aucune influence sur les délais d'achèvement déterminés dans les concessions, et elle est justifiée par ce qui va suivre.

(h) Résultats des travaux préparatoires. — Capital d'établissement.

Les résultats obtenus dans le cours de l'année 1853 ont permis de soumettre les devis primitifs et sommaires à une révision, qui a donné les chiffres suivants :

Aperçu du capital d'établissement nécessaire pour le chemin Central suisse sur la base des travaux préparatoires exécutés jusqu'à la fin de 1853.

	Longueur en kilomètre.	Achat de terrains.	Travaux d'art et de terrassement	Pose de la voie.	Gares.	Matériel d'exploitation.	Ateliers centraux.	Administration	Total.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Bâle-Olten	39,20	1,300,000	10,000,000	1,500,000	900,000	1,250,000	110,000	550,000	15,610,000
Olten (Fannwald) Woschnau.	10,80	250,000	5,500,000	500,000	150,000	300,000	40,000	100,000	1,840,000
Aarbourg-Lucerne	50,90	750,000	2,900,000	2,200,000	500,000	850,000	150,000	350,000	7,700,000
Olten-Berne	66,20	1,050,000	4,700,000	2,500,000	600,000	1,300,000	180,000	500,000	10,830,000
Herzogenbuchsee-Bienne	40,30	500,000	1,500,000	1,500,000	300,000	700,000	110,000	250,000	4,860,000
Berne-Laupen	19,20	250,000	1,200,000	700,000	100,000	350,000	50,000	150,000	2,000,800
Total	226,60	4,100,000	20,800,000	8,900,000	2,550,000	4,750,000	640,000	1,900,000	43,840,000
Intérêts du capital d'établissement, etc.									4,360,000
Total									48,000,000

La dépense des travaux d'art et de terrassement sont évalués dans ce tableau, pour le réseau entier, à 20,800,000 fr.

En considérant que les devis détaillés, déjà élaborés, comprennent 10 0/0 en sus pour les éventualités, et que les frais d'établissement des sections non encore étudiées dans le détail sont portées très-haut, le chiffre ci-dessus se

réduit à 20,350,000 fr.
ce qui donne pour cet article une économie assurée de 450,000

D'autres articles présentant une perspective analogue, on peut dès à présent garantir que la totalité des frais d'établissement du réseau central se renfermera dans les limites du devis primitif.

Il reste à faire mention dans ce paragraphe des travaux géométriques entrepris sur la ligne du Gothard. Les résultats de ces opérations sont un plan achevé de la section de Flüelen à Biasca, plan qui permettra désormais de faire un tracé positif et des devis réguliers quand il s'agira d'exécuter cette entreprise, tandis que les évaluations faites jusqu'ici ne reposaient que sur des données générales. Les dépenses exigées par ces études préparatoires sont donc pleinement représentées par la valeur que ces plans auront en tout temps pour ceux qui chercheraient plus tard à réaliser le projet d'un chemin du Gothard.

III. ACHAT DE TERRAINS.

Les expropriations sont incontestablement l'une des tâches les plus difficiles et les plus désagréables de notre entreprise. Il est heureux que cette tâche soit passagère de sa nature. Dès le 17 mai 1853, le comité de direction décréta, par voie réglementaire, l'organisation de commissariats chargés de résoudre à l'amiable les questions d'expropriation. Il joignit à ce règlement des instructions basées avec la plus stricte loyauté sur la loi fédérale du 1er mai 1850, concernant tout ce qui tient à l'expropriation en regard des propriétaires du sol.

Le choix des commissaires fut déterminé non-seulement par les capacités, mais tout autant par la position personnelle et par la confiance dont la voix publique les avait entourés; car toutes les démarches du comité de direction avaient en général pour but un accord à l'amiable sur les difficultés inévitables en pareille matière.

Cet espoir a été toutefois grandement déçu, non partout, il est vrai, mais dans Bâle-campagne. Des influences malveillantes ne parvinrent que trop facilement à insinuer à l'oreille des propriétaires des idées entièrement fausses sur la nature des expropriations et sur l'application de la loi fédérale. Les sommes exigées par eux dépassent en moyenne toutes les bornes assignées par la loi et par la justice, et elles ont dès l'abord rendu impossible un arrangement à l'amiable. L'intervention de la commission d'estimation fédérale est devenue nécessaire; mais le comité de direction s'est encore vu obligé d'en appeler en dernière instance au tribunal fédéral pour des cas qui concernent le territoire de Muttenz. La question est encore pendante à ce dernier égard.

L'espoir de ramener à un état normal les expropriations sur le territoire de Bâle-Campagne doit toutefois être d'autant moins abandonné, que cette question prend dans tous les autres cantons, sillonnés par le chemin central, une tournure qui satisfait presque tous les propriétaires et qui peut rassurer la Compagnie.

Les premières expropriations ont présenté cette difficulté spéciale que l'intervalle entre les travaux préparatoires et l'exécution a été trop court pour laisser aux négociations le temps nécessaire; cette difficulté cessera à l'avenir.

Les expropriations terminées à la fin de décembre 1853 donnent le résultat suivant :

Cantons.	*Surface.* Arpents.	*Prix d'achat.* Francs.
Bâle-ville,	7 1/3	42,292 81
Bâle-campagne,	11 1/2	37,026 75
Soleure,	15 15/16	40,141 53
Lucerne,	1 1/16	2,625 70
	35 5/6 (1)	122,086 79

IV. TRAVAUX EN EXÉCUTION.

1° *Travaux d'art et terrassements.*

Les travaux suivants sont remis entre les mains des soumissionnaires :

La section Bâle-Sissach, en 4 lots, pour	1,050,000 fr.
Le tunnel de Hauenstein, à un seul entrepreneur,	4,250,000
La section de Olten au Fannwald, 1 lot,	33,700
La section de la frontière d'Argovie à Dagmersellen, 1 lot	55,500
La section de Bugdorf à Hindelbank, 1 lot,	46,000
La section de Bellach, près de Soleure, jusqu'à Grenchen, 1 lot,	70,800
	5,506,000 fr.

Huit de ces lots ont été livrés avec un rabais de 5 0/0 en moyenne sur les devis détaillés, et par conséquent de 15 0/0 sur le devis général, puisqu'il faut encore déduire les 10 0/0 partout ajoutés pour parer aux éventualités.

Le chiffre de soumission du 9e lot, le tunnel du Hauenstein, est le même qui avait été admis dans le devis général. Tous les lots concédés sont en exécution. Les termes d'achèvement sont, à l'exception du tunnel, fixés à la fin de 1854, et ne seront pas dépassés, si les difficultés extraordinaires auxquelles sont assujetties les expropriations dans le canton de Bâle-campagne ne rendent pas nécessaire un nouveau délai.

Un accord a été conclu pour l'exécution du tunnel de Hauenstein avec un entrepreneur bien connu, M. Thomas Brassey, de Londres, qui avait soumissionné à un taux inférieur à celui de ses six concurrents. Il a pris à sa charge toutes les dépenses des travaux déjà exécutés en régie par l'administration aux deux extrémités du tunnel, et il poursuit dès lors ce travail pour son propre compte. A l'époque de la remise du tunnel à M. Brassey, étaient achevés :

300 pieds de voûte à l'ouverture méridionale du tunnel;
120 pieds de voûte à l'ouverture septentrionale.

Total : 420 pieds.

Le terme d'achèvement est fixé au 31 mars 1857, et les dispositions prises par M. Brassey permettent de croire qu'il ne sera pas dépassé.

2° *Pose de la voie.*

Les achats du matériel de la voie, déjà spécifiés dans le rapport du 29 septembre 1853, concernent les rails et les traverses, dont la possession est assurée pour la ligne de Bâle-Sissach. Nous avons en outre fait la commande de tous les croisements et changements de voie, plaques tournantes, chariots mobiles et appareils pour les eaux de la même ligne, au prix de 72,000 fr.

3° *Bâtiments.*

Des entrepreneurs se sont chargés de toutes les gares, stations et guérites de la section Bâle-Sissach, pour la somme de 210,000 fr.

(1) Depuis le 1er janvier jusqu'à la fin de mars 1854, les expropriations se sont accrues de plus de 100 arpents dans les cantons de Bâle-Campagne, Soleure, Lucerne et Berne. Celles de la ligne Bâle-Sissach seront prochainement achevées.

V. MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Outre les 12 locomotives qui figurent dans le rapport du 29 septembre 1853, et dont quatre doivent être livrées le 1er octobre courant pour l'exploitation de la ligne Bâle-Sissach, il a été commandé, pour les besoins de la même ligne et pour la même époque, 50 voitures qui se composent de :

5 voitures à 8 roues, de 1re et de 2e classe.
9 voitures à 8 roues, de 3e classe.
4 voitures à 4 roues, de 2e classe.
16 wagons couverts à 4 roues, pour marchandises.
16 wagons découverts à 4 roues, pour marchandises.

50 voitures pour la somme de 312,700 fr.

VI. RAPPORTS AVEC LES CHEMINS DE FER VOISINS.

Les concessions accordées par le canton d'Argovie donnent déjà la certitude que le chemin central sera en communication directe avec la ligne de l'Est, sur un point donné. Le temps et la nécessité feront le reste.

Les rapports avec les chemins de l'Ouest sont moins réglés encore, et bien que les circonstances défavorables ne paraissent pas décourager la concurrence de plusieurs projets, cependant on ne peut encore prévoir le moment où des négociations pourront être sérieusement suivies sur une jonction des lignes, soit près de Bienne, soit à la frontière occidentale du canton de Berne.

VI. SITUATION FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE.

Les comptes et le bilan, clos au 31 décembre 1853, et joints au présent rapport, donnent un aperçu de la marche financière de notre entreprise durant le cours de l'année passée, ainsi que de sa situation en actif et passif à la fin de l'année.

Il en résulte que le premier versement de 20 0/0 du capital social de 36 millions, qui avait été effectué le 10 janvier 1853 et qui avait produit.......................... 7,200,000
a servi à l'exécution de l'entreprise jusqu'au 31 décembre, par l'emploi de la somme de....... 1,423,731 74
en sorte que le solde actif a été de.......................... 5,776,268 26

7,200,000

Ce solde se compose de :

5,141,568 f. 26	de fonds disponibles en caisse, ainsi qu'en portefeuille et comptes courants dans diverses maisons de banque.
634,700	de cautionnements, d'obligations de Bâle-campagne et de 197 actions en réserve.
5,776,268 f. 26	

En ce qui concerne le dernier article, le rapport du 29 septembre passé a déjà fait observer que le gouvernement de Bâle-Campagne, par suite d'un traité, a payé, en obligations portant intérêt à 3 1/2 %, les 2,000 actions prises par lui; il a rappelé en outre qu'il était resté dans la caisse de la Compagnie un excédant de 197 actions sur 26,531 actions supplémentaires, dont le refus avait dû être proportionnellement réparti entre les souscripteurs. Les obligations de Bâle-campagne ont été en partie réalisées et en partie déposées à titre de cautionnements.

L'exposé des mesures préparatoires qui ont été prises, ainsi que de l'état actuel des travaux, démontrent que, sauf événements de force ma-

Compte des Recettes et des Dépenses de l'Administration du chemin de fer central Suisse pour l'année 1853.

RECETTES.

Versements sur les actions.			
Premiers 20 0/0 sur 72,000 actions de fr. 500. . . Bâle.		3,640,000 »	
Paris.		3,560,000 »	
			7,200,000 »
Recette d'ordre.			
Déposé dans la caisse de retraite.		300 »	
Intérêts.			
Intérêts de placements temporaires.	170,880 02		
Bénéfices sur les charges. .	5,181 58		
		176,061 60	
Produits de ventes de matériaux et d'outils.		837 65	
Remboursements			
Ports de lettres, contributions, etc., etc.		1,231 55	
			178,430 80
			7,378,430 80

DÉPENSES.

Frais préliminaires.			
Imprimés, frais de voyage, d'assemblées et gratifications diverses.		16,167 47	
Remboursements aux actionnaires de la Société de fondation de 1846.		24,000 »	
			40,167 47
Intérêts sur les actions.			
Semestre échu le 10 juillet 1853, payé à Bâle.		56,192 »	
payé à Paris.		76,394 »	
non encore prélevé.		11,414 »	
			144,000 »
Intérêts et commissions.			
Intérêts payés.		427 25	
Pertes de change.		2,192 16	
Commission pour l'émission des actions et courtages.		288,002 87	
			290,622 28
ADMINISTRATION.			
A. Salaires et gratifications.			
Conseil d'administration.	9,151 »		
Comité de direction..	28,333 34		
Comptabilité et secrétariat.	16,559 93		
Personnel des ingénieurs..	240,675 43		
Tersonnel de service.	2,686 09		
Frais de voyage, gratifications, etc.	17,075 75		
		314,481 54	
B. *Frais de bureau.*			
Loyers et constructions.	4,544 32		
Eclairage, chauffage, etc..	2,440 33		
Fournitures de bureau et de dessin.	11,582 52		
Imprimés, insertions et journaux..	10,909 07		
Transports, ports de lettres, etc..	6,068 20		
		35,634 53	
C. *Inventaire des bureaux.*			
Mobilier et ustensiles.	13,455 16		
Ustensiles des ingénieurs.	19,027 78		
Livres, cartes, modèles.	648 86		
		33,131 80	
			383,247 87
ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN.			
A. *Acquisitions de terrains.*			
Prix d'acquisition	122,086 79		
Prix d'estimation.	2,581 95		
		124,668 74	
B. *Terrassements et travaux d'art.*			
Terrassements.	14,975 90		
Tunnel.	227,597 61		
Ponts, canaux, etc.	118,094 57		
Indemnités de locations de terrains.. . . .	4,408 62		
		365,078 70	
C. *Établissements de la voie.*			
Traverses.	99,359 15		
Rails et coussinets.	295 90		
		99,655 05	
D. *Inventaire technique.*			
Mobilier, outils et ustensiles	9,644 99		
Matériaux, etc.	4,100 76		
		13,745 75	
			604,176 24
Fraction.			
Avance sur la commande de 12 locomotives.			122,818 60
Dépenses diverses.			
Étude de la ligne du St-Gothard.			17,860 02
Dépense d'ordre.			
Dépôt dans la caisse de retraite.			300 »
Total des des dépenses. . .			1,602,162 54
Solde.			
Solde de capitaux disponibles à nouveau.. .			5,776,268 26
			7,378,430 80

Bilan de la Compagnie du Chemin de fer central Suisse au 31 Décembre 1853.

COMPTES DÉBITEURS.

A. Capitaux liquides.

Caisse			22,863 18		
Portefeuille			2,693,476 70		
Avoirs divers :					
Débiteurs en comptes courants		2,461,778 88			
A déduire :					
Créanciers en comptes courants	24,816 04				
Semestre d'intérêt non prélevés	11,414 »				
Caisse de retraite	300 »	36,530 04	2,425,248 80	5,141,568 26	

B. Capitaux en emploi temporaire.

Obligations à 3 1/2 0/0 de Bâle-campagne		165,000 »		
197 actions de réserve		19,700 »		
Cautionnements :				
Bâle-campagne	(en obligations.)			
Soleure	150 000 »			
Lucerne	150,000 »			
Berne	150,000 »	450,000 »	634,700 »	5,776,268 26

C. Capitaux employés dans l'établissement du chemin de fer.

Dépenses faites	1,602,162 54	
A déduire.		
Recettes diverses	178,430 80	1,423,731 74
		7,200,000 »

COMPTE CRÉANCIER.

A. Compte d'actions.

1er versement de 20 0/0 sur 36,000,000	7,200,000 »
	7,200,000 »

jeure, l'ouverture de la ligne Bâle-Sissach aura certainement lieu à la fin de cette année ; le prochain rapport renfermera donc quelques données sur les produits de cette section.

D'un autre côté, il ne faut pas de dissimuler que les progrès ultérieurs de notre entreprise dépendent de circonstances en dehors de notre pouvoir, qui ont déjà gêné et, selon toute apparence, gêneront encore le libre développement de notre œuvre, comme celui de toutes les œuvres de paix.

La Compagnie doit néanmoins s'estimer satisfaite de ce que son administration a usé de prévoyance en face des événements qui se préparaient. D'un côté, elle s'est tenue en garde contre toute obligation qui dépasserait la mesure des moyens dont elle dispose ; d'un autre côté, elle a réglé, d'une manière convenable aux circonstances, l'emploi des sommes qui lui ont été confiées.

Si, pour satisfaire aux charges imposées par les concessions, les terrassements ont été commencés dans tous les cantons, les dépenses sont cependant concentrées tout spécialement sur trois points principaux, c'est-à-dire sur la ligne de Bâle à Sissach, sur le tunnel du Hauenstein et sur les travaux préliminaires concernant le réseau tout entier. La plus forte partie de ces dépenses, celle qui porte sur la ligne Bâle-Sissach, donnera prochainement pour résultat un fragment, restreint sans doute, mais achevé et *productif* de l'œuvre d'ensemble qu'on se propose.

L'achèvement du tunnel du Hauenstein, le travail le plus difficile et le plus imposant de notre réseau, est assuré dans un avenir bien plus rapproché qu'on aurait pu l'espérer il y a deux ans.

Enfin, l'élaboration complète et exacte des plans et devis de toutes les lignes du réseau central sera achevé dans quelques mois, ce qui permettra de mettre énergiquement la main à l'œuvre sur tous les points à la fois, lorsque les obstacles extérieurs auront fait place à une situation régulière.

Bâle, le 31 mars 1854.

Le Comité de direction du chemin de fer Central suisse.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 7 avril 1854.

Présidence de M. VUIGNER, président.

Il est donné connaissance de quelques perfectionnements importants apportés dans la construction des signaux par M. Er. Chabrier, membre de la Société, ingénieur du service des travaux et de la surveillance du chemin de Saint-Germain.

Il arrive fréquemment dans les signaux manœuvrés à distance, que le fil unique de transmission se rompt, et qu'alors le disque abandonné indique que la voie est ouverte quand elle devrait être fermée. Le perfectionnement apporté par M. Chabrier consiste à faire en sorte, par la disposition des leviers et contrepoids, que le disque indique toujours que la voie est fermée quand le fil est cassé.

Un second perfectionnement, également introduit par M. Chabrier, a pour but de remédier à l'allongement du fil par la dilatation, allongement qui produit sur le disque des in-

dications inexactes; ainsi tantôt la voie n'est qu'à moitié ouverte ou à moitié fermée, les leviers étant cependant à l'extrémité de leur course, en sorte que les mécaniciens peuvent être facilement trompés.

Le moyen simple pour remédier à cet inconvénient est de faire que le levier qui correspond au disque et qui est conduit par le fil ait une longueur beaucoup plus grande que celui qui est manœuvré par le cantonnier; de cette façon, une petite différence dans la longueur du fil devient insensible et ne peut produire qu'une faible influence sur l'axe décrit par le levier du disque.

Les deux perfectionnements que nous venons d'indiquer sont très-simples et très efficaces. Nous les recommandons à l'attention des ingénieurs; et cette communication, en les mettant dans le domaine public, a pour but de les affranchir d'un brevet que prendraient à coup sûr quelques-uns de ces plagiaires qui font métier de puiser leurs inventions dans les cartons des chemins de fer.

M. LE PRÉSIDENT demande à M. Chabrier de vouloir bien rédiger une note et un dessin.

UN MEMBRE demande à indiquer un moyen télégraphique par lequel, sans appareils nouveaux, on peut assurer la circulation sur un chemin de fer à une seule voie. Ce système repose sur ce point, qu'il suffit, à la station qui expédie un train, de donner, à la station qui doit le recevoir, l'ordre de fermer sa voie. Cette station, pour réponse, exécute immédiatement l'ordre qu'on lui donne; et, en faisant mouvoir le disque qui couvre la voie, fait, en coupant et reformant le courant plusieurs fois, résonner dans la station la cloche de départ : c'est la garantie qu'attend le mécanicien pour partir; il est alors assuré que sa voie est couverte, puisque sans cette précaution la cloche ne peut se mouvoir.

Or, pour donner l'ordre, on peut se servir des appareils existants, et pour répondre, on n'a besoin que d'une sonnerie très-simple d'un son différent de celui des sonneries d'appel. Il n'y a donc là aucun appareil nouveau.

Cette disposition présente ceci de spécial :

1° Qu'on ordonne les précautions à prendre et qu'on les fait exécuter immédiatement;

2° Qu'on est sûr que les ordres sont exécutés;

3° Que si, par une cause quelconque, la sonnerie de départ ne résonne pas, il n'en résulte qu'un retard, et pas d'autre inconvénient;

4° Que l'on n'a besoin que d'un fil pour signaler un ou plusieurs trains dans le même sens;

5° Qu'il n'y a aucun appareil nouveau;

6° Que les agents ne peuvent pas oublier leur service puisqu'il ne s'écoule pas une seconde entre l'ordre qu'ils reçoivent et son exécution;

7° Qu'un disque fermé de grande dimension est visible pour tous les employés en quelque point de la station qu'ils se trouvent et leur indique que derrière ce disque la voie est occupée;

8° Que quand tous les agents d'une station seraient absents au passage d'un train direct, le mécanicien, le chauffeur, le chef de train verraient bien, eux, si la voie est fermée ou ouverte;

9° Que si l'on pose en outre cette condition, que la voie ne sera ouverte qu'en présence du train attendu, la sécurité sera complète; si l'on veut, en outre, assurer cette régularité, il suffit de disposer au-dessus du disque un timbre qui ne sonnera que lorsque le disque reviendra dans sa première position. C'est la réponse aux coups de sifflets donnés par le mécanicien à l'approche des stations.

L'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur le programme de la commission d'enquête.

On indique relativement à la première question que sur diverses lignes de chemins de fer en exploitation, en France comme à l'étranger, il a été employé des rails à double champignon d'une longueur de 4m,50 avec quatre traverses par rail; et que la voie a été posée de cette sorte, que l'écartement d'axe en axe est de 1 mètre entre la traverse de joint et la première traverse intermédiaire, et de 1m,25 entre les autres traverses intermédiaires.

Ce système a été admis sur la ligne de Strasbourg et les embranchements, en donnant au rail une hauteur de 0m,13, à la table une largeur de 0m,06, et à la tige une épaisseur de 0m,010, dimensions qui ont déterminé un poids de 37 kil. 50 par mètre courant.

L'écartement de 1m,25 entre la traverse intermédiaire est peut-être un peu fort, mais à cela près la voie est dans de très-bonnes conditions.

Il y a eu dans l'origine quelques ruptures de rails; mais ces ruptures avaient été plutôt attribuées à des détériorations dans les travaux de terrassements et des plats dans les bandages des roues de machines qu'à la qualité des rails.

On cite la ligne d'Orléans à Bordeaux où les rails n'ont que 33 kilom., où l'échantillon des traverses est faible, surtout en longueur, et où cependant, à cause de la bonne qualité du ballast, la rupture des rails a été très-faible. Dans l'année qui vient de finir, et sur 400 kilomètres, il n'y a eu que douze rails cassés; il faut même dire que, sur une portion de cette ligne, on a été obligé de prendre pour ballast du caillou cassé, ballast qui généralement ne devient bon qu'après une année d'exploitation.

On pense que pour des voies ainsi établies, et avec des rails à champignon sur traverses, il faudrait réduire l'écartement des traverses et supprimer la traverse de joint qu'on remplacerait par des éclisses.

Dans le but aussi d'éviter ces joints, on a tenu à donner aux rails la plus grande longueur possible; aussi a-t-on employé des rails de 6 mètres de long partout où il a été possible de le faire.

Quant à la qualité des rails, il est difficile de se prononcer d'une manière absolue; on a trouvé chez tous les fournisseurs les mêmes variations de produits, les mêmes inégalités.

On estime qu'on peut mieux préciser les faits quant à ce qui est de la qualité des fers. Ainsi, on peut dire sans crainte que les forges font les rails avec la plus mauvaise qualité de fer qu'elles peuvent trouver.

En général, une usine qui fabrique des fers marchands de bonne qualité fait toujours des rails très-médiocres, et l'on remarque, par exemple, qu'un fer marchand n° 1 est supérieur toujours à un fer de rail de même numéro. On remarque aussi qu'un haut fourneau qui fait la fonte destinée au fer marchand n'est pas le même que celui qui est destiné au fer de rails.

Les rails prétendus durs sont faits de fer cassant à froid; les rails mous sont faits de fer dont la qualité se rapproche de celle des fers marchands. La plupart de nos usines n'obtiennent la dureté du fer de rail qu'en y mélangeant des minerais sulfureux, des minerais inférieurs à ceux qu'ils emploient pour la fabrication des autres fers; et ces fers cassants à froid se travaillent très-mal à chaud, ce qui indique un vice radical. Les rails cassent presque toujours à 0m,30 du joint, parce que c'est là que se développent les plus grandes flexions.

Quant à une amélioration dans la fabrication des rails en France, il ne faut y compter que par la création d'usines rivales établies dans des localités où les minerais sont bons; ainsi on peut citer les départements de la Meuse, de la Marne, de la Nièvre et du Cher.

On ne saurait se faire une idée de la durée des voies par l'emploi d'un bon fer et l'emploi d'un bon ballast; le chemin de Mulhouse à Thann en est un exemple, puisque depuis quinze années ce chemin n'a subi aucune réparation; les rails n'y sont que d'un poids de 22 kilog., et ils portent les lourdes machines à six roues qui font le service du chemin d'Alsace.

Les autres pays donnent plus d'importance que nous n'en mettons à la fabrication des rails. Ainsi l'Angleterre et l'Allemagne fabriquent mieux que nous ne fabriquons. C'est que, par une grossière erreur, on estime que pour les rails toute qualité de fer est suffisante.

On pense que dans le système de rails avec supports discontinus on arriverait à établir une voie dans de bonnes conditions en donnant au rail une longueur de 6 mètres et en admettant entre les supports un écartement uniforme de 1m,00.

La condition serait meilleure encore si, comme on le fait généralement maintenant en Angleterre et en Allemagne, on mettait des éclisses aux joints, en supprimant alors la traverse et le coussinet de joint.

C'est ce qui a été fait en 1852 au chemin de Saint-Germain ainsi qu'au raccordement de Viroflay, où l'on a adopté des rails de 6 mètres pour éviter la flexion au joint. On avait essayé de rapprocher les premières traverses intermédiaires de la traverse de joint, en ne laissant entre les deux que l'espace nécessaire pour faire le bourrage.

Cette disposition n'a pas donné les résultats qu'on en attendait; la difficulté de bourrer convenablement a fait qu'en ces endroits la base étant moins solide, les flexions étaient plus fortes : aussi l'emploi des éclisses paraît-il une bonne amélioration.

M. JULES POIRÉE, *ingénieur des ponts et chaussées, invité à assister à la séance*, ne partage pas cette opinion en ce qui regarde le rapprochement des traverses intermédiaires de la traverse de joint. M. Poirée a observé que les traverses ainsi rapprochées donnaient au bout d'une année d'excellents résultats, mais que pour cela il fallait avoir bien soin de relever les traverses et de les bourrer fréquemment, car sans cela il se produit une oscillation rapide et bientôt destructive des traverses latérales.

Revenant sur la longueur des rails, on dit qu'on peut obtenir des usines des rails de 250 kil., c'est-à-dire des rails de 7 mètres, et qu'il y a tout avantage à les employer; avec des rails de cette longueur on peut obtenir une bonne voie. Cependant, à cette voie ordinaire, on préfère la voie continue, telle que la voie Barlow ou la voie Brunel; mais pour faire les rails de ces voies, il faut absolument avoir de bonnes qualités de fer.

On trouve, en outre, que le prix des rails est trop élevé par rapport au prix du fer marchand; on peut estimer qu'en général le prix de revient des rails est de 170 fr. la tonne, en moyenne, et toujours on les paie de 30 à 40 0/0 en sus de ces prix suivant les circonstances.

Un bon système que doivent employer les Compagnies pour arriver à avoir des fers

de rails de bonne qualité, consiste à faire des avances de fonds aux maîtres de forges pour monter des usines là où les éléments de la fabrication des rails à bas prix existent. La Compagnie des chemins du Midi est entrée dans cette voie, et elle s'en félicite. Inévitablement il faut arriver à fabriquer de bons rails, à avoir une voie solide; car l'augmentation de prix, pour obtenir une voie stable et durable, est peu élevée en comparaison des dépenses d'établissement du chemin. Il faut aussi que ces rails soient capables de supporter un matériel puissant avec lequel le transport des marchandises se fera sans peine et à bas prix.

La Société a reçu :

1° De M. Muntz, un mémoire sur la forme et la force des rails;

2° De M. Hauchecorne, une note sur la statistique des chemins de fer allemands;

3° De M. Ebray, membre de la Société, une collection de fossiles.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Tout est toujours placé dans les mêmes conditions : on traite peu d'affaires. Il y a des besoins cependant; si cette situation se prolonge, c'est parce que des marchands croient à la baisse, et pourtant, en fonte comme en fer martelé ou laminé, on ne cite pas de marchés pour lesquels le vendeur ait accordé une concession forcée, par suite de la position faite par la question politique. Les cours s'établissent ainsi, sur la place de Saint-Dizier :

Fontes :

Fonte à fer,	155	160
Fonte pour 2e fusion, n° 1,	192	»
Id. n° 2,	182	»

Fers battus au bois :

Marchands (cours nominals),	330	»
Cornottes (Id.),	340	»

Fers battus à la houille :

Marchands (pour la province),	335	»
Id. (pour Paris),	330	»
Bandages, 30 fr. en sus.		
Petite forge, 25 fr. id.		
Martinet, 80 fr. id.		

Fers laminés de fonte au bois :

Marchands, première classe,	330	»
Première classe, rendue à Paris,	340	»
Petit rond (suivant les usines),	340	350

Fils de fer au bois :

Fil à clous (100 kil.),	70	»

Moulages.

Les anciens prix des fontes moulées sont toujours conservés. Le détail se plaint de la vente; à l'exception des articles de saison, dont le marchand est obligé de se réassortir, le placement est nul. Nous allons citer pour mémoire le prix courant des usines de notre groupe.

Plaques et foyers (les 1,000 kil.)	fr. 230
Tuyaux de descente,	270
Tuyaux de conduite, éprouvés, 40 millimètres diamètre intérieur,	290
Id. au-dessous de 40 millimètres,	280
Colonnes pleines,	240
Colonnes creuses,	350
Boîtes de roues, de 5 kil. et au-dessus,	260
Boîtes de roues au-dessous de 5 kil.,	280
Réchauds potagers, carrés,	300
Réchauds conique à deux grilles,	320
Réchauds économiques à trois grilles,	310
Vases et coupes,	350
Poids d'horloge,	2?0
Moulage en terre et au trousseau,	380
Poids à peser, de 5 à 20 kil. bruts,	240
Id. de 2 kil. à 500 gr. bruts,	300
Id. de 2 kil. à 200 gr. à 50,	500
Coquilles à rôtis,	320
Poêles à marmites et anciens chenêts à figures, les 1,000 points,	450
Poêles de cuisine à fond et ovales, les 1,000 points,	155
Sabieries, les 1,000 points,	155
Chaudières à rebords, les 1,000 kil.,	300
Pièces de mécanique pour machines à battre le grain, les 1,000 kil.,	380
Pièces de charrue,	320
Gargouilles,	260
Caniveaux,	280
Réchauds étouffoirs,	380
Poulies légères,	360
Poulies de charpentier,	260
Tuyères à maréchal,	260
Châssis à tabatières,	400
Pièces de forges,	300
Engrenages ordinaires de forges,	320
Engrenages doubles,	350
Mécanique pour constructeurs,	380

PARIS.

La vente des articles fontes et fers ne se ravive pas au point qu'elle a d'ordinaire dans cette saison; cependant il y a une grande amélioration. Le commerce, qui a l'habitude de régler ses opérations d'après l'état des cours des fonds publics et des principales valeurs cotées à la Bourse de Paris, ne s'est pas effrayé des fluctuations que ce marché a subies depuis quinze jours; l'attitude meilleure que du reste il a prise, a ramené la demande, et, le beau temps aidant, les constructions forcent l'écoulement.

Les prix des fers ne varient pas. La ferraille est toujours cotée 18 à 19 fr. les gros bouts, 16 et 17 les petits, les longues barres, 24 fr.; les fontes blanches, 14 fr. 50 et 15 fr.; les noires, 20 fr. Les aciers et les ferblancs restent sans changement. Les tôles sont également sans variation, à 48 fr. la tôle anglaise et 58 fr. celle des Ardennes, 72 celle de Comté. La pointe se soutient aux prix connus; on annonce un tarif nouveau en hausse. Cette idée a lieu de surprendre, quand le placement est si difficile aux prix actuels.

La position des métaux a éprouvé peu de changement. La confiance des détenteurs de cuivre s'est raffermie, par suite du résultat de la réunion des fondeurs de Londres, et partant les cours s'établissent avec plus de stabilité. La baisse s'est déclarée sur l'étain, comme on avait pu le prévoir par la mauvaise tenue de l'article. Les prix restent conservés pour le plomb et l'étain; la vente s'est bornée à quelques lots insignifiants.

Voici la cote de la Bourse :

Cuivre de Russie,	par 100 kil.,	330	340
— d'Angleterre,		325	330
— laminé rouge,		345	350
— laminé jaune,		320	»
Étain anglais,	par 100 kil.,	320	»
— de Banca,		320	325
— des détroits,		315	»
Plomb de France,	par 100 kil.,	70	»
— d'Espagne,		70	»
— d'Angleterre,		72	»
— laminé,		75	»
Antimoine,		150	»
Zinc Silésie,	par 100 kil.,	63	»
— Vieille-Montagne,		70	»
— laminé,		75	»

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charbons. — La demande des charbons de toutes qualités a été excellente. Les acheteurs s'approvisionnent aujourd'hui pour avoir leur livraison avant le mois de juillet, époque du chômage de la navigation. Les commandes sont venues en même temps de l'intérieur et de l'extérieur du pays.

Voici les prix auxquels sont cotés les charbons dans notre bassin par 1,000 kil. mis à bord ou en wagon : houille grasse, fr. 19, 19 50 et 20, suivant qualités; demi-grasse, fr. 18 et 18 50; gailleteries, fr. 16 50, 17 et 17 50, suivant qualités; tout-venant gras, fr. 13, 13 50 et 14 25, suivant qualités; id. demi-grasse, fr. 11 50 à 12 50; menus graineux, fr. 6 50, 7 et 7 50, suivant qualités.

Fontes en fer. — On remarque toujours la même fermeté dans le prix de la fonte d'affinage qui reste fixe à 12 fr. les 100 kilogrammes, par suite du manque de marchandise. Les prix de la fonte de moulage ne varient pas non plus à fr. 17, 16, 15 et 14 les 100 kil. suivant numéros. Cet article continue de s'élever au fur et à mesure de la production. Les fers en barres, mêmes prix à fr. 27, 25 et 23 les 100 kil., numéros 1, 2 et 3.

Fret. — Les cours n'ont pas varié d'une manière sensible.

Liége, 15 avril :

La situation de notre marché de charbons, fontes et fers n'a pas varié cette semaine.

Nous n'avons rien appris en fait de transactions de quelque importance sur l'un ou l'autre de ces articles.

Il règne toujours beaucoup d'activité dans nos grandes usines, et les prix se soutiennent avec la même fermeté.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 8 avril :

Le marché se soutient fermement; la demande continue à arriver pour les fontes et pour les fers. La diminution sensible du stock des fontes l'a fait tenir à un prix élevé : on a vendu à 98 fr. 50 c.; il s'est trouvé preneur même à 102 fr. 75 et 103 fr. Le marché a flotté entre ces prix.

Les avis reçus de Glascow et de Liverpool annoncent aussi une situation favorable. Les commandes des fers du Straffordshire et du pays de Galles se suivent avec beaucoup de régularité aux prix cotés par nous il y a huit jours.

Nous devons porter à la connaissance de nos lecteurs intéressés le nouveau système de MM. Talbot et Norris de Crewe (Cheshire, Angleterre). Il consiste dans une combinaison des fours d'affinage et de puddlage. On prend le fer chaud du premier four pour le passer directement dans le second; ce système est beaucoup plus facile à adopter que celui où il fallait verser la fonte brute des hauts-fourneaux directement dans les fours d'affinage.

Les inventeurs sont brevetés pour cette nouvelle combinaison. Ils placent deux fours à affiner entre deux fours à puddler, et font marcher successivement leur opération, arrivée à point voulu.

Ils évaluent le bénéfice immédiat à résulter de leur mode d'opérer, à 10 shellings par tonne, soit à 12 fr. 50 c., et ce, pour produire les meilleures barres puddlées.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Correspondance.

M. Al., à Angers. — Nous ne répondons qu'à nos abonnés.

M. C. F., à Montreuil. — N°s 1 et 2, dans l'état actuel, l'échange pour du n° 3 parait excellent; mais il peut survenir en faveur des n°s 1 et 2 des circonstances qui les améliorent.

M. L., à Villaine — N°s 1 et 2, environ trente mille. — N° 3, oui, mais pas immédiatement après l'exploitation. — N°s 4 et 5, environ douze mille. — N° 6, non. — N° 7, excellente.

M. P. L. T., à Paris. — N° 1, cette partie du tracé n'est pas encore définitivement arrêtée — N° 2, rien de résolu encore.

M. V. A., à Paris. — La valeur dont vous nous entretenez n'offre aucune sécurité comme capital.

M. K. — N° 1, oui. — N° 2, Lyon, Orléans, Strasbourg, Nord, Ouest.

M. L. K., à Bonne.— N° 1, attendre. — N° 2, acheter. — N° 3, cette valeur est justement délaissée. — N° 4, oui. — N° 5, 70 fr. — 75 fr.— 76.

M. L., à Saint-Quentin. — Il n'y a pas de résolution assez formelle à cet égard pour le public.

M. F. S. — N° 1, non. — N° 2, si de nouvelles concessions ne sont pas ajournées, les actions seront probablement libérées à 300 fr. — N° 3, non, pas de longtemps.

M. R., à Saint-Point. — N° 1, conservez. — N° 2, oui. — N° 3, certainement. — N° 4, placement de père de famille. — N° 5, merci, c'est pour nous un devoir.

M. Ad. R***. — N° 1, 70 fr. — N° 2, 56 fr. — N° 3, 75 fr. — N° 4, 74 fr.

M. M. B., à Troyes. — N° 1, sans avenir. — N° 2, placement excellent. — N° 3, la Compagnie s'y expose. — N° 1, cet arbitrage est bon.

M. H. L., à Paris.— Oui, faites l'échange que vous proposez, il est excellent. — Pour le surplus de votre lettre, il n'est rien de décidé.

M. J. de M., à Noyon. — N° 1, certaine oui, très-prochaine, c'est peu probable.— N° 2, non. — N° 3, Mulhouse. — N° 4, comme vous nous pensons que l'occasion est très-bonne.

M. E. B., à Paris. — N°s 1 et 2, 3, 4 et 5, conservez. — N° 6, vendez — N°s 7 et 8, s'abstenir.

M. P. R., à Bordeaux.—N° 1, achetez.— N° 2, vendez. — N° 3, conservez.— N° 4, bon.— N° 5, mauvais. — N° 6, jamais.

M. L. F., à Rouen. — N° 1, 15 0/0. — N° 2, arbitrage très-mauvais; l'inverse serait préférable, mais nous ne le conseillerons pas.

M. F. B., à Firmin. — N° 1, non. — N° 2, ceci est devenu douteux. — N° 3, non. — N° 4, oui. — N° 5, non.

M. P. M. — N° 1, excellente valeur comme placement, mais sans avenir. — N° 2, valeur uniquement de spéculation.— N° 3, oui.— N° 4, non.

M. S., à Chartres. — N° 1, placement.— N° 2, spéculation. — N° 3, échangez. — N° 4, versez.

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois de mars.

CHEMINS.	DATES.	TITRE DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
Lyon......	3 mars....	Ordonnance qui modifie les tarifs applicables au transport des marchandises.	1° Réduction des tarifs applicables au transport du glucose et du manganèse. 2° Tarif spécial pour le transport des marbres en bloc.
Orléans...	6 mars....	Ordonnance qui fixe un tarif spécial pour le transport des grains, farines, riz et maïs, en provenance de Clermont et des localités au delà.	Tarif temporaire, devant cesser le 31 juillet 1854.
Orléans...	7 mars....	Ordonnance portant prorogation jusqu'au 31 juillet prochain des tarifs réduits pour le transport et la manutention des grains, farines, riz et maïs.	Rendue pour la publication d'un arrêté ministériel, en date du 28 février dernier.
Ouest.....	8 mars....	Ordonnance qui fixe un tarif temporaire pour le transport du blé, du seigle et de l'orge.	Tarif spécial, devant cesser le 31 juillet prochain à 0 fr. 8 c., pour les meuniers et grainetiers abonnés, et à 0 fr. 11 c. pour les autres expéditeurs.
Lyon......	9 mars....	Ordonnance concernant un tarif pour la station de Blaisy-Bas. (Service à la petite vitesse.)	Application du tarif général et des tarifs spéciaux, précédemment homologués, aux marchandises et aux bestiaux dirigés sur la gare de Blaisy-Bas, ou expédiés de cette gare.
Ouest.....	13 mars...	Ordonnance qui fixe un tarif général pour les transports à la petite vitesse.	Tarif applicable sur la section de Paris à la Loupe, à dater du jour d'ouverture de la gare des Batignolles, établi sur les bases du tarif général du 4 juillet 1853.
Orléans...	16 mars...	Ordonnance concernant les tarifs applicables au transport et à la manutention des marchandises sur la section comprise entre la gare de la prairie de Mauve et le port maritime de Nantes (quai de la Fosse).	1° Tarif des marchandises en provenance ou en destination de la voie de mer, transportées du port maritime de Nantes aux diverses stations du réseau et *vice versâ*. 2° Tarif des marchandises en destination de la ville de Nantes sur la section comprise entre la gare de la prairie de Mauves et le port maritime. 3° Application à la même gare de divers tarifs spéciaux déjà homologués.
Orléans...	20 mars...	Ordonnance qui fixe un tarif spécial pour le transport des vins et vinaigres nantais.	Tarif applicable : 1° aux vins et vinaigres nantais, en fûts, de Nantes à Orléans ; 2° aux vins nantais, en fûts, de Nantes à Choisy et à Paris.
Est........	21 mars...	Ordonnance qui fixe des tarifs pour les transports de toute nature, applicables à la station de Saint-Dizier.	Application du tarif général et des tarifs spéciaux actuellement en vigueur, aux voyageurs, marchandises et bestiaux transportés, à grande ou à petite vitesse, de la station de Saint-Dizier ou dirigés sur cette gare.
Ouest.....	22 mars...	Ordonnance qui fixe les tarifs des transports à grande vitesse.	Application du tarif général en vigueur aux voyageurs, marchandises et bestiaux, transportés à grande vitesse sur la section de Paris à Nogent-le-Rotrou.
Est..	25 mars...	Ordonnance concernant le classement des bois d'épine-vinette.	Addition à la classification générale.
Orléans...	25 mars...	Ordonnance concernant des modifications à la classification générale des marchandises.	Fer ouvré non spécifié, remplacé par : ferrements et pièces lourdes, ou fers assemblés ou préparés pour bâtiments.

CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

Compte de l'Exploitation pour l'année 1853.

DÉPENSES.

Frais d'administration et de contrôle.			
Personnel de l'administration centrale,		51,456 35	
Personnel et frais du contrôle,		17,315 82	
Frais généraux.			
Contributions, assurances et loyers de bureaux,	23,143 21		
Impressions, affiches et annonces,	14,263 20		145,937 31
Dépenses diverses et frais de bureau,	17,885 31		
Indemnités, contentieux et dépenses extraordinair.	21,873 42		
	77,105 14	77,105 14	
Frais d'entretien et de surveillance.			
Entretien du chemin,		104,119 74	
Entretien des ouvrages d'art et bâtiments,		35,183 82	222,767 77
Entretien du chemin atmosphérique,		47,146 99	
Inspection et surveillance,		36,317 22	
Frais des gares.			
Gare de Paris, personnel et frais,		44,537 13	
Gares de Saint Germain et du Vésinet, personnel et frais,		36,7[illegible]9 40	127,966 34
Eclairage et chauffage des gares et stations intermédiaires,		46,709 81	
Frais de traction.			
Entretien des machines et tenders,	79,069 66		
Entretien des voitures,	45,891 88		
	124,961 54	124,961 54	
Personnel du mouvement :			
Traitement des mécaniciens et chauffeurs,	97,740 58		401,844 04
Traitement des conducteurs de wagons,	17,573 30		
	115,313 88	115,313 88	
Combustible des machines,		146,769 30	
Huile et graisse des machines et voitures,		9,906 94	
Eau des machines,		4,892 38	
Frais de police.			7,900 »
			906,415 46
Excédant des recettes sur les dépenses.			
Solde du compte d'intérêts des emprunts et des comptes courants, déduction faite de 67,512 fr. 56 c., pour revenu des propriétés,		489,512 50	
Réserve,		67,500 »	
Intérêts des actions,		450,000 »	2,089,111 16
Dividende des actions, à raison de 20 fr. par action, en sus de l'intérêt,		1,080,000 »	
Solde à reporter sur 1854,		2,063 66	
			2,995,526 62

RECETTES par nature de voitures et par mois.

MOIS.	COUPÉS. Voyageurs.	COUPÉS. Recettes.	DILIGENCES. Voyageurs.	DILIGENCES. Recettes.	WAGONS. Voyageurs.	WAGONS. Recettes.	TOTAL des Voyageurs.	TOTAL des Recettes.
Janvier ..	»	»	13,030	10,815 23	127,163	65,787 95	140,199	76,603 28
Février ..	»	»	11,545	9,618 98	95 048	49,178 11	106,593	58,797 09
Mars	»	»	16,[illegible]39	13,497 80	127,147	65,342 86	143,386	78,840 66
Avril	131	262 »	17,15[illegible]	15,992 20	122 289	69,331 63	139,575	85,585 83
Mai	582	1,164 »	35,537	35,189 25	216,899	135,479 15	253,018	171,832 40
Juin.....	738	1,476 »	43,9[illegible]3	42,498 08	218,925	131,092 06	263,639	175,066 14
Juillet ...	821	1,642 »	49,612	48,653 27	270,748	163,841 03	321,18[illegible]	214,136 30
Août	594	1,188 »	46,158	44,932 96	269,658	164,820 83	316,410	2[illegible]0,911 79
Septemb.	430	871 50	40,119	40,173 84	249,815	160,466 53	290,364	201,5[illegible]1 87
Octobre..	199	398 »	33,095	32,324 04	187,794	114,551 27	221,088	147,273 31
Novembre	»	»	19,255	19,484 22	121,286	76,057 08	140,541	95,541 30
Décembre	»	»	14,105	13,757 93	94,531	57,449 15	108,636	71,207 08
Totaux...	3495	7,001 50	339,859	326,937 90	2,101,306	1,253,397 65	2,444,660	1,587,337 05

A déduire : Droits sur le prix des places,	57,128 88	151,329 79
Frais d'omnibus et subventions diverses,	94,200 91	
Produit du péage de la Compagnie de l'Ouest,		291,198 71
Id. id. de Rouen,		785,006 66
Service de la Poste,		6,000 »
Produit net du transport de bagages, matériaux et terrassements,		474,802 57
Solde de l'exercice 1852,		2,521 48
		2,995,526 62

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longuour exploitée, 710 kilomètres.)

Du 16 au 22 avril 1854.

107,806 voyageurs	347,730 80
Bagages, marchandises, etc	398,243 54
TOTAL	745,974 34
Semaine correspondante de 1853.	
67,336 voyageurs	269,023 60
Bagages, marchandises, etc	374,727 45
PRODUIT total	643,751 05

Recette totale du 1er janvier au 22 avril.

1854	10,891,054 95
1853	9,251,535 98
DIFFÉRENCE	1,639,518 97

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1854.

22,827 voyageurs	108,725 39
Bagages, marchandises, etc	100,256 55
TOTAL de la semaine	208,981 55
TOTAL de l'exercice courant	3,213,396 09
Semaine correspondante de 1853	190,711 45
Exercice correspondant de 1853	2,823,289 35

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1854.

13,878 voyageurs	43,546 20
Bagages, marchandises, etc	50,356 50
TOTAL de la semaine	93,902 70
TOTAL de l'exercice courant	701,273 55
Semaine correspondante de 1853	78,812 95
TOTAL de l'exercice correspondant	582,670 05

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1854.

Grande vitesse) 47,457 voyageurs	228,727 20
Petite vitesse) Bagages, marchand.	178,863 05
TOTAL de la semaine	407,590 25
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	5,358,231 95
TOTAL	5,765,822 20
Semaine correspondante de 1853	383,061 55
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	5,900,758 40
TOTAL de l'exercice correspondant	5,383,819 95

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 10 au 16 avril 1854.

13,140 voyageurs	28,779 80
Messageries, bagages, marchandises	36,322 44
TOTAL	65,102 24
Semaine correspondante de 1853	49,322 57
Recette totale du 1er janv. au 16 avril	885,785 11
— 1853	738,997 01
Différence en faveur de 1854	147,788 10

Recettes des premiers trimestres 1853-1854.

	1853	1854
Voyageurs	264,616 40	304,138 60
Marchandises, etc	353,727 71	437,264 20
Total	618,344 11	741,403 16

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1854.

Voyageurs	341,855 84
Bagages, marchandises, etc.	445,590 50
TOTAL	790,446 34
Semaine correspondante de 1853	659,269 70
Différence en faveur de 1854	131,176 64
Recettes du 1er janvier au 22 avril.	11,843,775 71
Recette correspondante de 1853	9,170,225 84
Différence en faveur de 1854	2,675,549 87

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 16e semaine.

Du 16 au 22 avril 1854.

Voyageurs	237,636 60
Marchandises	298,906 03
TOTAL de la semaine	536,542 63
Recettes antérieures	7,513,911 56
TOTAL GÉNÉRAL	8,050,454 19
16e semaine de 1854	536,542 63
Semaine correspondante de 1853	433,751 16
Différence en faveur de 1854	102,791 47
Exercice 1854	8,050,454 19
Id. 1853	6,111,798 58
Différence en faveur de 1854	1,938,655 61

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 16 au 22 avril 1854

Voyageurs	15,044 20
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	25,842 90
TOTAL	40,887 10
Recettes antérieures	472,115 19
TOTAL	513,002 29

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 17 au 23 avril 1854.

Ouest. — 14,119 voyageurs (gr. vitesse	56,984 00
(Petite vitesse)	35,345 57
TOTAL	92,329 57
Rive droite. — 42,671 voyageurs	35,892 75
Rive gauche — 20,348 voyageurs	23,923 15
TOTAL	152,145 47
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	68,294 70
Rive droite	26,670 85
Rive gauche	12,930 15
TOTAL	107,895 70

Recette totale du 1er janvier au 23 avril 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	1,835,522 31
Idem. — 1853	1,502,603 13

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 9 au 15 avril 1854.

Voyageurs	84,448 85
Bagages et marchandises	119,504 85
TOTAL de la semaine	203,953 70
Semaine correspondante de 1853	153,286 45
Augmentation	50,667 25
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	2,759,924 77
Recette correspondante de 1853	2,141,715 20
Augmentation	618,209 57

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 9 au 15 avril inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

19,041 voyageurs, grande vitesse	38,524 18
Petite vitesse	111,769 85
Services annexes	5,698 66
TOTAL	155,992 69
Recettes de la semaine correspondante en 1853.	
Grande vitesse	36 368 73
Petite vitesse	108;768 02
Services annexes	6,288 84
TOTAL	151,425 59

Recette totale du 1er janvier au 15 avril :

1854	2,487,909 19
1853	2,081,732 57

Chemin de fer Léopold.

Movimento e Incasso del mese di Marzo 1854, col confronto dello stesso mese nell anno 1853.

		PASSEGGERI. N°	INCASSO. Lire	S.	D.
Da Passeggeri	1853	64,441	110,167	13	4
	1854	67,601	123,163	17	2
Da R. Dipartimenti	1853	1,166	5,122	17	»
	1854	1,140	6,493	3	»
TOTALI	1853	65,607			
	1854	68,741			
Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec.	1853		11,547	14	»
	1854		14,053	13	10
Mercanzie e Bestiami	1853		40,841	12	»
	1854		96,106	9	3
TOTALI	1853		167,679	16	4
	1854		239,817	3	3

Firenze, 7 Aprile 1854.

Il Direttore degli Affari Sociali,
Ubaldino PERUZZI.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORLÉANS.

SERVICE D'ÉTÉ. — 1er MAI 1854.

Départs de Paris. — 7 *h. du matin. Omnibus.* Orléans, Tours, Nantes, Poitiers, Bourges, Moulins, Nevers, Châteauroux, Argenton. — 8 *h.* 05 *du matin. Express,* 1re *classe.* Tours, Bordeaux, Nantes. — 9 *h.* 35 *du matin. Express,* 1re *classe.* Bourges, Moulins, Nevers, Châteauroux, Argenton. — 10 *h. du matin. Omnibus, dimanches et fêtes.* Etampes. — 1 *h. du soir. Omnibus.* Tours, Bourges. — 4 *h.* 15 *du soir. Omnibus.* Etampes. — 5 *h.* 45 *du soir. Omnibus.* Orléans, Tours. — 8 *h. du soir. Express-poste,* 1re *classe.* Bordeaux, Nantes. — 8 *h.* 30 *du soir. Express-poste.* Orléans, Bourges, Varennes, Argenton, Nevers. — 10 *h.* 45 *du soir. Omnibus.* Tours, Bordeaux, Nantes, Nevers, Bourges, Châteauroux, Argenton.

Arrivées a Paris. — 4 *h. du matin. Express poste.* Nantes, Argenton, Châteauroux, Nevers, Bourges, Varennes. — 4 *h.* 30 *du matin. Express-poste.* Bordeaux. — 8 *h.* 29 *du matin. Omnibus.* Etampes. — 10 *h.* 38 *du matin. Omnibus.* Orléans. — 2 *h.* 24 *du soir. Omnibus.* Tours, Bourges. — 5 *h.* 05 *du soir. Express.* Centre, Nantes. — 7 *h.* 29 *du soir. Omnibus.* Argenton, Varennes, Bourges, Poitiers. — 9 *h.* 24 *du soir. Express.* Bordeaux. — 10 *h.* 35 *du soir. Omnibus, dimanches et fêtes.* Etampes. — 11 *h.* 15 *du soir. Omnibus.* Nantes, Tours.

Bureau central de la Compagnie, rue Saint-Honoré, 130, et rue de Grenelle, 18.

Renseignements sur les conditions de transport à grande et petite vitesse.

Billets de place. Voyageurs pour le chemin de fer et ses correspondances.

Omnibus desservant tous les trains.

Messagerie, valeurs, finances, recouvrements, aux mêmes conditions qu'à la gare.

Marchandises en petite vitesse, ordre d'enlèvement à domicile, aux mêmes conditions qu'à la gare, sans autre frais que le camionnage.

Bureaux succursales : rue Drouot, 4 ; rue du Bouloi, 21 ; rue Saint-Martin, 295 ; rue du Bac, 121 ; rue de l'Ancienne-Comédie, 14.

Bureaux spéciaux du factage pour la grande et petite vitesse, sans augmentation du tarif : rue des Jeûneurs, 10 ; rue Salle-au-Comte, 3.

Cartes et billets d'abonnement. — Il est délivré des cartes et des billets d'abonnement de 1re et 2e classes, valables pendant trois ou cinq mois, pour les stations entre Paris et Marolles seulement. S'adresser, pour les conditions, au bureau central de la Compagnie, rue Saint-Honoré, 130, à Paris.

Billets aller et retour à prix réduits. — On délivre, tous les jours, entre Paris et Marolles seulement, des billets aller et retour avec réduction sur le prix ordinaire du tarif.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Emprunt de 1854. — Le nombre d'obligations demandées par les actionnaires ayant dépassé le nombre total de 130,000, le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les souscripteurs non actionnaires qu'il ne pourra être donné suite à leurs demandes.

Paris, 25 avril 1854.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMINS DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853 ;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

CHEMINS DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il sera procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852 ;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain ; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir ; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 20 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER.

DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

CHEMIN DE FER

GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Audrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 *fr.,* à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations nos 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 144, obligations nos 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations nos 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations nos 661 à 686 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations nos 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations nos 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

Le Secrétaire général,
A. Couapon.

CHEMIN DE FER

GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Tirage d'obligations. — Le 9 mai 1854, à 3 heures, en séance publique du Conseil d'administration, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort des obligations à amortir pour 1854 sur les deux séries de titres créés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, savoir :

Première série. Obligations de 625 *f.*

86 obligations de la série des 102,614 titres de 625 fr., revenant aux anciens actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

Deuxième série. Obligations de 500 *f.*

108 obligations de la série de 63,643 titres de 500 fr., dans lesquels sont pris les 11,600 revenant aux actionnaires de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Un avis ultérieur fera connaître les numéros des obligations affectées aux titres non encore échangés.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire général,
A. Couapon.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Assemblée générale. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, rue Lepelletier, 31, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

Le Président du Conseil,
Le duc de Valmy.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus qu'aux termes de l'art. 32 des statuts, une assemblée générale est convoquée, pour le samedi 29 avril prochain, à quatre heures très-précises, rue Laffitte, 23.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France, possesseurs de vingt actions et plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. les actionnaires domiciliés à l'étranger pourront faire le dépôt de leurs titres entre les mains de M. Pons, 2, Capel Court, à Londres, et de MM. Kohler et Ce, à Genève. Les certificats de dépôt, ainsi que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai indiqué ci-dessus.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Directeur,
A. Jordan.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 30 mai courant, à 3 heures de l'après-

midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Ce, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier a l'honneur de rappeler aux porteurs de promesses d'obligations foncières qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., qu'ils doivent effectuer avant le 1er mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50 c. par titre libéré de 300 fr. sera déduit de ce versement. En conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50 c.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr. exigible du 15 octobre au 1er novembre prochain, versera, par chaque titre, 193 fr. 50 c.; il recevra des obligations définitives de 500 fr., portant jouissance du 1er mai, à 3 et à 4 0/0 dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1er mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera, en échange, des certificats *nominatifs* portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, de onze heures à trois heures.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et Ce, banquiers, 26, rue Basse-du-Rempart, continueront, aux conditions premières, l'avance du versement de 100 fr., qu'ils ont faite au mois de février, à ceux des porteurs d'obligations qui effectueront entre leurs mains le versement actuellement exigible.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se chargera d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1er au 15 mai prochain, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectuera jusqu'au 1er novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril 1854, à 10 heures du matin, au domicile de la Société, place Vendôme, 15.

Aux termes de l'art. 43 des statuts, cette assemblée se compose des 80 plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

COMPAGNIE DES

GLACES ET PRODUITS CHIMIQUES DE MONTLUÇON.

L'assemblée générale des actionnaires, prorogée du 15 mars au 15 avril, a eu lieu ce jour-là. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1853 et la gestion des intérêts de la Compagnie.

Elle a fixé le dividende de l'exercice 1853 à 6 0/0 par action au porteur libérée de 500 fr., ce qui représente 30 fr. pour les actions émises jusqu'au 31 décembre 1853 inclusivement ; 11 f. 40 c. pour celles de date postérieure.

Il a déjà été payé dans le courant de 1853 :

25 fr. par action sur la première catégorie ;

9 fr 50 par action sur la seconde catégorie.

MM. les actionnaires sont donc prévenus qu'il sera payé pour solde à dater du 1er mai prochain :

5 fr. par action de la première catégorie ;

1 fr. 90 par action de la seconde catégorie.

Au siége de la Compagnie, rue de la Douane, 22, de dix à quatre heures.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE

(Prusse rhénane). Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en exécution de l'art. 38 des statuts, que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Aix-la-Chapelle, au bureau de la Société, le samedi 27 mai 1854, à dix heures précises du matin.

Le Conseil rappelle aux actionnaires, qu'aux termes de l'art. 37 des statuts :

L'assemblée se compose des actionnaires qui sont porteurs de dix actions au moins. Les actions doivent être déposées, quinze jours avant celui de l'assemblée générale, soit chez les banquiers de la Société, soit aux mains du directeur général, qui remettront en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

L'actionnaire ayant droit d'assister aux assemblées peut, en vertu d'un mandat spécial, s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant le même droit.

Aix-la-Chapelle, le 25 avril 1854.

Le Directeur général,
Henoch.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Aix-la-Chapelle, le lundi 29 mai prochain, à 10 heures du matin, au domicile du directeur général (Rome strasse).

Aix-la-Chapelle, le 24 avril 1854.

Le Directeur général,
De Sassenay.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours : les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1er et 21 avril, 11 mai, 1er et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT,

dirigée par MM. Bracccourt et Pénier, 6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

MŒURS ET COUTUMES DE L'ALGÉRIE

DANS LE TELL, LA KABYLIE ET LE SAHARA, par le général Daumas, directeur des affaires de l'Algérie. Un volume in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. — Prix : 2 f. 50.

TABLE DES MATIÈRES :

Le Tell : Des races qui peuplent l'Algérie. — La Métidja. — De la Civilité puérile et honnête chez les Arabes. — La Chasse en Afrique. — L'Hospitalité. — Le Koheul. — L'Aumône. — Les Ablutions. — Le Ramadan. — Le Chambi à Paris. — Chant sur la prise d'Alger.

La Kabylie : La Kabylie. — La Société kabyle. — Les institutions kabyles. — Les Zouaouas.

Le Sahara : Le Sahara algérien. — Généralités du Désert — Chevaux du Sahara. — Guerre contre les tributs du Désert. Une tribu de Marabouts. — Organisation d'une Caravane. — Les Chameaux coureurs. — Les Touareg. — Eloge du Sahara, par Abd-el-Kader.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarazin, n° 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer et chez les principaux libraires.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires ont été fort calmes pendant toute cette semaine. On n'a pas reçu de nouvelles assez décisives du théâtre de la guerre pour déterminer un mouvement sérieux de hausse ou de baisse. En attendant, les troupes qui sont débarquées à Gallipoli forment déjà un effectif assez imposant, et il est déjà question de leur faire occuper la ville d'Andrinople. Les variations de notre 3 0/0 ont été limitées à 40 ou 50 c. On a fait 63 70 et 63 30. Mais on a remarqué plus que jamais la rareté des inscriptions et la fermeté des cours du comptant, qui étaient toujours à 15 et 20 c. au-dessus des cours à terme.

Le système des escomptes a été poursuivi jusqu'au dernier moment et, hier encore, on escomptait de la rente 3 0/0.

Ces escomptes ont tellement intimidé la place que plus de la moitié des spéculateurs n'osent plus entamer aucune opération. Ainsi, ceux qui veulent acheter des primes et vendre par contre du ferme, sont presque toujours escomptés pour leurs fermes, et ils se trouvent chargés de leurs primes. Il parait que beaucoup de spéculateurs se sont trouvés dans cette position. On a escompté les rentes qu'ils avaient vendues, et ils commencent à craindre qu'on ne fasse lever les primes dont ils sont restés acheteurs.

La Bourse de Londres a été presque aussi incertaine que la nôtre. Les consolidés ont cependant fléchi d'environ 1/2 depuis huit jours; mais ils ont été plutôt affectés par l'émission des 6 millions de liv. st. de billets de l'Echiquier, et par la crainte d'une nouvelle augmentation du taux d'escompte de la Banque d'Angleterre que par les nouvelles assez confuses que l'on recevait de l'Orient.

Les actions de chemins de fer ont été tenues avec beaucoup de fermeté. Nous avons eu depuis huit jours plusieurs assemblées générales qui ont donné lieu à de nouveaux achats sérieux au comptant. Les détails qui ont été communiqués à l'assemblée de Lyon par le Conseil d'administration ont été considérés comme très-satisfaisants. Les actions de cette ligne, qui étaient faibles depuis quelque temps, de 780 à 790, ont repris à 800 et 805, et elles sont maintenant demandées toutes les fois qu'elles se rapprochent de 800.

L'assemblée des actionnaires de l'Est a eu lieu mercredi en présence de plus de 850 actionnaires. Le dividende a été fixé à 30 fr. 30 c., ce qui, avec les 20 fr. d'intérêt, donne pour l'année un produit de 50 fr. 30 c., ou près de 7 0/0 aux cours actuels. Les actions se sont relevées de 715 à 730.

Les actions d'Orléans ont éprouvé peu de variations. Cependant cette valeur a encore donné lieu à une série d'escomptes, et les titres étaient toujours fort rares au comptant. Le nouvel emprunt de 130,000 obligations à 3 0/0, dont la souscription avait été ouverte à des conditions si avantageuses, a été souscrit avec empressement. Les porteurs d'actions ayant demandé près de 150,000 obligations, la Compagnie a été obligée de faire subir une réduction aux demandes, et quant à ceux qui avaient souscrit des obligations sans déposer des actions, la Compagnie n'a pu leur en accorder. Ces nouvelles obligations ont été négociées ces jours-ci avec 7 50 et 10 de prime.

Les actions du Nord se sont tenues continuellement de 730 à 742 50. La hausse de cette ligne a été un peu comprimée par l'ajournement de l'assemblée générale du 24 mai prochain.

Les autres lignes ont à peine varié depuis huit jours de 2 50 à 5 fr.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 20 jusqu'à celle du 27 avril :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 63 50 à 64; elle est restée à 63 50; elle a varié à terme de 63 30 à 63 80; elle est restée à 63 30.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 90 30 à 91 75 au comptant; elle est restée à 91 25 au comptant; elle a varié à terme de 90 à 90 50; elle est restée à 91 fr.

La Banque de France s'est tenue à 2,650.

Les actions du Nord ont monté de 735 à 742 50; elles ont fermé à 735 et à 733 75 à terme.

L'Est a monté de 715 à 730; il a fermé à 728 75 au comptant et à 727 50 à terme; les nouvelles de l'Est ont monté de 720 à 737 50; il est resté à 738 75.

Lyon a monté de 783 à 807 50; il est resté à 802 50.

Orléans a monté de 1,042 50 à 1,055; il est resté à 1,042 50.

Rouen a monté de 830 à 842 50; il a fermé à 837 50 au comptant et à 840 à terme.

Le Havre a varié de 407 50 à 410

Bâle a monté de 355 à 357 50.

Lyon à la Méditerranée a monté de 667 à 667 50; il est resté à 666 25 au comptant et à 665 à terme.

Genève a varié de 422 50 à 420.

L'Ouest a fait 557 50 et 555.

Saint-Germain a monté de 550 à 557 50; il est resté à 550.

Cherbourg a monté de 430 à 440.

Dijon a repris de 530 à 540; il est resté à 540 au comptant et à 538 75.

Le Midi a varié de 505 à 510; il est resté à 502 50.

Le Grand-Central a fait 402 50 et 400.

Dieppe a fléchi de 290 à 250.

Sceaux a monté de 140 à 150, et Versailles a fléchi de 285 à 280.

Samedi. — Les cours de toutes les valeurs étaient très-fermes et légèrement en hausse. Il y avait beaucoup de demandes au comptant sur les principales actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 70 à 63 60, et à terme de 63 60 à 63 55; la rente 4 1/2 0/0, de 90 60 à 90 50. La Banque s'est tenue à 2.650. Le Crédit mobilier a monté de 497 50 à 500; les actions du Nord, de 736 25 à 737 50; l'Est, de 720 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 530 à 532 50; Lyon, de 793 70 à 798 75. Lyon à la Méditerranée a varié de 667 à 660; Dijon, de 535 à 540. Saint-Germain a fait 550. Orléans, de 1,055 à 1.052 50; Rouen, 835; le Havre, 410; Bâle, 355. Genève, 420; l'Ouest, 557 50; le Midi, 507 50; le Grand Central, 402 50; Dieppe, 250.

Lundi. — Les cours ont continué à s'améliorer par suite de l'importance des escomptes; mais il y avait fort peu d'affaires, tant sur la rente que sur les actions. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 à 63 90, et à terme de 15 à 63 70; le 4 1/2 0/0, de 25 au comptant à 90 75, et de 25 à terme à 90 50. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 505; le Nord, de 2 50 à 740; l'Est, de 7 50 à 730; les nouvelles de l'Est, de 5 à 537 50; Lyon, de 8 75 à 807 50; Orleans, de 2 50 à 1,055; Rouen, de 2 50 à 837 50; Lyon à la Méditerranée, de 3 75 à 663 75; le Midi, de 2 50 à 510; Saint-Germain, de 2 50 à 552 50. Le Havre a fléchi de 2 50 à 407 50. Bâle s'est tenu à 355; l'Ouest, à 557 50; Dijon, à 540; le Grand-Central, à 402 50; Dieppe, à 250; Cherbourg, à 435.

Mardi. — Les cours n'ont pas pu se soutenir. Ils ont été offerts pendant toute la bourse. Les chemins étaient cependant plus fermes que la rente. Le 3 0/0 a fléchi de 40 c. à 63 50 au comptant, et de 45 à terme à 63 25. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 35 c. à 90 40, et à terme de 25 à 90 25. La Banque a fait 2,650. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 392 50; le Nord, de 10 à 732 50; l'Est, de 7 50 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 532 50; Lyon, de 625 à 801 25. Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 663 75. Orléans a fléchi de 10 à 1,045; Rouen, de 2 50 à 835. Le Havre a varié de 410 à 407 50. Bâle s'est tenu à 355; l'Ouest, à 557 50. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 550; Dijon, de 2 50 à 537 50; le Grand-Central, de 2 50 à 400. Dieppe s'est tenu à 250.

Mercredi. — Les affaires étaient complétement nulles, mais les cours ont été soutenus par le comptant, et ils ont même obtenu une légère amélioration. Les chemins de fer étaient demandés quoique leurs cours aient peu changé depuis la veille. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 à 63 60, et à terme de 20 à 63 45. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 91 25, et à terme de 25 à 90. La Banque a fait 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 500; le Nord, de 3 75 à 736 25; l'Est, de 6 25 à 728 75. Les nouvelles de l'Est se sont tenues sans variation à 532 50 Lyon à la Méditerranée a fléchi de 1 25 à 663 75; Orléans, de 7 50 à 1,047 50. Rouen a monté de 2 50 à 837 50; Saint-Germain, de 2 50 à 552 50; Bâle, de 2 50 à 357 50; le Havre, de 2 50 à 410; Cherbourg, de 2 50 à 437 50; Dijon, de 2 50 à 540; le Midi, de 1 25 à 503 75; le Grand-Central, de 1 25 à 401 25; Dijon, de 5 à 535.

Jeudi. — Les cours étaient très faibles, mais la baisse a fait peu de progrès. Les affaires étaient toujours nulles, et le mouvement rétrograde était arrêté par la rareté des titres au comptant. Le 3 0/0 a varié au comptant de 63 70 à 63 50, et à terme de 63 45 à 63 30; le 4 1/2 0/0, de 90 40 à 90. La Banque s'est tenue à 2,650; le Crédit mobilier, de 497 50 à 495; le Nord, à 735; Orléans, de 1,045 à 1,042 50; Rouen, de 837 50 à 840; le Havre, à 410; l'Est, de 725 à 727 50; les nouvelles de l'Est, de 532 50 à 533 75; Lyon, de 805 à 802 50; le Midi, à 505; le Grand-Central, à 400; Genève, à 420; Bâle, à 357 50; Dieppe, à 250; Saint-Germain, à 550; Versailles, à 280; Sceaux, à 150; Dijon, à 540. Lyon à la Méditerranée a monté de 662 50 à 666 25.

Vendredi. — Les cours ont eu lieu en hausse et ne se sont pas soutenus. Le 3 0/0 a débuté à 63 70 à terme et à 63 75 au comptant, pour faiblir successivement jusqu'à 63 30 et finir à 63 40, et au comptant à 63 55. Le 4 1/2 0/0, ouvert à 90 fr., a fermé à 89 75. La Banque de France a été très-ferme à 2,650. Le Crédit mobilier a fait 500 fr.; le Nord, 738 75; Orléans, 1,046 25; Rouen, 836 25; le Havre, 412 50; Est ancien, 727 50; Est nouveau, 533 75; Lyon, 803 75; Midi, 502 50; Grand-Central, 400; Genève, 420; Bâle, 360; Saint-Germain, 550; Dijon, 540; Méditerranée, 668 75; Central suisse, 420.

J. Mirès

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 22 au 28 avril 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
719	913	99	110.000	400	tout	41 fr. 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	737 50	738 75	740 —	742 50	732 50	732 50	726 25	735 —	735 —	733 75	737 50	738 75
tout.	137	99	72.000	500	tout	50 fr	janv. 1854	Paris à Rouen	835 —	»	847 50	845 —	835 —	835 —	837 50	840 —	840 —	837 50	840 —	838 75
tout.	93	97	40.000	500	tout	22 fr. 50 p. un an.	sept. 1853	Rouen au Havre	410 —	»	407 50	»	407 50	»	410 —	»	410 —	»	410 —	»
tout.	51	94	36.000	500	400	9 fr. 30 p. un an.	janv. 1853.	Dieppe et Fécamp	250 —	»	250 —	»	250 —	»	255 —	»	250 —	»	»	»
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg	»	»	435 —	»	»	»	437 50	»	440 —	»	440 —	»
tout	23	99	54.000	250	tout	31 fr. 25 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain	550 —	550 —	552 50	557 50	550 —	»	553 50	575	550 —	550 —	550 —	»
tout	17	99	20.000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juillet 1852	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
119	»	99	70.000	500	250	»	avril 1853.	Ouest	557 50	555 —	557 50	»	557 50	»	»	»	»	552 50	555 —	»
tout.	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	[illegible]	»
1118	1509	99	300.000	500	tout	48 fr. 50 p. un an	oct. 1854	Orléans	1052 50	1050 —	1055 —	1055 —	1045 —	1045 —	1047 50	1047 50	1042 50	1045 —	1045 —	1046 25
617	600	99	250.000	500	tout	31 fr. p. un an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg	722 50	722 50	730 —	730 —	722 50	722 50	725 75	727 50	727 50	726 25	727 —	727 50
»	»	»	220.000	500	100	4 0/0 p. un an	»	Id. nouvelles	532 50	535 —	531 50	537 50	532 50	532 50	532 50	535 —	533 75	532 50	532 50	535 —
44	198	9	84.000	500	tout	14 fr. p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	255 —	»	255 —	»	255 —	»	257 50	»	257 50	»	260 —	»
382	515	99	240.000	500	250	5 0/0.	janv. 1854	Paris à Lyon	799 75	795 75	797 50	800 25	801 25	796 25	801 25	802 50	802 50	802 50	805 50	808 75
»	»	99	3.300	500	100	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.000	500	350	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon	540 —	540 —	540 —	541 25	537 50	538 75	540 —	538 75	540 —	»	540 —	541 50
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	430 —	»	»	»	»	»	»	»	430 —	»	430 —	430 —
»	»	99	80.000	500	300	8 fr. et 4 0/0 p. un an	juin 1853	Lyon à la Méditerr.	660 —	660 —	663 75	667 50	663 75	665 —	662 50	665 —	666 25	665 —	667 —	668 75
»	750	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	avril 1853	Chemins du Midi	507 50	»	510 —	»	503 75	503 75	505 —	»	505 —	502 50	502 50	»
tout.	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	500	250	4 0/0 (1).	»	Grand Central	402 50	405 —	402 50	405 —	400 —	»	401 25	401 25	400 —	»	400 —	400 —
tout.	40	99	12.500	1.000	tout	40 fr. par an	février 1853	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	30	99	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	janv. 1853.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
Rentes 3 0/0	63 60	63 55	63 90	[illegible]	63 5.	63 2.	63 60	63 45	63 60	63 35	63 55	63 40
Rentes 4 1/2 0/0	90 50	90 25	90 75	»	90 40	90 3.	90 25	»	93 —	»	90 95	90 75
Banque de France	2850 —	»	2850 —	»	2850 —	»	2850 —	»	2850 —	»	»	»
Crédit mobilier	500 —	502 50	505 —	505 —	492 50	495 —	498 75	500 —	495 —	493 —	500 50	500 —
Comptoir national	»	»	495 —	»	492 50	»	»	»	491 50	»	493 —	»
Banque foncière	»	»	»	»	4.0	»	455	»	4.0	»	»	»
Dº Obligations [illegible]	915 —	»	915 —	»	915 —	»	915 —	»	915 —	»	915 —	»
Dº Obligations de 500 fr.	390 —	»	395 —	»	392 50	»	393 —	»	393 75	»	393 50	»
Dº 10 d'Obligations	»	»	»	»	»	»	»	»	95 —	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 22 au 28 avril 1854.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Délais de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêt par obligat.	Époques des tirages	Dates des paiements
1854.	153.000	75 ans	335	tout	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	81.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	88.000	99 —	835	575	625	5 0/0	»	Dº
1852.	191.238	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº	8.300	95 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº
Dº.	50.300	9. —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1848.	11.134	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº.	6.201	41 —	1.200	tout.	1.150	5 0/0	»	Dº
1852.	4.105	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853.	17.708	— —	1.070	375	1.250	5 0/0	»	Dº
1844.	7.200	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº
1850.	8.934	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Dº
1842.	6.000	47 —	1.175	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1848.	3.334	69 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	69 —	310	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1845.	3.987	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	4.098	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1848.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre
1848.	5.000	67 —	1.000	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	375	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.
1841.	1.000	— —	»	tout.	625	25 —	Dº	avril octobre.

Noms des compagnies	22	24	25	26	27	28
Nord Boulogne	300 —	300 —	300 —	300 —	295 —	300 —
Paris à Lyon	990 —	990 —	1000 —	990 —	985 —	990 —
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	»	475 —	475 —	475 —	475 —	475 —
Dº Nouvelles 3 0/0	290 —	290 —	290 —	290 —	290 —	288 —
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	»	492 50	492 50	492 50	490 —	490 —
Saint-Germain nouvelles	»	»	»	»	»	»
Versailles r. g.	»	»	»	»	»	»
Ouest	950 —	950 —	950 —	950 —	950 —	950 —
Dº (nouvelles)	»	»	»	950 —	»	950 —
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	1010 —	1000 —	»	»
Dº (Nouvelles 1848)	»	990 —	»	»	»	»
Dº (Nouvelles 1852)	291 25	292 50	290 —	289 75	290 25	290 —
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	975 —	»	975 —	975 —	975 —	975 —
Rouen au Havre	940 —	925 —	925 —	925 —	»	925 —
Dº (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	475 —	475 —	»	475 —	475 —	»
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 21 au 27 avril 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	21	22	24	25	26	27
Nord	737 50 à 743 75	743 75 à 730 —	745 — à 750 —	737 50 à 743 75		
Paris à Strasbourg	718 75 à 725 —	718 75 à 725 —	722 50 à 731 25	715 — à 718 75		
Orléans	1025 — à 1075 —	1025 — à 1075 —	1025 — à 1075 —	1025 — à 1075 —		
Paris à Rouen	800 — à 850 —	810 — à 840 —	800 — à 850 —	800 — à 850 —		
Rouen au Havre	400 — à 425 —	400 — à 425 —	400 — à 425 —	400 — à 425 —		
Lyon	787 50 à 793 75	781 25 à 800 —	800 — à 805 25	800 — à 806 25		
Ouest	»	»	»	»		

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cº.	500	315	Echarcon ... Papeterie.	1000	1000	Gaz de Wazemmes	500	»	Sécurité ... Maritime.	5000	21 0/0 b.
—	»	»	Essonne ... Papeterie.	1000	»	— d'Arles, 1re série	100	90	Sauvegarde ... Maritime.	5000	12 0/0 b.
Oblig. de la ville de Paris (1849).	1000	1120 —	Bastennes ... Asphalte.	1000	410	— Dº 2e série	100	45	Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Dº Dº (1852)	1000	1110 —	Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1700	— de Besançon	450	325	Nationale ... Incendie.	5000	145 0/0 b.
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775	Aveyron (Decazeville) ... Forges.	500	[illegible]	— de Boulogne (Paris)	1000	»	Générale ... Incendie.	5000	12.500
Sambre française canalisée	500	1300	Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	550	— de Versailles	500	575	Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
Tenez ... Cuivre.	100	92 50	Alais ... Forges.	3000	1750	— de Cherbourg	500	50	France ... Incendie.	5000	35 0/0 b.
Vieille-Montagne ... Zinc.	291	457 50	Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1000	Messageries Impériales	1000	1000	Phénix ... Incendie.	4000	3000
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1000	Providence ... Forges.	1000	1022 50	— Caillard	1000	850	Providence ... Incendie.	2000	20 0/0 b.
Mages ... Zinc.	250	»	Herserange ... Forges.	301	400 —	Gondoles parisiennes	50	100	Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	751	1000	Le Phénix	750	»	Omnibus (Entreprise générale)	1500	1700	Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Escheweiler	750	8.0	De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4550	Omnibus (rive gauche)	250	»	Éventualités d'Avignon	31 50	»
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	100	83 —	Valentin-Coq ... Usine	500	980	Favorites ... Omnibus.	500	1625	— de Cette	10	»
Blanzy ... Charbon	500	850	Sucre à Cail et Cº ... Usine	500	992 50	Hirondelles ... Omnibus.	1000	»	— de Fonpoux	25	»
Carmaux ... Charbon.	1/3 21	510	[illegible] ... Usine	500	945	Orléanaises ... Omnibus.	1000	750	Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1110
Charbonnages belges	500	320	Tuyaux de [illegible] ... Usine.	500	»	Tricycles ... Omnibus.	500	500	— d'Aix-la-Chapelle	375	370
Pont-de-Loup ... Charbon.	1.00	230	Télégraphe sous-marin	25	25	Compagnie générale ... Pet. voit.	500	465	— de Montluçon	500	430
Mines de la Loire ... Charbon.	1/72015	430	Gaz anglais (Paris)	2500	»	Dº ... Pet. voit.	500	520	Docks	250	188 75
Centre-du-Flénu ... Charbon.	1000	155	— français (Paris)	500	875	[illegible] ... Pet. voit.	500	505	Journaux réunis	500	500
Long-Pendu ... Charbon.	5..	»	— parisien (Paris)	1000	1225	Sylphides ... Pet. voit.	500	510	Moberly (Journal)	500	735
Epinac ... Charbon	1/8 1 0	»	— de Belleville	500	1100	Générale ... Ass. maritime.	12500	15 0/0 b.	Cobin (Journal)	500	580
Haute-Loire ... Charbon	500	251	— du Nord (Batignolles)	500	825	Lloyd français ... Maritime.	5000	[illegible]	Gomachs	500	»
Montchanin ... Charbon.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	785	Union des Ports ... Maritime.	5000	18 0/0 b.	Palais de Cristal	100	10 »
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	500	— de l'Est (Vincennes)	500	»	Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	350

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 718. 13e ANNÉE. — N° 18. SAMEDI, 6 MAI 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

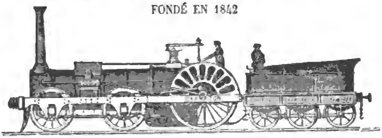
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

Situation.

La baisse exagérée qui s'est produite depuis plusieurs mois sur nos fonds publics, sous l'influence des ventes à découvert de la spéculation, a éprouvé cette semaine un temps d'arrêt marqué. Les acheteurs sérieux se sont lassés de « tenir la chandelle», si l'on veut nous permettre d'employer cette expression vulgaire; ils ont exigé la livraison des titres qu'on leur avait vendus sans les posséder, et il a suffi de cette simple mise en demeure pour relever immédiatement les cours d'une manière très-notable.

Le découvert existant surtout sur la rente, les actions de chemins de fer ne se sont pas améliorées dans une proportion égale, mais elles ont acquis cependant une grande fermeté. La hausse est même sensible, pour peu que l'on se reporte aux cours de la fin de mars. Voici les termes de comparaison :

Valeurs.	Cours du 31 mars.	Cours du 4 mai.	Hausse.
Saint-Germain,	560 »	555 »(1)	15 »
Orléans,	1040 »	1055 »(2)	47 »
Rouen,	805 »	850 »	45 »
Nord,	705 »	745 »	40 »
Strasbourg (anc.),	680 »	717 50(3)	67 80
Est (nouv.),	507 50	552 50(4)	47 50
Lyon,	772 50	822 50	50 »
Méditerranée,	630 »	672 50	42 50
Midi,	487 50	515 »	27 50
Ouest,	545 »	560 »(5)	36 »
Grand-Central,	385 »	405 »	20 »

Que faut-il maintenant pour consolider cette amélioration et pour l'accroître? — Réduire le taux d'intérêt de l'escompte de la Banque qui est trop élevé en présence de l'abondance des capitaux.

Un journal anglais, l'*Economist*, faisait remarquer dernièrement avec beaucoup de raison, que l'élévation du taux de l'escompte avait peu d'importance aux époques de prospérité, quand il y a concurrence entre les emplois productifs donnant de forts bénéfices, mais que le prix de l'argent devenait une considération sérieuse dans les moments difficiles, et pouvait, en s'élevant, déterminer des crises fâcheuses et des embarras considérables.

Nous sommes évidemment aujourd'hui dans la seconde des situations indiquées par le publiciste anglais, le moment est difficile, et il importe à l'équilibre des transactions et au maintien du crédit que le taux officiel de l'argent soit abaissé. Quelle objection la Banque pourrait-elle faire à cette réduction? Aucune, si elle veut bien comparer la situation présente avec celle résultant de ses comptes-rendus aux époques où le taux de l'intérêt était à 3 et à 4 0/0. Voyez plutôt.

Situation comparée de la Banque :

Comptes	au 6 sept. Escte à 3 0/0	au 12 janv. Escte à 4 0/0	au 13 avril. Escte à 5 0/0.
—	Millions	Millions	Millions
Espèces,	352	295	369
Avances sur effets publics,	46	43	28
Avances sur chemins de fer,	86	84	56
Billets en circulation,	661	643	605

L'élévation du taux de l'escompte a donc eu pour effet de diminuer les avances et la circulation des billets de la Banque, c'est-à-dire ses services, et d'augmenter sa réserve métallique improductive. Est-ce pour cela que la Banque est instituée? Evidemment non; aussi comptons-nous assez sur la haute intelligence de ses administrateurs pour espérer qu'ils viendront en aide au mouvement de reprise, constaté plus haut, par la réduction du taux de l'escompte.

Ad. Blaise (des Vosges).

(1) Plus un dividende de 20 fr. par action payé en avril.

(2) Plus un dividende de 32 fr. 10 par action payé en avril.

(3) Plus un dividende de 30 fr. 50 par action détaché le 4 mai.

(4) Plus un coupon de 2 fr. par action détaché le 4 mai.

(5) Plus un dividende de 21 fr. par action payé en avril.

Société générale de Crédit mobilier.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 AVRIL 1854.

La première assemblée générale des actionnaires de la Société du Crédit mobilier a eu lieu le 29 avril, au siége social, place Vendôme, sous la présidence de M. I. Pereire.

M. le duc de Mouchy, M. le duc de Galiera, M. le baron Seillière, M. des Arts, M. E. André, M. F. Grieninger, M. C. Mallet, administrateurs, assistaient à la réunion ; M. H. Rodrigues et M. L. André remplissaient les fonctions de scrutateurs ; M. Aug. Chevalier celles de secrétaire. Le rapport a été lu par M. Salvador, secrétaire général de la Compagnie. Parmi les actionnaires présents, on distinguait de grands capitalistes, les chefs de maisons de banque importantes, des administrateurs de chemins de fer, de grands industriels, etc.

Résumer le rapport de M. I. Pereire serait l'affaiblir et donner une idée inexacte et incomplète des vues élevées et des projets d'avenir qui y sont exposés; nous préférons en reproduire le texte et nous borner à rendre quelques-unes des impressions que nous avons ressenties pendant la lecture de ce document.

C'est, on peut se le rappeler, avec une vive sympathie que le *Journal des Chemins de fer*, organe des intérêts d'une grande industrie, a accueilli en 1852 la fondation de la Société générale de Crédit mobilier. Il a pu n'être pas toujours de l'avis de l'administration et différer avec elle sur la convenance et l'opportunité de certaines mesures, mais ses critiques de détail impliquaient elles-mêmes une entière adhésion de principes, et témoignaient seulement du vif désir de voir sortir de ceux-ci, et le plus promptement possible, tous les résultats promis et attendus.

Après une expérience de dix-huit mois, nous sommes heureux de pouvoir constater la réalisation d'une partie notable de nos espérances, ce qui nous donne le droit de compter sur le surplus dans un avenir prochain.

Et quand nous parlons de nos espérances réalisées, c'est bien moins du chiffre des bénéfices de la Compagnie, si intéressant qu'il soit, que nous nous préoccupons, que des services rendus à l'industrie des chemins de fer.

N'est-ce pas, en effet, au Crédit mobilier que l'on doit l'abaissement du taux des reports de 12.03 0/0 à 2.85 0/0? Plus de 627 millions ont été employés par la Compagnie à ce genre d'opération, qui a été si éminemment utile à tous les porteurs sérieux d'actions de chemins de fer, en leur procurant, non pas seulement 50 ou 60 0/0 de la valeur de leurs titres, mais la totalité. Les achats ont été également facilités par le même moyen. Enfin, les placements temporaires faits par le Crédit mobilier ont, sinon fait disparaître, au moins diminué de beaucoup les valeurs flottantes, et contribué ainsi à soutenir les cours.

Ce n'est pas seulement par une intervention financière dans les transactions auxquelles les valeurs de chemins de fer donnent lieu à la Bourse, que le Crédit mobilier a été utile à l'industrie, c'est encore par un concours efficace prêté à la création d'entreprises nouvelles ou à l'amélioration d'affaires anciennes. La fusion des chemins d'entre Rhône et Loire, c'est-à-dire de Saint-Etienne à Lyon, de Lyon à Andrezieux et d'Andrezieux à Roanne, est due en grande partie au Crédit mobilier. La constitution du réseau des chemins de fer de l'Est par la réunion en un seul groupe des concessions de Strasbourg, de Montereau et de Gray, est due encore pour une bonne part aux efforts du Crédit mobilier.

Cette institution n'a pas servi moins heureusement l'industrie des chemins de fer, par la part qu'elle a prise à diverses opérations financières intéressant le crédit des Compagnies et leurs actionnaires.

La souscription des actions de Mulhouse, facilitée pour les anciens actionnaires de Strasbourg, et les cours maintenus par l'offre du Crédit mobilier de faire les versements sans commission, est un exemple des services que cette institution peut rendre. On en trouve un autre dans la souscription directe, par le Crédit mobilier, de l'emprunt destiné par la Compagnie du Grand-Central à la rectification des chemins d'entre Rhône et Loire.

Nous pourrions prolonger cette énumération, mais ce qui précède suffit pour rendre notre pensée. Dès ses premiers pas, et ayant tout à créer autour de lui, le Crédit mobilier, s'il n'a pas satisfait toutes les impatiences, même légitimes, a du moins marqué sa voie et indiqué ce qu'il pouvait et voulait faire.

Ne pouvant tout entreprendre à la fois, et ne voulant pas engager son capital avant de l'avoir réuni entièrement et d'avoir reconnu la situation, il a donné aux travaux publics, aux chemins de fer, la plus grande partie du concours qu'il a prêté à l'industrie; c'est ce dont les intérêts que nous représentons doivent lui savoir gré.

Maintenant, qu'il reste beaucoup à faire encore à cet égard, cela n'est douteux pour personne. Que le Crédit mobilier, qui se considère comme appelé à être le caissier central des chemins de fer et le dépositaire naturel de leurs titres, ait à justifier cette position en se chargeant de procurer à de bonnes conditions des fonds aux Compagnies afin de leur permettre de retarder les appels de versements dans les circonstances inopportunes;

Qu'en la même qualité, il se charge de la répartition des emprunts à faire, après les avoir souscrits en gros;

Qu'il entreprenne la conversion, en un titre uniforme, de toutes les obligations des compagnies de chemins de fer, de manière à en rendre la réalisation aussi facile et aussi courante que celle des actions :

C'est bien là ce qu'il doit, mais aussi ce qu'il entend faire, ce qu'il a fait déjà dans une certaine limite et ce qu'il veut étendre et généraliser, ainsi qu'il le déclare lui-même dans son rapport à l'assemblée générale.

Pas trop d'impatience donc, pas de précipitation, négative de la sécurité, et tout viendra à point. Ce n'est ni dix, ni vingt, ni trente ans qu'il faudra attendre, comme pour la Banque de France, mais seulement le temps d'étudier les moyens pratiques de faire le bien et l'utile, d'écarter les obstacles qui peuvent gêner la marche et la rendre dangereuse, soit pour l'institution, soit pour le public.

Le rapport, dont le texte est plus loin, indique plusieurs de ces obstacles; il les signale, soit dans les statuts mêmes de la Compagnie, soit dans la législation générale. La première chose à faire avant de s'avancer plus loin est donc de faire disparaître ce qui s'oppose à une marche sûre et régulière ; c'est ce qui a motivé la demande, par le Conseil, de pouvoirs que l'assemblée s'est empressé de lui accorder, et qui permettront de suivre auprès du gouvernement les modifications reconnues nécessaires.

Il est superflu de dire que les comptes présentés à l'assemblée générale et les états de situation qui lui ont été soumis renferment tout à la fois la preuve de l'étendue des opérations de la Compagnie et de leur parfaite sécurité, nonobstant la difficulté des circonstances générales, depuis la création du Crédit mobilier jusqu'à la clôture de son premier exercice.

Un dividende de 25 francs par action, formant, avec les intérêts de 15 fr. 25 déjà touchés, un revenu total de 40 fr. 25 par action, soit de 13.4 0/0 sur les 300 fr., montant du versement moyen annuel : — telle est la part des actionnaires.

Plus de 627 millions de francs employés en reports dans l'année, et le prix de ces avances abaissé de plus de 12 à moins de 3 0/0 quand le taux de l'intérêt de l'argent s'élevait de 3 à 5 0/0 : — telle est la part du public.

Un actif de 126 millions, dont 88 représentés par des placements temporaires, reports, etc. : — telle est tout à la fois la commandite disponible pour l'industrie et la garantie surabondante offerte aux titulaires des comptes courants créditeurs et aux porteurs des obligations du Crédit mobilier.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Caen à Cherbourg.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 AVRIL 1854.

Le samedi, 29 avril, les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Caen à Cherbourg ont été réunis en assemblée générale au siége de la Compagnie, sous la présidence de M. le comte P. de Chasseloup-Laubat.

Parmi les actionnaires présents, au nombre de 127, représentant 8,232 actions, MM. de Taisnes et Duport ont été désignés comme scrutateurs, et M. le comte Cadeau-d'Acy comme secrétaire.

Le rapport, lu par M. Tibeaudeau, conseil de la Compagnie, renferme une lettre de l'ingénieur en chef, M. J. Locke, par laquelle il annonce que les travaux de la ligne sont dans un état de progrès rapide et satisfaisant.

Les dépenses acquittées au 31 mars dernier s'élèvent à 13,753,377 fr. 72 c.

Savoir :

Dépenses générales,	365,272 85
Terrains,	2,253,661 23
Établissement de la ligne,	11,134,443 64
Total,	13,753,377 72

Il a été pourvu à cette dépense au moyen :

1° Des cinq premiers dixièmes appelés sur les actions, soit	15,000,000 »
2° Des à-compte reçus à valoir sur la subvention de l'État (16 millions)	2,435,965 65
ce qui forme un total de	17,435,965 65
En ajoutant au total des dépenses	13,753,377 72
le cautionnement de	2,000,000 »
et les fonds disponibles	1,682,587 93
on trouve le total ci-dessus	17,435,965 65

Cette situation justifie complétement l'appel des 150 francs qui a été fait en dernier lieu, et sans lequel il eût fallu interrompre les travaux, ou du moins les ralentir.

Ainsi qu'on le verra par le rapport lu à l'assemblée, le conseil d'administration ne renonce pas, malgré les retards apportés à la fusion, à voir enfin consommer la réunion si vivement désirée des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest.

L'assemblée, après avoir passé à l'ordre du jour sur les réclamations formulées d'une manière peu mesurée par un actionnaire, a approuvé les comptes qui lui étaient soumis.

Il a été annoncé, à la satisfaction générale, que la première section de la ligne, entre Mantes et Lisieux, serait ouverte au 1er avril 1855, et celle de Lisieux à Caen, le 1er juillet suivant.

C. Devina.

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

La première assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a eu lieu le 29 avril dernier, salle Sax, rue Saint-Georges, 50.

La réunion était nombreuse, eu égard au grand nombre d'actionnaires résidant en province. Plus de cent personnes étaient présentes, réunissant entre elles 707 voix et 25,179 actions.

Le rapport du Conseil d'administration a été écouté avec un intérêt que les circonstances expliquaient naturellement. On y a vu avec satisfaction que les prolongements du chemin de Grenoble vers l'Italie et vers la Savoie étaient déjà étudiés en grande partie, et que le problème du passage des Alpes au mont Genèvre était résolu par les explorations des ingénieurs de l'État. Le prolongement vers Saint-Etienne et le bassin houiller de la Loire est également assuré.

D'un autre côté, le rapport a constaté que le Conseil d'administration avait conclu un traité à forfait pour l'entière exécution du chemin, sauf quelques travaux restant à la charge de la Compagnie; et il a été établi, d'après les calculs résultant de ce forfait et de l'évaluation des travaux réservés à la Compagnie, que l'ensemble du chemin, y compris le matériel roulant, serait établi pour 22,000,000 fr., dont 7 à la charge de l'État et 15 à la charge de la Compagnie, soit 300 fr. par action.

Le produit du chemin, évalué d'après les données recueillies en 1845 par le gouvernement, donnerait au capital engagé un revenu d'environ 9 0/0.

Des explications ont été données sur le placement des fonds de la Compagnie dans la maison Leroy, de Chabrol et Ce. Il a été exposé que ce placement découlait d'un traité conclu avec cette maison, pour le placement des actions, à une époque où elle jouissait d'une réputation de force et d'honorabilité non contestée.

Il a été, en outre, constaté que la liquidation de la maison Leroy, de Chabrol et Ce promettait des résultats qui éloignaient toute crainte fâcheuse pour les actionnaires du chemin de Saint-Rambert.

En effet, une portion du capital était déposée au Trésor pour le cautionnement. L'excédant est divisé en deux parties : l'une, versée par les actionnaires; l'autre, souscrite par la maison Leroy, de Chabrol et Ce.

En réunissant ces deux parties du capital, et en admettant même qu'elles fussent comprises dans l'actif de ladite maison, la perte serait-elle de 25 0/0, chiffre exagéré, qu'elle représentera à peine de 30 à 40 f. par action. Or, il résulte des traités, que les travaux assurent une économie de 200 fr. par action; ce qui, en supposant la perte prévue, et que nous avons exagérée à 30 ou 40 fr., permettrait de libérer les actions à 330, ou au plus à 340 fr.

Il a été annoncé par le Conseil d'administration que les travaux allaient commencer, et que les ressources résultant de la liquidation, ainsi que la subvention du gouvernement, permettaient de ne faire aucun appel de fonds jusqu'à la fin de l'année.

L'assemblée a voté l'approbation du rapport du Conseil d'administration à une immense majorité. Les autres propositions du Conseil d'administration ont été adoptées à la même majorité et sans discussion.

C. Devina.

Chemin de fer de Lyon à Genève.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 AVRIL 1854.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de Lyon à Genève a eu lieu le 29 avril, au siége social, sous la présidence de M. Bartholony.

Le rapport, dont nous publions le texte plus loin, présente la situation de l'entreprise sous le jour le plus satisfaisant. Des marchés à forfait, passés avec des entrepreneurs puissants et habiles, assurent l'exécution des travaux les plus considérables et les plus urgents à des conditions très-avantageuses pour la Compagnie. On peut compter d'après cela que le chiffre prévu pour les dépenses de toute la ligne ne sera pas atteint, et que le chiffre de l'emprunt, autorisé jusqu'à concurrence de 25 millions, pourra être réduit à 5 ou 6 millions.

Une nouvelle étude des produits que l'on doit attendre de l'exploitation du chemin de Lyon à Genève a prouvé, d'une autre part, que les revenus seraient plus considérables que ceux annoncés par les statistiques officielles. Le rapport évalue les produits nets à 7 0/0 du capital de 40 millions en actions, réserve faite du service d'un emprunt de 5 millions, et en supposant le maximum des dépenses et le minimum des recettes.

L'assemblée a accueilli avec des signes réitérés de satisfaction les bonnes nouvelles contenues dans le rapport, et notamment l'annonce qu'aucun versement nouveau ne serait appelé en 1854.

A. Blaise (des Vosges.)

Chemin de fer de Saint-Germain.

PROGRÈS DES RECETTES. — OUVERTURE DU CHEMIN D'AUTEUIL.

Nous publions à la place ordinaire le bulletin des recettes du chemin de fer de Saint-Germain pendant le mois d'avril dernier, mais le progrès qu'il constate est tel, que nous ne pouvons nous borner à un simple enregistrement. Une augmentation de produits de 70 0/0 et un accroissement du nombre des voyageurs de 37 0/0, malgré une légère modification de tarif, n'est pas une chose indifférente et qui doive passer sans qu'il soit de notre devoir de la signaler.

Pendant le mois d'avril 1853, les recettes de voyageurs ont produit une recette brute de	88,107 »
Le mois d'avril 1854 a donné	150,479 »
L'augmentation est de	62,372 »
ou de 70.7 0/0.	

C'est ainsi que se réalisent les prévisions des habiles directeurs du chemin de fer de Saint-Germain.

L'ouverture de l'embranchement d'Auteuil, faite le 2 mai, presque sans publicité, sans organisation complète de service et par un temps détestable, froid et pluvieux, qui éloigne les promeneurs de la campagne et du bois de Boulogne, ne paraît pas devoir infirmer malgré cela les espérances du dernier rapport et celles des actionnaires.

Le 2 mai, jour de l'ouverture, il a été transporté	2,885 personnes.
Le 3,	3,695
Le 4,	4,027

Pour peu que la progression continue, ce qui n'est pas douteux, on arrivera bientôt sur l'embranchement d'Auteuil à une circulation égale à celle du chemin principal de Saint-Germain.

Ce n'est pas certes l'élévation des prix des places qui s'opposera à ce développement.

Les billets d'aller et retour, en semaine,

coûtent 60 centimes, en première classe, moins que l'omnibus, et 40 centimes en seconde.

Les billets simples, pour un seul trajet, coûtent :

En semaine,	40 c. en 1re
»	25 c. en 2^e
Le dimanche,	70 c. en 1re
»	50 c. en 2^e

Pour les personnes qui habitent les nombreuses maisons de campagne situées à proximité du chemin : à Neuilly, à Passy, à Auteuil, à Boulogne, des prix encore plus bas ont été établis sous forme d'abonnement. En voici le tarif :

	Diligences.	*Wagons.*
Semestre d'été. . .	70 fr.	50 fr.
Année entière . . .	120	90

Que les propriétaires de l'intérieur de Paris y prennent garde : si tous les chemins de fer aboutissant à la capitale entraient dans la voie ouverte par les chemins de St-Germain et d'Auteuil, on n'habiterait bientôt plus dans leurs grandes casernes ; on vivrait à la campagne, en bon air, et l'on ne viendrait à Paris que pour se rendre à ses affaires, bureau, magasin ou boutique, comme cela se fait à Londres.

AD. BLAISE (des Vosges).

Compagnie générale des Eaux.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 29 AVRIL 1854.

Les actionnaires de la Compagnie générale des Eaux ont été réunis en assemblée générale extraordinaire le 29 avril dernier, sous la présidence de M. le comte Siméon. C'est la seconde fois déjà, depuis la création de cette Société, que, devançant l'époque légale des communications aux actionnaires, le Conseil d'administration convoque les intéressés pour leur soumettre la situation de l'entreprise et se fortifier de leur approbation dans toutes les mesures dont il prend l'initiative dans l'intérêt commun.

Constituée au capital de 20 millions, avec faculté d'accroître ce capital tant par de nouvelles émissions que par des emprunts, la Compagnie des Eaux a placé sa première série de 80,000 actions de 250 fr., et a fait verser la moitié du montant de chaque action, soit 125 fr. Aux termes des statuts, les actions ainsi libérées partiellement sont encore nominatives ; elles ne doivent être échangées contre des actions au porteur qu'après le paiement d'une somme égale au premier versement, ce qui les libérera entièrement.

Il est incontestable que dans les circonstances actuelles, cette obligation de verser 125 fr. par action à une époque indéterminée est la cause principale, disons mieux, presque unique de la dépréciation des cours ; on veut bien s'engager pour ses fonds disponibles, mais on ne veut pas souscrire un billet à échéance arbitraire, dont l'exigibilité peut vous prendre au dépourvu et rendre inévitable une liquidation onéreuse.

Frappé de ces considérations et préoccupé des mesures à prendre pour sauvegarder la fortune des actionnaires et pour maintenir le crédit de la Société, le Conseil d'administration a recherché s'il ne serait pas possible d'atteindre ce double but en modifiant les statuts, tout en restant fidèle à leur esprit, c'est-à-dire à la pensée supérieure et d'utilité publique qui a présidé à la fondation d'une COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. Entrés dans cette voie, les administrateurs ont bien vite reconnu que la réduction du capital primitif dans une mesure convenable répondait à toutes les exigences de la situation, dégageait les actionnaires et leur responsabilité, sans enlever à la Société son caractère de compagnie générale, et sans la priver pour l'avenir du droit d'étendre ses opérations lorsque les circonstances rendront l'usage de ce droit désirable et possible.

Quant à présent, la Compagnie a reçu, pour versement de 125 fr. sur ses 80,000 actions, une somme de 10 millions.

Les engagements, jusqu'à ce jour, se bornent au traité passé avec la ville de Lyon, traité représentant comme dépense une somme de 6 millions. Dès lors, la Compagnie garde la disponibilité d'une somme de 4 millions, qui n'aura d'emploi qu'après l'acceptation par l'assemblée générale de nouvelles conventions soit avec des villes, soit avec des syndicats de propriétaires, suivant la nature des travaux à exécuter. Ces 4 millions suffisent et au-delà pour toutes les affaires nouvelles que la prudence permettra d'entreprendre d'ici à quelque temps, et conserve à la Compagnie se caractère de généralité, de nationalité qui la distingue.

L'intérêt public étant ainsi sauvegardé pour l'avenir, au moyen du capital de dix millions de francs dès à présent réalisé ; étant satisfait, en outre, dans le présent, par un traité immédiat avec la ville de Nantes, traité qui doit employer une somme d'un million, dont le revenu est en quelque sorte garanti par un abonnement annuel de 60,000 fr., souscrit par la municipalité, il reste encore à la Compagnie la disposition de trois millions. A quoi sert donc, dès-lors, de maintenir l'engagement des actionnaires pour le versement éventuel de dix autres millions, versement qu'ils peuvent décliner, aux termes des statuts, en refusant de ratifier de nouveaux traités de travaux ? A rien évidemment, sinon à perpétuer le discrédit d'une valeur intrinsèquement bonne, et qu'il est de l'intérêt public, nous voulons dire de l'intérêt des localités qui seront un jour en position de réclamer le concours de la Compagnie, de maintenir en aussi bonne posture que possible, pour attirer les capitaux dans ce genre d'entreprise.

Réduction du capital de *vingt* millions à DIX ; libération des actions émises aux 125 fr. versés et leur échange contre des titres définitifs au porteur ; réduction du nombre des administrateurs de seize à huit, en raison de la diminution du capital social ; enfin, et comme sanction du titre de Compagnie générale des Eaux, ratification d'un traité provisoire avec la ville de Nantes, telles ont été, ensuite des considérations qui précèdent, les propositions soumises aux actionnaires dans l'assemblée générale du 29 avril.

Un rapport très-clair et très-net de M. le comte Siméon, président, et les explications verbales qu'il a fournies en réponse aux questions de quelques actionnaires, ont parfaitement exposé la nature des propositions du Conseil, leur portée, leur influence heureuse sur la situation de l'entreprise, et en ont en assuré le vote par l'immense majorité des actionnaires présents à la réunion.

Déjà depuis ce jour, et par le seul fait des résolutions adoptées par l'assemblée générale, le cours des actions s'est amélioré ; il ne manque plus maintenant que la sanction de l'autorité supérieure pour relever complétement le crédit de la Compagnie et accroître, en le rendant définitif, le mieux que nous nous plaisons à constater.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer Central suisse.

Nous avons communiqué à nos lecteurs, dans notre dernier numéro, le rapport du Conseil d'administration du chemin de fer Central suisse à l'assemblée générale des actionnaires, qui a eu lieu le 27 avril dernier.

Nous apprenons aujourd'hui qu'à la suite de ce rapport, et sur la proposition du Conseil d'administration, l'assemblée a pris une délibération qui ne sera pas accueillie avec moins de faveur ici qu'elle ne l'a été à Bâle. Elle consiste à donner à tout actionnaire le droit de libérer ses actions à 200 fr., et de réduire ainsi son engagement des trois cinquièmes, en échangeant cinq actions, sur chacune desquelles il aura payé 200 fr., contre deux actions de 500 fr. entièrement libérées.

Le Conseil d'administration, vu la gravité des circonstances actuelles et l'incertitude de l'avenir, a pris la résolution de concentrer tous ses efforts et les ressources dont il dispose sur les portions du réseau central dont l'achèvement importe le plus et promet les résultats les plus immédiats, et il ajourne à un moment plus favorable l'exécution des lignes d'une utilité moins grande.

Dans ce système, on ne s'occupera plus, pour le moment du moins, que du chemin de Bâle à Olten, sur le parcours duquel se trouve le tunnel de Hauenstein, et du tronçon d'Olten à Woeschnau près Arau, destiné à se relier avec le chemin de Zurich à Bade.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte pour se convaincre que cette ligne, qui formera le prolongement des chemins français et allemands vers le centre et le nord-est de la Suisse, sera des plus productives.

Les ressources dont la Compagnie dispo sera, même après la réduction de son capital par la libération des actions à 200 fr., suffi[illegible] pour achever ces travaux, et l'on pourra a

tendre des temps plus prospères pour entreprendre le reste du réseau central, que la Compagnie n'entend nullement abandonner.

En divisant ainsi son entreprise en deux parties, et portant toutes ses forces d'abord sur la première, pour ne s'occuper de la seconde qu'après achèvement de l'autre, le Conseil d'administration fait acte de prudence et de bonne gestion dans les circonstances financières et politiques actuelles ; il allége d'une manière efficace ses actionnaires et n'en arrivera que plus sûrement à son but.

Nous ne pouvons que féliciter l'assemblée générale d'avoir donné son adhésion à cette résolution, dont voici le texte :

G. Lenoir.

Décision de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Central suisse, réunie à Bâle le 27 avril 1854.

L'assemblée générale,

Vu les circonstances financières actuelles ;

Sur la proposition du Conseil d'administration ;

Par dérogation partielle aux dispositions des art. 7 à 15 des statuts ;

Et par délibération conforme aux art. 25 et 55, décide ce qui suit :

Art. 1er. Les actionnaires qui ont effectué le versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai 1854, auront la faculté, moyennant deux versements ultérieurs de 25 fr. chacun, aux 15 novembre 1854 et 15 février 1855, de libérer leurs actions à 200 fr.

Les versements des 15 novembre et 15 février pourront être escomptés à 4 0/0 l'an, dès le 15 mai prochain.

Art. 2. La libération des actions aura lieu par l'échange de cinq certificats provisoires libérés de 200 fr. contre deux titres définitifs de 500 fr. complétement libérés.

Art. 3. Les actionnaires qui ne voudront point faire usage de la faculté accordée par l'art. 1er, et qui préféreront verser sur leurs actions jusqu'à 500 fr., n'auront point de versement à faire le 15 novembre, et les appels de fonds, qui leur seront faits ultérieurement, ne dépasseront jamais 50 fr. à la fois.

Cependant, tout en restant soumis aux dispositions des art. 10 à 15 des statuts, ils pourront à volonté anticiper les paiements jusqu'à concurrence de 500 fr.

Art. 4. Les actions qui auront fait retour à la Compagnie en suite des précédentes dispositions, seront déposées dans la caisse sociale, et le Conseil d'administration pourvoira à leur émission en temps opportun et en ayant égard aux dispositions de l'art. 8 des statuts.

Chemin de fer de Carmaux à Albi.

Décret de concession.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté un projet de décret ayant pour objet d'autoriser la Compagnie des mines de houilles de Carmaux à établir, à ses frais, un chemin de fer destiné à mettre ces mines en communication avec la ville d'Albi et la rivière de Tarn.

La longueur de ce chemin est d'environ 18 kilomètres ; la dépense en est évaluée, y compris l'acquisition du matériel roulant, à 1,770,000 fr. environ.

Les produits des mines de Carmaux sont recherchés à raison de leur qualité ; mais jusqu'ici la difficulté et le prix élevé des transports n'ont pas permis à la Compagnie de livrer annuellement à la consommation plus de 60,000 tonnes de houille. L'ouverture d'une voie de communication facile et économique développera son exploitation dans des proportions considérables, en lui donnant la faculté de faire arriver ses charbons dans la vallée de la Garonne.

Cette entreprise, qui n'impose à l'Etat aucun sacrifice, concourt au but que se propose Votre Majesté, d'ouvrir dans tous les bassins houillers des débouchés qui assurent à l'industrie des moyens d'approvisionnements en rapport avec ses besoins.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble, très-obéissant et très-fidèle serviteur.

Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. Magne.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des trava..x publics ;

Vu la demande formée, le 6 février 1853, par le sieur Boisse, agissant au nom et comme fondé de pouvoirs des sieurs de Solages père et fils et compagnie, propriétaires des mines de houille de Carmaux, ladite demande tendant à l'établissement d'un chemin de fer de Carmaux à Albi ;

Vu le mémoire descriptif des travaux à exécuter, les plans et devis à l'appui, et les projets de tarifs des droits de péage et prix de transport à percevoir sur le chemin de fer projeté ;

Vu le registre de l'enquête prescrite en exécution de la loi du 3 mai 1841, ledit registre ouvert le 10 mai 1853 et clos le 29 du même mois ;

Vu les délibérations de la commission d'enquête, en date des 3 et 17 juin 1853 ;

Vu les rapports et avis des ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines et du préfet du Tarn, en date des 29 et 31 juillet, et 5 août 1853 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées et du comité consultatif des chemins de fer, en date des 17 octobre et 12 novembre 1853 ;

Vu le certificat délivré le 8 février 1854 par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de la somme et valeur représentant un cautionnement de 50,000 francs ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 15 juillet 1845, titre VII, et la loi du 10 juin 1853, titre II ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il est fait concession aux sieurs de Solages père et fils et compagnie, propriétaires des mines de houille de Carmaux, d'un chemin de fer de Carmaux à Albi, aux clauses et conditions du cahier des charges, approuvé le 27 février 1854 par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Ledit cahier des charges restera annexé au présent décret.

Art. 2. Si, à une époque quelconque avant l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement fait exécuter ou concède une ligne destinée à rattacher Albi au réseau des chemins de fer et passant par Carmaux, il aura la faculté de racheter la ligne principale du chemin de fer de Carmaux à Albi, en remboursant à la Compagnie les sommes qu'elle aura dépensées utilement pour l'établissement de ladite ligne, plus l'intérêt de ces sommes à quatre pour cent (4 0/0) pendant un an. A défaut de justification suffisante de la Compagnie pour établir le montant des dépenses faites, il sera procédé à une estimation à dire d'experts.

Après l'expiration des quinze premières années, le prix du rachat sera réglé suivant les conditions insérées à l'art. 50 du cahier des charges. A quelque époque que le rachat ait lieu, on appliquera à la reprise du matériel mobile et des approvisionnements les clauses stipulées aux art. 50 et 51.

Art. 3. Conformément à l'art. 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront pas émettre, pour la réalisation de l'entreprise, d'actions ou de promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en Société anonyme dûment autorisée.

Art. 4. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 4 mars 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. Magne.

Nouveau système de ponts en fer.

Le nouveau système de ponts en fer combiné par M. Oudry, ingénieur des ponts et chaussées, et par M. Cadiat, directeur d'Aubin, vient de recevoir une application pratique sur le Lot, à Luzech.

Voici dans quels termes s'exprime le *Courrier du Lot*, au sujet de la réception du pont de Luzech. Nous reproduisons avec plaisir ce compte-rendu de l'essai d'un système que nous croyons appelé à rendre de grands services aux chemins de fer et qui a déjà été adopté par l'habile ingénieur en chef de la Compagnie du Grand-Central.

« Lundi, 10 avril dernier, a eu lieu l'épreuve du nouveau pont de Luzech, construit en remplacement du bac de la Douve.

» Il est formé de trois travées de 36 mètres d'ouverture chacune.

» Les travées sont en fer; elles portent chaussée d'empierrement et trottoirs. Chaque travée se compose de deux arcs en tôle à section tubulaire renforcée à chaque angle par une nervure de fer laminé. La section est croissante en hauteur et en largeur depuis le milieu de l'arc jusqu'aux retombées.

» Les arcs sont remplis de béton bitumeux destiné à les lester et à préserver l'intérieur de l'oxydation. Sur ces arcs sont sont posés des tympans en fer laminé, méplat, offrant en élévation l'aspect des alvéoles d'une ruche à miel.

» Sur les tympans repose le tablier en fer qui porte la chaussée d'empierrement et les trottoirs. Les poutrelles sont de deux sortes; elles sont enfilées les unes dans les autres de manière à figurer en plan un treillis à mailles carrées dont les diagonales sont, les unes, parallèles à l'axe du pont; les autres, perpendiculaires à cet axe.

» Le tablier, les tympans et les arcs, entièrement en fer, sont réunis les uns aux autres de manière à constituer un tout dont les parties sont solidaires.

» Ce système de pont, de l'invention de M. Oudry, ingénieur des ponts et chaussées, et de celle de son collaborateur, M. Cadiat, ingénieur civil, directeur de la Compagnie minière et métallurgique du bassin d'Aubin, est destiné à remplacer les ponts suspendus. Il permettra en effet de n'imposer à la circulation aucune restriction de vitesse ni de chargement, sans coûter beaucoup plus cher que celui des ponts suspendus. Si l'on a soin de préserver les fers de l'oxydation, les chances de durée de ce système de pont fixe sont les mêmes que celles d'un pont en pierre. Il offre sur ces derniers l'avantage précieux de pouvoir s'appliquer pour de très-grandes ouvertures, tout en restant dans des limites de prix très-inférieures à celles des ponts en pierre.

» Toute la population de Luzech a été témoin de l'épreuve à laquelle présidaient MM. Capella et Courbebaisse, ingénieurs, et à laquelle assistait M. Oudry, venu de Paris pour cette opération.

» L'aspect de la construction est élégant, il rassure l'œil et ne laisse aucune place à ces sentiments de crainte dont le plus hardi ne sait pas toujours se défendre en mettant le pied sur un pont suspendu.

» Le résultat de l'épreuve a satisfait tous ceux qui y ont assisté et a eu aussitôt un véritable retentissement dans la contrée. Les habitants de la commune de Douelle se sont immédiatement cotisés pour l'exécution d'un pont semblable sur le Lot.

» Ce système va être employé pour les ponts métalliques du chemin de fer Grand-Central. L'exécution de travées de 40 mètres d'ouverture destinées au viaduc du rail-way à Montauban est déjà commencée.»

Constatons en passant que le pont de Luzech est l'œuvre d'une compagnie qui, à l'inverse de beaucoup d'autres, a fait peu parler d'elle et ne veut se faire connaître que par ses travaux. Parmi ceux dont il est question en ce moment, l'un des plus considérables est le pont tournant de Brest, destiné à relier la ville et le faubourg de Recouvrance. Le projet de ce pont, d'après les système Oudry et Cadiat, a été soumis au gouvernement par la Compagnie : il a obtenu la haute approbation du Conseil des ponts et chaussées. Toutes les personnes qui connaissent les localités entre lesquelles ce pont doit être établi, comprendront quelles difficultés il présentait, et ce que doit valoir le système qui a résolu un problème aussi complexe.

G. Lenoir.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Orléans	780,380 »	170,817	28.0
Nord	707,503 »	110,605	18.4
Havre	90,156 »	9,699	12.0
Strasbourg	540,711 »	65,192	13.7
Bale	66,141 »	14,195	27.3
Ouest	128,662 »	24,074	23.0
Méditerranée	187,057 »	35,382	23.3
Gd central	161,350 »	4,957	3.1
St-Germain	231,013 »	64,280	38.5
		Diminutions. 1853. Totale	0/0.
Lyon	378,554 »	7,992	2.0
Rouen	198,229 »	5,189	2.5

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — L'assemblée générale aura lieu le mercredi 24 mai 1854, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Déposer, au moins, quarante actions, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez M. N. M. Rothschild et fils.

Midi. — L'assemblée générale aura lieu le 30 mai, à 3 heures, 48, rue de la Victoire.

Mines de la Loire. — L'assemblée est ajournée.

Houillères et Fonderies de l'Aveyron (forges de Decazeville). — Assemblée générale annuelle, le mardi 16 mai, à midi précis, dans les salons de Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

APPELS DE FONDS.

Chemins de l'Est. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles créées à la suite de la concession du 17 août 1853. Versements à la caisse de la Compagnie du chemin de l'Est, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 fr. pour intérêts de 6 mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Le Crédit mobilier se charge d'opérer le versement.

L'avance se fera jusqu'au 1er novembre à 4 0/0 d'intérêt. Les personnes qui voudront retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société du Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée. S'adresser, pour le dépôt des titres, 16, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai.

Lyon. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er juillet, pour tous les versements non effectués dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris), sera déduit de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

A partir du 1er mai prochain, on pourra se libérer de ce versement, et, dans ce cas, l'escompte sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versée; les versements se font rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Ouest. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 16 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse est ouverte de 10 à 3 heures, à la gare, rue Saint-Lazare.

Central Suisse. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

Crédit foncier de France. — Les porteurs de promesses d'obligations foncières, qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., peuvent effectuer jusqu'au 8 mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50, par titre libéré de 300 f., sera déduit de ce versement; en conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, 57, de 11 à 3 heures.

MM. Falkenhagen et Ce, 26, rue Basse-du-Rempart, continueront l'avance du versement de 100 francs aux conditions premières.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 32 fr. 10 c.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

Lyon. — Quatrième coupon des obligations.

A partir du 1er juillet, on paiera le dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris), à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

Est. — (Voir aux échanges de titres.)

ROUEN AU HAVRE. — 12 fr. par action.

OUEST. — 16 fr. par action.

ST-GERMAIN. — Dividende de 20 fr.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — 16 fr. par action.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l action est indispensable.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt de 5 0/0.

MINES DE LA LOIRE. — Dividende de 22 fr.

VIEILLE-MONTAGNE. — 20 fr. par dixième à partir du 10 mai.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

MINES DE STOLBERG. — Dividende provisoire de 50 fr.

ÉCHANGE DE TITRES.

EST. — Les titres nominatifs des actions nouvelles sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

A partir du 1er juin prochain, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

CENTRAL SUISSE. — Voir dans le corps du journal ce qui concerne l'échange de titres.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Le 4 mai, à 3 heures, à la Compagnie, tirage au sort de 56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852, 15 obligations de l'émission de 1853 (rachat du chemin de Gray) et 8 de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société à partir du 1er juin prochain.

GRAND-CENTRAL. — Tirage du 9 mai courant :

1° MM. les porteurs des deux actions de capital nos 306 et 1,690 de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à Lyon, sont prévenus qu'il est attribué, savoir :

A l'action n° 306, 25 obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 95,172 à 95,196;

A l'action n° 1,690, 25 obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 95,272 à 95,296.

MM les actionnaires de la même Compagnie, porteurs de *titres provisoires* de fractions, non encore échangés contre des obligations, sont également prévenus que les 53 obligations du n° 65,320 au n° 95,373, attribuées aux fractions, resteront, pour cette fois, en dehors des chances du tirage.

2° MM. les porteurs des actions n° 2,401 à 2,500, nos 2,656 — 2,686 — 2,705 — 2,825 — 2,856 — 2,936 — 2,946 — 2,998 — 3,481 — 3,570, de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à la Loire, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre ci-dessus, les obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 102,393 à 102,614, et à raison de deux obligations par ancienne action.

3° MM. les porteurs des 245 actions non échangées de la Compagnie du chemin d'Andrezieux à Roanne, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre d'inscription des actions sur les livres à souche de ladite Compagnie. un pareil nombre d'obligations du 500 fr., 2e *série*, de la Compagnie des chemins de jonction, numérotées de 11,324 à 11,568.

OUEST. — *Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles rive droite.* Tirage, le 17 mai courant, à une heure, des obligations à amortir sur les emprunts de 1839 et 1843 de la Compagnie de Versailles, rive droite, et sur les emprunts des 7 mai, 27 août 1852 et 17 juillet 1853 de la Compagnie de l'Ouest.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

C. DEVINA.

JURISPRUDENCE.

COUR DE CASSATION. — CH. CRIMINELLE.

Présidence de M. LAPLAGNE-BARRIS.

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COMPOSITION DES TRAINS. — MANQUE DE PLACES. — CONTRAVENTION.

Les Compagnies de chemin de fer sont tenues de mettre dans chaque convoi ordinaire de voyageurs, un nombre suffisant de voitures de chaque classe pour assurer aux voyageurs des moyens certains de transport dans les voitures de la classe de leur choix.

Ainsi, il y a contravention à l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, par la Compagnie du chemin de fer qui, ayant délivré à un voyageur une place de première classe, n'a pu, faute du nombre suffisant de voitures de cette classe, le placer dans une voiture de la classe pour laquelle il lui avait été délivré un billet.

Rejet du pourvoi en cassation formé par M. Edmond Audibert, directeur de l'exploitation du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, contre l'arrêt de la Cour impériale d'Aix, le 21 janvier 1854.

TEXTE DE L'ARRÊT.

« Ouï M. Victor Foucher, conseiller, en son rapport; Me Béchard, avocat, en ses observations, et Me Bresson, avocat général, en ses conclusions;

» Vu les articles 17 et 18 de l'ordonnance du 15 novembre 1846;

» Attendu qu'aux termes de l'article 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir en nombre suffisant des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation du ministre des travaux publics;

» Attendu que de cette disposition résulte une obligation générale imposée aux compagnies de chemin de fer pour assurer aux voyageurs des moyens certains de transport dans les voitures de la classe de leur choix, à toutes les heures de départ, non-seulement à la station du départ, mais aussi à chacune des stations que les convois doivent desservir;

» Attendu qu'en dehors de l'autorisation du ministre dont parle l'art. 17 ci-dessus rappelé, l'ordonnance n'admet d'autre exception à cette obligation que la fixation du maximum de voitures pouvant composer un convoi;

» Attendu qu'on ne saurait dire avec le demandeur en cassation que l'expression *suffisant* qui se lit dans l'art. 17 doit être entendu en ce sens qu'il suffit pour avoir accompli l'obligation de la loi, que l'administration du chemin de fer ait organisé le service de manière à répondre aux besoins présumés du parcours, sans qu'on puisse lui imputer à faute l'erreur involontaire qu'elle aurait pu commettre dans sa combinaison, puisque ce serait faire dépendre l'exécution de la loi du libre arbitre des compagnies;

» Attendu que dès l'instant où il est constaté, sans qu'on puisse arguer d'une autorisation du ministre des travaux publics pour la composition des voitures constituant le train, ou de ce que le train avait atteint son maximum des voitures, ou encore d'un cas de force majeure, c'est-à-dire d'un événement ou d'un accident impossible à prévoir, que des voyageurs n'ont pu trouver place dans un convoi et dans une voiture de la classe pour laquelle il leur avait été délivré un billet, il y a contravention aux dispositions de l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846;

» Et attendu que l'arrêt constate en fait que le train n° 7 du chemin de fer d'Avignon à Marseille ne contenait pas, le 18 novembre 1853, des voitures de 1re classe en nombre suffisant pour qu'une personne pût trouver à la station de Tarascon à se placer dans une voiture de cette classe pour laquelle elle avait pris et payé un billet;

» Attendu que cet arrêt constate également que l'administration du chemin de fer ne justifie ni de la force majeure, ni de ce qu'il y avait pour le train une autorisation du ministre des travaux publics, ni de ce que le convoi avait atteint son maximum de voitures;

» Attendu que, dans ces circonstances, l'arrêt, en déclarant Audibert coupable de contravention aux dispositions de l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et en prononçant contre lui les peines portées par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, a sainement interprété ces dispositions et en a fait une juste application;

» Rejette. — 21 avril 1854. »

L'arrêt que nous venons de reproduire décide que les Compagnies de chemins de fer sont tenues, d'une manière absolue, « d'assurer aux » voyageurs des moyens certains de transport » dans les voitures de la classe de leur choix et » à toutes les heures de départ, non-seulement » à la station de départ, mais aussi à chaque » station que les convois doivent desservir. »

En dehors de la force majeure, la Cour n'admet que deux exceptions à cette obligation :

L'autorisation spéciale du ministre des travaux publics ou la composition des trains ayant atteint le maximum de 24 voitures.

L'interprétation que la Cour de cassation a cru devoir donner à l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, nous paraît de nature à devenir la source des plus graves difficultés pour l'exploitation des chemins de fer, et sur-

tout pour les lignes qui desservent la banlieue de Paris.

L'art. 17 de l'ordonnance est ainsi conçu :

« Tout convoi ordinaire de voyageurs devra » contenir, en nombre suffisant, des voitures » de chaque classe, à moins d'une autorisation » spéciale du ministre des travaux publics. »

Il avait paru, jusqu'à ce moment, que cette disposition avait surtout pour objet de protéger le public contre l'intérêt que pouvaient avoir les Compagnies à n'admettre dans les trains qu'un nombre insuffisant de voitures de troisième classe. C'est dans ce sens que l'art. 17 avait été interprété et appliqué jusqu'à ce jour; et, en fait, il n'a été jusqu'ici demandé ni accordé d'exception à cette règle générale que pour la composition des trains *express*, lesquels, à raison de leur vitesse exceptionnelle et du surcroît de frais qui en résulte, se composent exclusivement de voitures de première classe.

D'autre part, l'art. 18, qui règle la composition des trains, porte que « les trains de voya» geurs ne pourront se composer de plus de » vingt-quatre voitures à quatre roues. » Au delà de ce nombre, le législateur considère qu'il y a abus de la part des Compagnies, et péril pour les voyageurs.

En décidant que les Compagnies ne pourront échapper aux contraventions pour insuffisance de places, qu'à la condition d'atteindre le maximum de 24 voitures, l'arrêt de la Cour de cassation place donc les Compagnies dans la nécessité d'atteindre ce maximum à chaque convoi.

Or, est-ce bien là la pensée et le but du rédacteur de l'ordonnance? Nous lisons dans le rapport qui sert d'exposé des motifs à l'ordonnance : « Que, si la Compagnie exploitante, pour » diminuer le nombre de ses convois, compo» sait ses trains de manière à se rapprocher » trop souvent de cette limite extrême, l'ad» ministration y verrait la preuve que l'organi» sation du service ne satisfait pas aux besoins » de la circulation, et elle userait du droit que » le règlement lui donne de modifier, dans le » double intérêt de la sécurité et d'une bonne » exploitation, les mesures adoptées par les » Compagnies. »

Si la Cour de cassation a interprété dans son véritable sens la disposition de l'art. 17, les compagnies se trouvent dès lors dans l'alternative suivante : toutes les fois que les convois seront composés de moins de 24 voitures, les compagnies seront exposées à des contraventions pour manque de place à une quelconque des stations desservies par le chemin de fer. Dans le cas, où pour se mettre à l'abri de ce danger, les compagnies adopteraient cette limite comme règle de leur exploitation, il serait du devoir de l'administration de s'y opposer, *dans le double intérêt de la sécurité et d'une bonne exploitation.*

Il y a là une contradiction que nous ne nous chargeons pas d'expliquer, et qui deviendrait certainement la source des plus graves conflits, si la sagesse de l'administration ne s'empressait pas de les prévenir en remaniant l'ordonnance de manière à concilier les nécessités de l'exploitation avec les justes exigences du public.

Une sorte d'enquête a lieu en ce moment, par ordre du ministre, sur les diverses parties de l'exploitation des chemins de fer; c'est là une occasion toute naturelle de revoir les termes de l'ancien règlement.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon à Genève.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Objet de la convocation.

Messieurs,

Vous êtes convoqués en assemblée générale, aux termes de l'art. 32 des statuts, pour prendre connaissance de la situation de notre Société, et spécialement pour entendre les comptes de l'exercice 1853, et les approuver s'il y a lieu.

Dans cette première réunion, nous commencerons par vous soumettre quelques renseignements généraux qui vous permettront d'apprécier la constitution de notre Compagnie, la valeur de l'entreprise et les premiers résultats de notre administration.

Documents officiels relatifs à la concession et à la constitution de la Société anonyme.

Nous avons fait réunir et imprimer, dans un même recueil, tous les documents officiels qui se rattachent à la constitution de notre entreprise.

Ces documents se composent :

Des conventions conclues et approuvées soit en France, soit en Suisse, pour la concession du chemin de fer de Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon ;

Du cahier des charges de la concession ;

Des statuts de la Société anonyme, qui a été régulièrement constituée par décret du 6 août 1853, en vertu des pouvoirs que chaque souscripteur d'actions avait conférés aux concessionnaires primitifs.

La publication de ce recueil, qui a été reproduite dans tous les journaux spéciaux, et qui, d'ailleurs, est à la disposition de chacun de vous au siége de la Société, nous dispense de toute autre explication sur les faits généraux antérieurs à notre gestion. Vous apprécierez, comme nous, avec la satisfaction d'avoir contribué à une entreprise aussi utile au pays qu'avantageuse à ses actionnaires.

Conseil d'administration.

Le premier Conseil d'administration est composé ainsi qu'il est dit à l'art. 20 des statuts.

Parmi les membres du Conseil figurent, en vertu des conventions passées avec le gouvernement suisse, trois administrateurs résidant à Genève. C'était une conséquence nécessaire du caractère international de notre entreprise, et nous ne pouvons que nous féliciter de l'utile concours des trois collègues qui représentent si dignement à la Compagnie sur le territoire suisse.

Aux termes de l'art. 31 des statuts, vous aurez à fixer la valeur du jeton de présence. Nous vous proposerons de maintenir le chiffre de 20 fr., qui a été provisoirement adopté.

Direction.

En dehors de ses membres, le Conseil a désigné un directeur, résidant au siége de la Société, chargé de la gestion journalière de tous ses intérêts, tant à Paris que sur la ligne des travaux.

Ses fonctions embrassent toutes les parties de l'administration et s'exercent sous la surveillance immédiate du Conseil.

Elles ont été conférées à M. Auguste Jordan, ingénieur en chef des ponts et chaussées, que ses services distingués dans l'administration et l'habile direction des premières études de notre ligne, auxquelles il a présidé comme ingénieur en chef de l'État à Lyon, désignait au choix du Conseil.

Installation et personnel de l'Administration centrale.

Au début de notre entreprise, grâce à nos relations de bon voisinage et d'intérêt commun, nous avons conclu avec la Compagnie de la Méditerranée, pour le service de notre comptabilité, de notre caisse et de nos titres, un abonnement annuel, qui nous a permis de réduire considérablement les frais d'installation et le personnel de l'Administration centrale. Cette économie vous sera évidente, quand vous examinerez le chapitre des dépenses. Vous apprendrez également avec satisfaction que les frais antérieurs à la concession se réduisent à une somme extrêmement minime.

Aujourd'hui, les bureaux de l'administration centrale et de la direction se composent simplement :

D'un secrétaire du Conseil,
D'un chef de bureau,
D'un dessinateur,
De deux ou trois expéditionnaires.

Personnel des travaux.

Le personnel des travaux proprement dit comprend actuellement :

Un ingénieur en chef résidant à Lyon ;

Quatre ingénieurs d'arrondissement, résidant à Lyon, Bourg, Seyssel et Genève.

Chacun de ces ingénieurs a sous ses ordres un certain nombre d'employés permanents et d'agents temporaires, proportionné aux besoins du service dans chaque arrondissement.

Objet de l'entreprise.

Comme vous le savez déjà, Messieurs, notre entreprise a pour objet de relier Paris, les ports de la Manche, ceux de l'Océan, avec Genève, le Piémont et l'Italie; Lyon et Marseille avec toute la Suisse et la Savoie. Le tracé que nous avons soumissionné et défendu, tracé qui a obtenu la préférence du Gouvernement, était le seul qui pût satisfaire à la fois aux avantages réunis de mettre :

Paris à 620 kil. de Genève et à 590 kil. de Chambéry ;

Lyon à 160 kil. de Genève et à 130 kil. de Chambéry ;

Marseille, enfin, à 510 kil. de Genève.

Le chemin à exécuter se compose d'une ligne principale de Lyon à Genève, et d'un embranchement d'Ambérieu à Mâcon, par Bourg. Il touche ainsi, par ses extrémités, à Lyon, à Genève, à Mâcon et à la Savoie. Il traverse le département de l'Ain, suivant deux diagonales qui sont destinées à absorber sur son territoire à peu près tout le trafic local et tout le transit de l'Est à l'Ouest, du Nord au Sud. Son développement est de 227 kilomètres, dont 12 sur le territoire suisse.

En jetant les yeux sur la carte que nous vous avons fait distribuer, vous reconnaîtrez, Messieurs, combien d'intérêts divers viennent se rattacher à l'exécution de cette ligne internationale.

A Lyon, elle est destinée à recevoir toutes les expéditions pour la Suisse, qui arriveront par la ligne de Lyon à la Méditerranée et par le Grand-Central, c'est-à-dire tous les produits et voyageurs du bassin de la Méditerranée, du Midi et du centre de la France, et principalement les houilles de Saint-Etienne et de Rive-de-Gier.

A Mâcon, elle recevra les provenances de l'ouest et du nord-ouest de la France, c'est-à-dire de Paris, de Nantes et des ports de la Manche, provenances qui lui sont, dès à présent, fournies par le chemin de Paris à Lyon, et qui, dans un avenir prochain, lui seront probablement amenées en plus grande abondance, soit par le chemin de Nevers à Châlon, soit mieux encore par celui de Nevers à Mâcon.

De Lyon à Bourg, sur 80 kilomètres, elle fait partie de la direction naturelle que parcourt le transit du Rhône au Rhin, et dont la ligne du Jura, récemment concédée à la Compagnie de Paris à Lyon, formera le complément; elle peut ainsi recevoir une portion importante non-seulement du transit de la Méditerranée à Mulhouse, mais encore des provenances du réseau de l'Est, qui aboutit à Dôle.

A Genève, elle sert de prolongement aux chemins qui traversent toute la Suisse et se relient, autour de Bâle et du lac de Constance, aux chemins allemands.

Enfin, à Culoz, elle approche de la ligne que le gouvernement piémontais se propose de construire jusqu'en Italie.

A l'époque où nous avons obtenu notre concession, nous avions espéré, Messieurs, que la jonction si naturelle de Culoz à Chambéry serait prochainement autorisée; notre espoir ne s'est pas encore réalisé. Jusqu'à ce jour, le gouvernement sarde a résisté au vœu que nous lui avions exprimé, et que le gouvernement français avait appuyé de sa haute influence.

Malgré la détermination prise par le gouvernement sarde, il nous paraît impossible qu'il ne consente pas à combler cette lacune, qui mettrait la ville d'Aix à 576 kilomètres de Paris, tandis que, par les lignes rivales projetées, et qui présentent tant de difficultés, cette distance serait de 616 kilomètres.

Situation des projets.

Les avant-projets qui ont servi de base à la concession, et qui avaient été dressés uniquement pour cet objet, étaient trop incomplets pour servir sans révision à la mise en train des travaux. Notre premier soin a donc été de faire procéder immédiatement, sur toute la ligne, à la rédaction des projets définitifs d'exécution. Malgré les rigueurs de l'hiver, qui ont entravé nos opérateurs, malgré les difficultés locales qui exigeaient sur plusieurs points des études comparatives longues et laborieuses, ce premier travail touche à son terme.

Ne regrettons pas, Messieurs, le temps écoulé avant le début des travaux : le temps et l'argent employés à la préparation d'un bon projet sont toujours largement compensés dans l'exécution.

Aujourd'hui, les nouveaux projets sont approuvés ou soumis à l'approbation sur la moitié au moins de notre ligne; ils seront complétement terminés sur le reste du parcours, tant en France qu'en Suisse, avant la fin de mai, sauf la traversée de la ville de Lyon, qui exige le concours d'un grand nombre d'intérêts.

Ainsi, les 227 kilomètres de projet définitif auront été complétement terminés dans l'espace de dix mois au plus, y compris les chômages à imputer aux rigueurs de la mauvaise saison.

Estimation des dépenses.

Les dépenses d'exécution ont été évaluées par le Gouvernement, au moment de la concession, à 62,250,000 fr.

Dans cette estimation, on a supposé, conformément aux dispositions autorisées par le cahier des charges, que l'on ne poserait provisoirement qu'une seule voie de Lyon à Virieux-le-Grand, sur 90 kilomètres, et que, sur tout le reste du parcours, les terrains eux-mêmes ne seraient achetés et tous les travaux exécutés que pour un chemin à simple voie.

Avant l'achèvement complet de nos projets, et surtout avant la concession à forfait de tous les travaux, il ne serait pas prudent d'accuser un chiffre précis et invariable.

Cependant, la situation des études et celle des soumissions déposées nous autorisent déjà à déclarer que, dans nos prévisions, les dépenses de complet établissement n'atteindront pas le chiffre indiqué, et cela probablement sans nous imposer l'obligation de profiter de toutes les tolérances du cahier des charges, surtout de celles qui pourraient un jour devenir onéreuses pour l'exploitation.

Ainsi, nous construisons immédiatement une double voie sur le tronçon commun de Lyon à Ambérieu. Sur le reste du parcours, on ajournera la pose de la deuxième voie; mais partout nous avons l'intention d'exécuter les terrassements et les travaux d'art pour un chemin à double voie. Les tolérances admises pour les rayons de courbes et les inclinaisons de rampes ne seront elles-mêmes mises à profit que dans les circonstances exceptionnelles, et, nulle part, elles ne seront poussées jusqu'à leurs dernières limites.

Le chiffre de 62,250,000 fr. étant admis comme un maximum de dépense, il est facile d'établir dès à présent la situation financière de l'entreprise.

Nous avons :	
Un capital actions de	40,000,000 fr.
Une subvention en France de	15,000,000
Une subvention en Suisse de	2,000,000
Total,	57,000,000
Nous aurions donc à émettre des obligations, *au maximum*, pour	5,250,000
Total pareil,	62,250,000

Il est utile de rappeler que le cahier des charges reconnaît à la Compagnie la faculté de créer des obligations jusqu'à concurrence de 25 millions, et que la garantie de 3 0/0 accordée par l'État s'applique à un capital de 50 millions en actions ou en obligations, que nous n'atteindrons dans aucun cas.

Estimation des produits.

L'aperçu des dépenses nous conduit naturellement à vous entretenir des produits.

Le nombre des voyageurs qui circulent de Paris et de Lyon à Genève tend chaque jour à augmenter dans une proportion considérable.

Les marchandises, que les difficultés de la route actuelle éloignent parfois de leur direction naturelle, sont également très-variées et très-nombreuses. Elles se composent :

A la montée, de grains, farines, métaux, vins, spiritueux, charbons, denrées coloniales, etc.;

A la descente, de bois de construction, planches, plâtre, fromages, métaux, tissus, bestiaux, etc.

Les charbons de Saint-Etienne et de Blanzy sont particulièrement destinés à fournir à la remonte un élément considérable de trafic. A Genève, la tonne de houille coûte aujourd'hui plus de 50 fr.; aussi, le canton est-il réduit à n'en consommer annuellement que 10,000 tonnes environ, à peine le dixième de ses besoins. L'exécution du chemin de Lyon à Genève réduira de plus de moitié le prix actuel de la houille.

Les relevés statistiques que nous avons fait faire tout récemment, et avec le plus grand soin, à l'effet de constater la circulation des voyageurs et des marchandises qui doivent affluer sur notre chemin, accusent aujourd'hui un produit brut de 5,398,812 fr., et cela sans tenir compte :

1° Des modifications espérées dans le réseau sarde, qui n'admet pas, quant à présent, l'embranchement de Culoz à Chambéry, et qui comprend une ligne rivale de Chambéry à Genève;

2° De l'accroissement de circulation qui résultera nécessairement du complément de la ligne du Rhône au Rhin, déjà concédée;

3° Des éventualités favorables qu'amènera l'exécution du chemin projeté envers Nevers et la ligne de Lyon.

Ces considérations nous autorisent à dire, Messieurs, que ce produit est évidemment un minimum, qui ne peut qu'augmenter dans l'avenir.

D'ailleurs, l'expérience des faits accomplis sur tous les chemins en exploitation a démontré que les probabilités des statistiques les mieux raisonnées et les plus exactes ont toujours été dépassées dans une proportion considérable par l'affluence des voyageurs et des marchandises que détermine la création d'un chemin de fer.

Ce résultat se produira certainement sur le chemin de Lyon à Genève, non-seulement par les raisons générales qui ont été partout observées, mais par des raisons qui lui sont spéciales.

D'une part, il n'a aucune concurrence d'aucune nature à redouter dans son parcours principal de Lyon à Genève;

D'autre part, ainsi que nous l'avons déjà dit, il touche par ses deux extrémités françaises aux bassins houillers de Saint-Etienne et de Blanzy, qui livreront à la Suisse et à la Savoie des quantités de charbon considérables et toujours croissantes;

Enfin, il est appelé à recevoir les nombreux voyageurs qui, chaque année, se rendent en Suisse ou en Italie, et, par suite, il aura une proportion de voyageurs de 1re classe supérieure à celle qui est généralement admise.

En résumé, Messieurs, si de ce produit brut de 5,398,812 fr., qui représente un chiffre de 23,783 fr. par kilomètre, nous défalquons 45 0/0 pour frais d'exploitation, on obtient un produit net par kilomètre de 13,081 fr.; soit pour l'ensemble de la ligne 2,969,348 fr., ou en nombre rond 3 millions.

Le capital social étant de 45 millions, dont 40 en actions et 5 en obligations, on voit que, réserve faite de l'intérêt et de l'amortissement des obligations, les actions peuvent prétendre, au début de l'exploitation, à un intérêt annuel de 7 0/0, et cela, nous le répétons, en supposant le maximum des dépenses et le minimum des produits.

Mode d'exécution des travaux. — Marchés à forfait.

Nous avons dit, Messieurs, que la période des études et des projets approchait de son terme. Celle de l'exécution va s'ouvrir; nous pouvons même ajouter qu'elle est commencée, ainsi que vous en jugerez par l'exposé des marchés déjà conclus.

Le mode de construction à forfait, déjà admis dans plusieurs Compagnies, nous a paru préférable à tout autre, à la condition, bien entendu, que les marchés soient passés avec des entrepreneurs présentant toute garantie de solvabilité et de bonne exécution. Ce système a l'avantage de mettre la Compagnie à l'abri de toutes les erreurs et de tous les mécomptes. Nous

avons donc compris, dans les charges du forfait, toutes les chances de la construction, sauf l'acquisition de terrains dont nous traiterons directement. Les cahiers des charges ont d'ailleurs été rédigés avec les plus sévères précautions contre la mauvaise exécution ou les économies nuisibles à la durée des ouvrages.

Déjà plusieurs sociétés d'entrepreneurs nous ont offert de soumissionner tous ou partie de nos travaux.

Les circonstances politiques et financières qui pèsent sur l'industrie depuis plusieurs mois ont dû nous imposer une prudente réserve dans les engagements à contracter. Il fallait prévoir qu'il pouvait devenir convenable de différer les appels de fonds.

Pour cette raison, et sous réserve d'augmenter le développement de nos ateliers dès que les circonstances deviendraient meilleures, nous avons traité seulement :

1° Pour la partie comprise entre la sortie de Lyon et la ville de Bourg, sur une longueur de 75 kilomètres ;

2° Pour l'exécution d'un tunnel de 3,920 mètres de longueur sous la montagne du Credo.

Vous comprenez, Messieurs, pourquoi nous avons choisi de préférence ces deux portions de notre ligne pour la mise en train des travaux.

La partie comprise entre Lyon et Bourg sera certainement la plus productive, surtout avant l'achèvement complet du réseau. Il fallait donc l'attaquer sans retard. Aux termes de notre marché, elle doit être livrée à la circulation le 1er juillet 1855.

Le tunnel du Credo résume la majeure partie des difficultés que nous rencontrons aux environs de Bellegarde.

A partir du viaduc de la Valserine, dans la direction du fort l'Écluse, deux tracés étaient en présence : l'un, se développant tantôt à ciel ouvert, tantôt en tunnel, sur les versants escarpés et tourmentés de la rive droite du Rhône; l'autre, complément souterrain, établi sous le Credo, dernier gradin de la chaîne du Jura. Le premier présentait un parcours plus long de 3 kilomètres au moins, des courbes raides, des rampes fortes ; mais son plus grand inconvénient était de n'offrir aucune sécurité pour la stabilité des ouvrages et l'avenir de l'exploitation, par suite de la nature des terrains supérieurs et inférieurs, qui menacent de s'ébouler à la moindre perturbation d'équilibre, et qui n'ont pas encore permis d'établir solidement dans cette localité une route ordinaire. Le second est d'une exécution plus longue, plus dispendieuse, malgré son moindre parcours; mais il nous met, pour le présent et pour l'avenir, à l'abri de tous les inconvénients et de tous les dangers de la première solution. Il n'était donc pas permis d'hésiter sur le choix à faire.

La construction de ce tunnel est une œuvre de longue haleine, qui exigera environ trois ans et demi de travail, c'est-à-dire un délai plus que suffisant pour l'achèvement de toute la ligne; il importait de l'entreprendre immédiatement, afin de ne pas retarder l'ouverture de l'exploitation.

Ces deux entreprises ont été concédées: la première, c'est-à-dire les 75 kilomètres de Lyon à Bourg, montant à 5,775,000 fr. environ, à MM. Fox et Henderson, de Londres; la deuxième, c'est-à-dire le percement du tunnel du Credo, montant à 7,252,000 fr. environ, à MM. Parent, Schaken, Brassey et Buddicom.

Disons en passant, Messieurs, que les prix de ces deux forfaits s'accordent avec les estimations de nos ingénieurs. Ce début ajoute à la confiance, déjà exprimée, que les dépenses totales n'atteindront pas dans leur ensemble le chiffre précédemment indiqué.

Pour compléter l'exposé des travaux en cours d'exécution, nous devons encore mentionner les ateliers de terrassements ouverts depuis la fin de janvier sur le territoire suisse, avant l'époque indiquée par nos conventions pour le commencement de ces travaux. L'inauguration en a été faite avec le concours bienveillant du gouvernement de Genève.

Marché pour fournitures diverses de la voie et du matériel roulant.

Les marchés pour travaux, dont nous venons de parler, ne sont pas les seuls que nous ayons conclus jusqu'à ce jour.

Vous savez, Messieurs, combien, depuis quelque temps, les usines sont surchargées de commandes. Il importait donc de songer, dès le début, à assurer la fourniture en temps utile des matériaux de la voie et d'une portion du matériel roulant.

En conséquence, nous avons traité :

1° Avec les usines de Fourchambault, du Creuzot, de Terre-Noire, de l'Horme et de Vienne, pour 24,000 tonnes de rails, quantité suffisante pour assurer l'ouverture de notre ligne dans les conditions adoptées pour sa construction ;

2° Avec les mêmes usines, pour les coussinets et chevillettes nécessaires à la pose des 24,000 tonnes de rails ;

3° Pour la fourniture des traverses dans les mêmes proportions ;

4° Avec les ateliers de Mulhouse, pour 12 locomotives ;

5° Avec ceux d'Oullins, près de Lyon, pour 12 tenders;

6° Avec les mêmes usines, pour 400 paires de roues montées;

7° Avec les ateliers de MM. Frossard, à Lyon, pour une première fourniture de 32 voitures de voyageurs et de 92 wagons de diverses espèces, représentant à peu près le cinquième de la quantité nécessaire à la totalité de notre exploitation.

Ces divers marchés donnent les résultats suivants pour chiffres respectifs de dépense :

Rails,	7,325,000
Coussinets,	1,537,200
Chevillettes,	240,400
Traverses,	1,584,000
Locomotives,	659,000
Tenders,	153,000
Roues montées,	244,000
Voitures et wagons,	450,000
Total,	12,192,600

Si les livraisons de ces diverses fournitures sont faites régulièrement aux époques prescrites par les cahiers des charges, la dépense de 12,192,600 fr. doit être répartie, ainsi qu'il suit, entre les années 1854, 1855 et 1856 :

En 1854,	3,540,000
En 1855,	6,027,000
En 1856,	2,625,000
Total pareil,	12,192,600

Comptes de l'exercice 1853.

Nous allons maintenant, Messieurs, mettre sous vos yeux le compte général des recettes et des dépenses de l'exercice précédent, depuis la concession de notre entreprise.

Le tableau suivant est un extrait, sous forme simple, des écritures de notre grand-livre :

COMPTE GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1853.

RECETTES DE L'EXERCICE 1853.

Versements appelés (200 fr. par action sur 60,000 actions),		16,000,000 »
Produit des placements de fonds,	204,877 20	
Intérêts réalisés ou à réaliser sur les versements en retard,	10,540 89	
	215,418 09	215,418 09
Total des recettes de l'exercice 1853,		16,215,418 09
En déduisant le total des dépenses ci-contre arrêtées au 31 décembre 1853,		612,175 43
Il reste au 31 décembre 1853, pour excédant des recettes sur les dépenses,		15,603,242 66

Emploi des fonds non dépensés au 31 décembre 1853.

Cautionnement, à Paris,	2,001,290 »	
Cautionnement, à Genève,	150,000 »	
	2,151,290 »	2,151,290 »
Contribution au Sous-Comptoir des chemins de fer,		68,638 »
Portefeuille : effets publics. — Bons du Trésor, déduction faite des intérêts non échus,		12,556,600 35
Débiteurs divers,	1,206,678 39	
Créditeurs divers,	379,964 08	
Différence,	826,713 21	826,714 31
Somme égale,		15,603,242 66

DEPENSES DE L'EXERCICE 1853.

Frais généraux de la Société.

Personnel de l'administration centrale,	25,677 54	
Service des fonds, commissions de banque, etc.,	4,382 11	
Création et mouvement des actions,	6,683 68	
Jetons de présence,	11,460 »	
Insertions, publicité, abonnements,	1,096 »	
Loyers et entretien des bureaux, y compris l'indemnité donnée au précédent locataire,	26,273 36	
Mobilier de l'administration centrale,	18,741 70	
Dépenses diverses,	7,457 94	
Agents du gouvernement (contrôle des travaux),	2,000 »	
Frais de bureaux, y compris l'abonnement avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée,	21,779 49	
Frais relatifs à la constitution de la Compagnie,	5,568 01	
	131,122 83	131,122 83

Personnel des travaux.

Personnel des ingénieurs,	36,499 98	
Personnel des conducteurs,	46,106 49	
Personnel temporaire,	8,615 54	
Frais de déplacements extrordinaires, — Indemnités do première installation,	11,735 85	
	102,957 56	102,957 56

Dépenses diverses pour la rédaction des projets.

Frais de bureaux,	5,684 54	
Rôles de journées,	21,576 69	
Dépenses diverses,	2,320 78	
Levés de plans'	1,500 »	
Achats d'objets mobiliers et d'instruments,	14,636 62	
	45,718 63	45,718 63
Avances aux régisseurs pour dépenses faites avant le 31 décembre 1853,		12,376 41
Total,		292,175 43
Arrégages des intérêts du fonds social,		320,000 »
Total des dépenses de l'exercice 1853,		612,175 43

Les comptes que vous venez d'entendre présentent, en résumé, Messieurs, les résultats suivants :

1° En 1853, au 31 décembre, le montant de nos recettes s'est élevé à		16,215,418 09
2° Durant le même exercice, le montant des dépenses s'est élevé à		612,175 43
Savoir :		
Frais généraux de la Société,	131,122 83	
Service des études et des travaux,	161,052 60	
Intérêts aux actionnaires (art. 6 des statuts),	320,000 »	
	612,175 43	
3° Au 31 décembre 1853, l'excédant des recettes sur les dépenses était de		15,603,242 66

Tableau comparatif des ressources et des dépenses engagées pour 1854.

Pour vous éclairer complétement sur notre situation, et vous faire apprécier, Messieurs, toute la prudence que nous avons dû apporter à la gestion des intérêts de la Compagnie, en face des circonstances politiques que nous pouvons avoir à traverser, il nous reste à vous présenter un tableau comparatif de nos ressources pour 1854 et des engagements de toute nature contractés jusqu'à ce jour pour cette même année.

Il résulte du compte général précédemment détaillé, que notre solde créditeur, au 1ᵉʳ janvier 1854, était de		15,603,242 66
Dont il faut déduire les sommes engagées non disponibles, savoir :		
Cautionnement en France,	2,001,290	
Cautionnement à Genève,	150,000	
Sous-Comptoir des chemins de fer,	68,638	
	2,219,928	2,219,928 »
Reste pour le montant de nos ressources disponibles au 1ᵉʳ janvier 1854,		13,383,314 66

Voici maintenant l'état de toutes les dépenses engagées pour l'année 1854 :

Dépenses de l'administration centrale; service des études et travaux. (Ensemble),	480,000	
Intérêts à payer aux actionnaires sur 16 millions, déduction faite du produit présumé des placements de fonds,	250,000	
A-comptes à payer en 1854 sur les marchés de rails, coussinets, chevillettes, traverses, locomotives, tenders, roues, essieux, matériel roulant,	3,540,000	
A-comptes à payer sur le marché Fox et Henderson pour la construction de Vassieu à Bourg,	3,000,000	
Acquisitions de terrains, et travaux accessoires réservés à la Compagnie,	1,000,000	
A-comptes à payer pour le percement du Credo,	2,000,000	
	10,270,000	10,270,000 »
Resterait encore disponible au 31 décembre 1854,		3,113,314 66

Ainsi, Messieurs, sans aucun nouvel appel de fonds, nous serons en mesure de faire face, pour l'année 1854, à tous les engagements et marchés contractés.

Cependant, nous ne perdons de vue ni l'impatience avec laquelle les contrées traversées par notre ligne aspirent à son achèvement, ni la convenance pour vos intérêts d'ouvrir le plus tôt possible la période de l'exploitation. Si les circonstances nous déterminaient à faire, vers la fin de cette année, un appel de 50 fr., cette mesure (où vous trouveriez l'avantage de la conversion en titres au porteur de vos actions encore nominatives) nous fournirait les moyens de donner aux travaux un large développement. Disons de plus, qu'avec le montant de cet appel, et sans y rien ajouter, la Compagnie pourrait, au besoin, sans ralentir l'activité des entreprises déjà engagées, traverser toute la campagne de 1855.

Résumé et conclusions.

Les appréciations et les faits que nous venons de vous exposer sont de nature, nous l'espérons, à vous inspirer toute sécurité sur la conduite et la prospérité de notre entreprise.

Aujourd'hui notre constitution ne laisse plus rien à désirer. — Nous sommes pourvus d'un personnel complet et expérimenté. Nos projets peuvent être considérés comme terminés. L'exécution en est commencée sur plusieurs points ; elle est assurée partout dans un intervalle de trois ans et demi au plus, à partir de ce jour, c'est-à-dire vingt mois avant l'expiration du délai fixé par notre cahier des charges. — Toutes les commandes essentielles sont faites. — Dans quatorze mois nous aurons en exploitation, dans la partie la plus productive, 75 kilomètres de longueur, un tiers de notre parcours. Les dépenses calculées au maximum et les produits évalués au minimum assurent un bénéfice net qui dépasse nos prévisions primitives. — Les événements politiques qui nous décideraient à différer les appels de fonds pourraient bien modifier un peu le délai d'exécution, mais ils ne nous empêcheraient pas de satisfaire à tous nos engagements.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Après la constitution du bureau et la lecture du rapport qui précède, les deux propositions à l'ordre du jour sont mises aux voix et adoptées à l'unanimité par l'assemblée générale, composée de 104 actionnaires, représentant 17,514 actions, donnant droit à 408 voix.

Première résolution.

L'assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration, vote l'approbation du rapport et des comptes de l'exercice 1853 qui y sont joints.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration, fixe à 20 fr. la valeur du jeton de présence.

Société générale de Crédit mobilier.

Rapport présenté par le Conseil d'administration dans l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires, du 29 avril 1854.

Présidence de M. I. PEREIRE.

Messieurs, nous attendions avec impatience l'époque marquée par nos statuts pour vous réunir en assemblée générale et vous rendre compte des opérations réalisées et des résultats obtenus pendant l'exercice qui vient de s'écouler ; mais, avant d'entrer dans cet examen, nous croyons nécessaire d'exposer devant vous la pensée qui a présidé à la fondation de notre Société, de vous faire connaître clairement le but que nous nous sommes proposé, et, après avoir développé notre programme tout entier, de vous dire simplement les parties de ce programme que nous avons pu réaliser, et celles que nous avons cru devoir ajourner.

La pensée du Crédit mobilier est née de l'insuffisance des moyens de crédits offerts à l'organisation des grandes affaires du pays, de l'isolement où étaient réduites les forces financières, de l'absence d'un centre assez puissant pour les relier entre elles.

Elle est née du besoin d'amener sur le marché le concours régulier de capitaux nouveaux destinés à aider au développement du crédit public et du crédit industriel ;

Elle est née de l'exagération des conditions auxquelles se faisaient les prêts sur les fonds publics et des difficultés qui en naissaient pour le classement définitif des meilleures valeurs ;

Elle est née encore du besoin de centraliser le mouvement financier et administratif des grandes Compagnies, et notamment des Compagnies de chemins de fer ; d'utiliser ainsi, au plus grand avantage de toutes, les capitaux

dont chacune dispose successivement, de manière à ménager les ressources communes, aussi bien au profit des Compagnies qu'à celui de leurs nombreux actionnaires;

Elle est née, enfin, de la nécessité d'introduire dans la circulation un nouvel agent, une nouvelle monnaie fiduciaire, portant avec elle son intérêt de chaque jour, et faisant fructifier les épargnes les plus humbles, aussi bien que les capitaux les plus considérables.

Créer une telle institution, c'était donner à l'industrie et au crédit public le plus puissant encouragement, c'était mettre à leur disposition l'instrument le plus propre à leur fournir à bon marché les capitaux nécessaires à leur développement.

Si l'on veut se rendre compte des fonctions de la Société générale, il faut l'envisager sous plusieurs aspects.

Elle est à la fois :

1° Société commanditaire de l'industrie;

2° Société financière;

3° Banque de placement, de prêt et d'emprunt;

4° Banque d'émission.

Elle joue, à l'égard des valeurs représentant le *capital* de l'industrie, un rôle analogue aux fonctions que remplissent les banques d'escompte pour les valeurs représentant ce que l'on appelle le *fonds de roulement*.

Elle réalise, sous ce rapport, une pensée qui, par des motifs politiques, n'avait pu se faire jour, il y a trente ans, sous le titre de Société commanditaire de l'industrie.

Le premier devoir de notre Société est de travailler au développement de l'industrie nationale, de faciliter la formation des grandes entreprises qui, livrées à elles-mêmes, ont généralement tant de peine à se constituer. Sa mission, sous ce rapport, sera d'autant plus facile qu'elle dispose de nombreux moyens d'information et d'examen qui manquent aux particuliers pour apprécier sainement la valeur intrinsèque ou l'opportunité des affaires qui leur sont présentées.

Dans les temps prospères, elle doit être un guide pour les capitaux empressés de trouver un emploi productif; dans les moments difficiles, elle peut offrir des ressources précieuses pour maintenir le travail et modérer les crises qui sont le résultat d'un brusque resserrement des capitaux.

Le soin qu'elle aura de ne s'engager dans chacune des affaires auxquelles elle ne prendra part qu'avec une sage réserve, dans des proportions et pour un temps limités, lui permettra de multiplier son action, de féconder en peu de temps un grand nombre d'entreprises, et de diminuer les risques de son concours par la multiplicité des commandites partielles.

Mais notre Société ne se borne pas à patronner des entreprises nouvelles; elle s'intéresse aux affaires déjà fondées par l'acquisition de leurs actions, ou par la souscription des obligations qu'elles émettent, s'attachant de préférence aux entreprises qui présentent au plus haut degré un caractère d'utilité publique; c'est ainsi qu'elle a trouvé, dès les premiers jours de son existence, une base d'opérations immédiate et sûre.

La mission de la Société générale du Crédit mobilier n'est point seulement d'engager directement tant ses propres capitaux que ceux de sa clientèle dans les principales entreprises d'utilité générale, elle doit, de plus, prêter, soit à ces entreprises, soit au Gouvernement lui-même, le concours de ses ressources et de son crédit pour faciliter la réalisation de leurs emprunts, et mettre ainsi au service des grandes opérations du pays les bienfaits d'une systématisation et d'une concurrence dont le besoin était généralement reconnu.

La Société du Crédit mobilier est une institution semblable à celle du Crédit foncier.

L'une prête sur immeubles par voie d'hypothèque, au moyen de son capital d'abord, puis à l'aide d'obligations qu'elle émet pour une somme égale à celle des prêts effectués.

L'autre place ou prête sur valeurs mobilières et industrielles, au moyen de son capital d'abord, puis à l'aide des fonds que lui procurent les obligations qu'elle est autorisée à émettre pour une somme égale à celle de ses placements et du montant de ses dépôts en comptes courants.

La Société générale place ou prête d'un côté ce qu'elle emprunte de l'autre, jouant ainsi le rôle d'intermédiaire entre les capitalistes et l'industrie; substituant son crédit, accru de toutes les forces qui tendent à s'agglomérer autour d'elle, au crédit de chaque entreprise isolée.

L'une des fonctions les plus importantes du Crédit mobilier consistera, lorsque le moment en sera venu, dans l'émission de ses obligations portant intérêt jour par jour.

Ces titres doivent participer à la fois du caractère du billet de banque et de celui de toutes les valeurs à intérêt fixe remboursables à courts termes ou amortissables à longue échéance, comme les rentes, les actions, les obligations.

Ils devront tout à la fois servir à mobiliser les effets dont ils seront la représentation exacte, et prendre par leur forme et par la facilité qu'ils offrent de régler chaque jour, d'un coup-d'œil, l'intérêt qui y est attaché, le caractère et le rôle de monnaie fiduciaire.

La création du billet de banque a été l'un des plus grands progrès, l'une des plus belles applications du crédit.

Ce billet est le complément indispensable du système monétaire ordinaire; mais son utilité n'est pas seulement dans la facilité de transmission qu'il présente; elle se produit surtout dans les moyens qu'il donne d'augmenter le capital nécessaire à la circulation des richesses d'un pays; sous la direction intelligente et habile des établissements chargés d'en régler l'emploi, ce nouveau capital devient un instrument fécond, un levier puissant à l'aide duquel le taux de l'intérêt a pu être régularisé et réduit. Mais la quantité de ces effets, qui ne rapportent pas d'intérêt et qui sont remboursables à vue, se trouve nécessairement limitée à la fois par les besoins de la circulation, par les prescriptions formelles du législateur, comme en Angleterre, ou, comme en France, par la haute prudence de l'établissement chargé de les émettre.

A côté du billet de banque, il reste une place vacante que nos obligations sont appelées à remplir.

Le principe de ces obligations étant de n'être remboursables qu'à une époque correspondante à celle des effets qu'elles représentent dans notre portefeuille, et de porter intérêt au profit du détenteur, leur émission se trouve exempte de tout inconvénient, et doit avoir pour effet, d'une part, d'utiliser une masse considérable de fonds de caisse, de capitaux momentanément sans emploi, qui sont aujourd'hui perdus pour la communauté; d'autre part, de fournir à tous un moyen de placement régulier et permanent.

Le bénéfice de notre établissement sur l'émission de ces obligations consistera dans une différence entre l'intérêt attaché à ces titres et celui auquel nous pourrons placer les sommes correspondantes à leur valeur.

Nos obligations seront de deux espèces : les unes, émises à courte échéance, devront correspondre à nos divers placements temporaires; les autres, émises à des échéances éloignées, et remboursables par voie d'amortissement, correspondront aux placements de même nature que nous aurons faits, soit en rentes, soit en actions, soit en obligations de compagnies industrielles.

Suivant l'économie du système qui sert de base à notre Société, ces titres seront non-seulement *gagés* par une somme correspondante de valeurs acquises sous le contrôle du Gouvernement, et dont la réunion offrira, par l'application du principe de la mutualité, les avantages de la compensation et de la division des risques; mais ils auront, de plus, la *garantie* d'un capital que nous avons élevé dans ce but à un chiffre considérable.

Divisées en coupures qui pourront se prêter à tous les besoins de la circulation, et portant avec elles le tableau du règlement, jour par jour, des intérêts dont elles sont productives, nos obligations présentent ainsi toute la sécurité et toutes les facilités désirables; elles sont destinées à devenir, entre les mains du plus grand nombre, une véritable caisse d'épargne portative, et leur introduction dans la circulation aura surtout pour résultat de remplacer successivement des titres dont les revenus sont incertains, tels que les actions industrielles, par des titres d'un revenu fixe et assuré.

Ainsi, loin de surexciter la spéculation, comme l'ont pu croire ceux qui ont méconnu le principe, la nature et le but de notre institution, le résultat définitif de nos opérations sera d'offrir à toutes les fortunes les moyens et la facilité de réaliser sans péril des placements mobiliers à intérêt fixe.

Nos obligations à courte échéance seront celles qui feront principalement fonction de monnaie; la Compagnie aura toujours les moyens d'en maintenir le niveau et d'éviter toute fluctuation provenant des variations de l'intérêt.

A côté de ces obligations pourront trouver place, en suivant la même série d'idées, d'autres obligations spéciales, ayant pour objet d'absorber : d'une part, les emprunts contractés par les communes et les départements; d'autre part, les emprunts des diverses compagnies de chemins de fer; ce qui permettrait de substituer ainsi une valeur uniforme à cette diversité de titres qui encombrent le marché, nuit aux transactions et fait peser sur l'ensemble une dépréciation d'autant plus regrettable qu'elle n'est point motivée.

Aujourd'hui, en effet, l'absence d'un centre commun où puisse se faire l'émission de ces emprunts ne laisse aux communes, par exemple, en dehors des facilités relativement peu considérables qui leur sont offertes par la caisse des consignations, que les ressources de leur propre localité, ressources restreintes et qu'elles ne peuvent se procurer qu'à un intérêt souvent fort élevé.

Les compagnies de chemins de fer ayant, pour la plupart, leur siége à Paris, se trouvent, sous certains rapports, dans une position meilleure que les communes pour l'émission de leurs emprunts; les actionnaires de ces entreprises forment, en effet, une clientèle considérable, mais cette clientèle se partage et se divise autour de chaque Compagnie, en sorte que, pour toutes, le marché se trouve restreint, malgré son étendue apparente, et il arrive à un moment donné que, faute d'une concurrence

plus large, les obligations spéciales émises par les compagnies circulent avec peine, et que les entreprises les plus accréditées ne se procurent souvent qu'avec lenteur, ou à des conditions onéreuses, les ressources qui leur sont nécessaires.

A la difficulté fort grande pour le public d'apprécier le crédit particulier dont jouissent les compagnies, la diversité des titres émis par elles (titres différents par les coupures, l'amortissement et l'intérêt) ajoute de nouvelles causes d'incertitudes.

Ces inconvénients sont tels que la nécessité d'y remédier deviendra prochainement impérieuse.

Le Crédit mobilier pourrait établir, entre les dettes de toutes les grandes entreprises de chemins de fer, l'uniformité des titres, d'où naîtraient une solidarité intime, une centralisation dont les effets salutaires ne sauraient être méconnus.

Lorsque cette unité pourra se réaliser, lorsque la dette de la plus grande de nos industries sera ainsi constituée, l'extrême facilité avec laquelle pourront se négocier les titres de cette dette ouvrira une nouvelle source de crédit à toutes les entreprises d'utilité publique, et l'on pourra maintenir et développer sur la plus grande échelle cette distinction si précieuse des deux natures de titres, *actions* et *obligations*, qui seule a permis, dans ces derniers temps, de donner aux travaux publics une grande extension.

La Société de Crédit mobilier doit devenir, pour les compagnies de chemins de fer, ce que la caisse des consignations est aujourd'hui pour les communes; elle aura de plus sur la caisse des consignations l'avantage de pouvoir consacrer à cette entreprise non-seulement une portion de ses propres ressources, mais encore tous les fonds qu'elle pourra réunir quand son crédit aura pris de plus grandes proportions.

Il ne dépendra point de nous, Messieurs, que des relations de la nature de celles que nous venons d'indiquer ne s'établissent entre nous et les compagnies de chemins de fer. Ces grandes entreprises nous trouveront toujours disposés à nouer des liens que devra resserrer de plus en plus la communauté de nos intérêts.

Vous le voyez, Messieurs, l'œuvre entreprise par notre Société n'est pas l'œuvre d'un jour; les institutions de crédit ne peuvent éclore à volonté, il y faut le travail et la consécration du temps.

Les difficultés qu'a rencontrées, pendant quarante ans, l'établissement des succursales de la Banque de France sont un exemple frappant de la lenteur des meilleures institutions de crédit à pénétrer dans les habitudes des populations.

De 1800, année de la création de la Banque, à 1810, trois comptoirs seulement ont été établis, à Rouen, à Lyon et à Lille; tous les trois, quelques années après, ont été fermés pour défaut d'usage et d'utilité.

Ce n'est que vingt ans plus tard que le succès des premières banques départementales ramenait l'attention de la Banque sur l'utilité des succursales, et pendant dix ans, de 1836 à 1846, on la voit fonder quinze comptoirs, mais tous sur des places de deuxième et de troisième ordre, les grandes villes de commerce s'étant, chacune de son côté, dotées de banques particulières.

Il a fallu la crise de 1848 et la secousse financière donnée à cette époque au pays tout entier, pour amener, au grand avantage du commerce et de l'industrie, la fusion de la Banque de France et des Banques des départements, et l'établissement régulier des quinze succursales qui, outre les comptoirs, font aujourd'hui rayonner le crédit de la banque centrale dans toutes les directions du pays.

Dans cette même année de la fondation de la Banque, le chiffre de ses émissions en billets n'avait été d'abord que de 10,122,000 fr., et s'était successivement élevé à 22,906,000 fr., pour descendre, dans les mois suivants, à 18 millions environ; les comptes courants étaient montés de 1,974,000 fr. à 7,719,000 fr., pour retomber plus tard au-dessous de ce dernier chiffre.

Nous pourrions emprunter encore à l'histoire de la Banque de France un fait plus récent et qui doit être présent à la mémoire de chacun de vous : avant 1848, les billets émis par cet établissement n'avaient qu'une circulation locale très-restreinte, ils étaient à peine admis dans la banlieue de Paris. Aujourd'hui le billet de banque circule comme la monnaie dans nos plus petites communes.

Certes l'éducation économique et financière du pays est aujourd'hui beaucoup plus avancée; elle l'est surtout bien plus qu'en 1813 ou en 1817, lorsque la Banque en était réduite à fermer, faute d'affaires, ses comptoirs de Lyon, de Lille, de Rouen, et nous espérons bien parcourir avec plus de rapidité la carrière dans laquelle nos devanciers nous ont si honorablement précédés; mais, malgré la différence des époques, il ne faut pas se faire illusion sur la lenteur nécessaire avec laquelle toute création financière se fait accepter. Les exemples que nous venons de citer sont la meilleure preuve du temps que les institutions les plus utiles doivent mettre à gagner la faveur publique.

Nous venons d'exposer rapidement la pensée qui a présidé à la formation de la Société générale du Crédit mobilier, et de dérouler devant vous le programme que nous nous sommes tracé; il nous reste à examiner ce qui a été fait jusqu'ici pour en commencer la réalisation.

Notre premier soin devait être de réunir l'ensemble des ressources que les statuts mettent à la disposition de la Société; notre capital d'abord, dont le dernier versement a été appelé du 15 au 31 décembre dernier, enfin les fonds à provenir de l'émission de nos obligations et de l'ouverture de nos comptes courants.

Nous ne pouvions songer à émettre nos obligations à longue échéance avant d'avoir complété notre capital; il fallait que ces obligations puissent jouir de la double garantie que leur assurent nos statuts : l'existence du fonds social et la réalisation d'acquisitions faites sur une base assez large pour donner à nos placements l'importance et la stabilité nécessaires.

Quant aux obligations à courte échéance, une première série a été créée et mise en circulation; mais nos comptes courants avaient été ouverts à peu près à la même époque, et l'accroissement rapide de ces comptes nous a bientôt contraints à arrêter l'émission de nos obligations.

En effet, l'art. 8 de nos statuts pose à l'émission de ces obligations à courte échéance une limite qui, dès les premiers jours, s'est trouvée trop étroite; il établit que le montant cumulé des sommes reçues en compte courant et des obligations créées à moins d'un an de date ne pourra dépasser le double du capital réalisé; or, dès le mois de juin, le solde de nos comptes courants s'élevant à 60 millions, nous obligeait, pour rester dans les dispositions statutaires que nous venons de rappeler, à hâter notre deuxième appel de fonds.

Nous avons même été forcés, pour rentrer dans l'exacte observation de nos statuts, de retirer de la circulation une partie de ces obligations, en offrant aux porteurs de les escompter à un taux d'intérêt inférieur à celui auquel elles avaient été négociées.

Pour éviter le retour d'un pareil inconvénient, nous vous demanderons la modification de cet article.

Nous vous demanderons également la modification de l'art. 7, qui limite à quarante-cinq jours l'échéance la plus courte de nos obligations.

Cette limite de quarante-cinq jours laisserait en dehors de notre action des capitaux considérables qui, destinés à des placements en fonds publics, et ne trouvant pas à s'engager de manière à pouvoir se réaliser au moment nécessaire, demeurent sans emploi jusqu'au moment où ces placements peuvent se réaliser.

Ainsi, par exemple, il pourrait être très-désirable de créer un titre qui pût avoir pour échéance facultative l'époque même des liquidations, c'est-à-dire celle où se contractent et se renouvellent toutes les opérations de report, où s'opèrent toutes les compensations, de manière à ce que l'exigibilité de cet effet répondît exactement tout à la fois à nos convenances et à celles du détenteur.

A l'aide de ces obligations, on pourrait utiliser une masse considérable de fonds flottants qui fourniraient, par leur réunion, un aliment constant aux prêts sur report. Ces obligations, qu'on pourrait appeler *obligations de liquidation*, ne tarderaient pas à circuler comme monnaie ordinaire spécialement destinée à solder les opérations sur fonds publics et valeurs de chemins de fer, et seraient sans doute acceptées par les agents de change pour le règlement des négociations dont ils sont les intermédiaires.

Pour obtenir ce résultat, il suffirait que les détenteurs de ces obligations eussent le droit de les présenter au visa de manière à ce que la Société pût, avant chaque liquidation, opérer ses rentrées ou régler les crédits qu'elle aurait à faire, d'après les remboursements demandés.

Un intérêt plus faible que celui dont jouiraient les autres obligations serait attaché à celles de cette catégorie et en préviendrait la trop grande extension.

Après vous avoir dit ce que nous avons fait pour réunir les ressources dont nous pouvions disposer, il nous reste à vous exposer sommairement les opérations réalisées et les résultats obtenus.

Vous vous rappelez, messieurs, quelle était, au moment où notre Société fut autorisée, la situation générale des affaires.

Sous la main d'un gouvernement énergique et vigilant, l'industrie reprenait son essor; les travaux publics, entravés par les agitations des dernières années, recevaient la plus vaste extension; le crédit public avait pris un développement inouï; toutes les valeurs s'étaient élevées à l'envi aux prix les plus hauts. Pour une entreprise dont les premiers actes devaient être nécessairement des acquisitions de valeurs industrielles, le moment n'était donc pas très-favorable. Forcés d'agir dans de semblables circonstances, nous avons dû apporter une extrême circonspection dans nos placements, et notre préoccupation constante a été soit d'améliorer les conditions de ces placements par des opérations d'arbitrages, soit d'éviter que leur valeur se trouvât diminuée sous la double influence des événements politiques qui se prépa-

raient à l'extérieur et des craintes que faisait concevoir la récolte.

Le résultat définitif des opérations du Crédit mobilier, lorsqu'il aura pris tous les développements prévus par nos statuts, se résumera, en dehors du revenu de notre capital, dans une différence d'intérêt entre la somme de ses emprunts et la somme de ses placements. Parvenus à ce point, les variations des cours nous seraient jusqu'à un certain point indifférentes, puisque nos bénéfices se trouveraient basés sur des revenus et non sur des oscillations de capital.

Mais avant que cet état de choses ait pu se réaliser, nous ne pouvions négliger de recueillir les différences qui se présentaient sur des placements qui n'avaient point encore un caractère définitif.

Les opérations de report sont les premières auxquelles nous avons cru devoir donner un très-grand développement; mais l'influence des nouveaux capitaux amenés par nous sur le marché ne tarda pas à s'y faire sentir, et le taux de ce mode de placement, qui s'était élevé avant nous au-delà de 15 à 20 0/0, ne tarda pas à s'abaisser graduellement, de manière à nous offrir à peine un intérêt de 3 à 3 1/2 0/0.

Le tableau suivant indiquera suffisamment l'efficacité de notre coopération dans la réduction du taux moyen des reports.

Au mois de décembre 1852, ce taux a été de	12,03 0/0
Au mois de janvier	8,65 »
— février	5,22 »
— mars	5,04 »
— avril	4,78 »
— mai	3,87 »
— juin	5,91 »
— juillet	3,12 »
— août	3,30 »
— septembre	3,19 »
— octobre	2,88 »
— novembre	3,32 »
— décembre	2,85 »

L'ensemble des sommes successivement employées en reports pendant le premier exercice a été de 627,705,287 fr. 95 c.

Au 31 décembre dernier, les sommes prêtées à ce titre par la Société s'élevaient au chiffre de 55,445,539 fr. 45 c.

Nous avons dû mettre beaucoup de réserve à nous engager dans des affaires nouvelles; si nous avions voulu, dès les premiers mois de notre organisation, entrer dans cette voie, certes, ce ne sont pas les occasions qui nous eussent manqué.

Mais nous avons cru dangereux d'aliéner nos capitaux avant d'avoir reconnu la situation, sondé le terrain et conquis droit de cité parmi les principaux établissements de crédit.

Nous avons cependant, dès notre origine, prêté notre concours à un établissement au succès duquel le gouvernement attachait avec raison une grande importance, nous voulons parler du Crédit foncier. Nous avons souscrit à ses obligations dans une forte proportion. Cette opération est aujourd'hui entièrement liquidée pour notre Société.

Un peu plus tard, nous avons pris une part considérable à la fusion des chemins de Saint-Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne, et de Saint-Etienne à la Loire, qui réunis entre les mains d'une seule Compagnie, avec le consentement et sous la garantie de l'Etat, ont été depuis cédés par cette Société à la Compagnie du Grand-Central, à laquelle cette ligne apportait le complément indispensable du vaste réseau qui lui est concédé.

L'événement a prouvé que nos prévisions sur l'avenir de cette opération étaient fondées; la réunion des trois lignes en une seule a donné, même avant la réfection de leurs voies, une activité nouvelle à leur trafic, et leurs recettes récemment publiées constatent un accroissement considérable des produits de cette année sur ceux de l'époque correspondante de l'année dernière.

Nous sommes d'autant plus heureux de constater ce résultat, que nous sommes devenus souscripteurs d'un emprunt contracté par la Compagnie du Grand-Central pour mettre cette section, l'une des plus productives du réseau des chemins français, en état de satisfaire aux besoins toujours croissants de son trafic propre, et à ceux du trafic nouveau que va lui apporter le second chemin de Lyon par le prolongement du chemin du Centre jusqu'à Roanne. Cet emprunt est émis avec la garantie générale du capital de cette Compagnie, et, en outre, avec la garantie spéciale de tous les produits des chemins de Rhône et Loire excédant les charges d'acquisition.

La Compagnie du Grand-Central ne pourra disposer du produit de cet emprunt qu'au fur et à mesure de l'exécution des travaux dont la durée embrasse une longue période.

Nous avons aussi, et ce n'est point l'œuvre la moins importante de l'exercice qui vient d'expirer, noué des relations avec trois grandes Compagnies de chemins de fer : celles du Midi, du Grand-Central, et des chemins de l'Est.

A chacune de ces Compagnies nous prêtons un concours différent.

Les deux premières nous ont confié leurs fonds : nous faisons leur service de caisse et le paiement des intérêts et dividendes afférents à leurs actions et à leurs obligations.

Indépendamment de ce service, nous nous sommes chargés de l'émission de leurs titres et du transfert de leurs actions, aussi longtemps qu'elles sont restées sous la forme nominative : grande économie pour elles de temps, de soins et d'argent.

La Compagnie du Grand-Central nous a de plus confié sa caisse de dépôt. Moyennant un abonnement modéré, nous sommes tenus de recevoir gratuitement les dépôts de titres de tous ses actionnaires et de tous les porteurs de ses obligations.

La Compagnie des chemins de l'Est nous a également confié une partie importante de ses fonds; elle a, toutefois, conservé le service spécial de sa caisse; mais elle a retiré de ses relations avec notre Société des avantages considérables tant pour elle-même que pour ses actionnaires.

En effet, conformément à l'engagement que nous avons pris avec elle au mois de septembre dernier, nous avons offert à tous les porteurs des nouvelles actions à émettre pour la construction de la ligne de Mulhouse, de faire pour eux, jusqu'à concurrence de 200 fr. par action, et au taux fort modéré de 4 0/0 par an, l'avance des premiers versements appelés.

Cet engagement équivalait, de notre part, à un prêt qui pouvait éventuellement atteindre un chiffre très-élevé.

Nous prêtions ainsi la totalité des premiers versements sur des titres auxquels nul autre établissement n'eût accordé d'avances; ces titres, à la vérité, nous offraient pour garantie la participation qui leur est assurée dans les revenus chaque jour croissants de la Compagnie de l'Est.

Un cinquième environ des actionnaires a eu recours aux facilités que nous leur avions offertes pour le premier versement.

Ce traité va recevoir une nouvelle application à l'occasion du deuxième versement appelé du 5 au 15 mai prochain.

Bien que les actionnaires de la Compagnie de l'Est n'aient profité déjà que dans une faible proportion des ressources que nous avions mises à leur disposition, il n'est pas douteux que nos offres et notre concours aient été très-utiles à la Compagnie. Elle en a retiré l'avantage considérable de pouvoir compter avec certitude sur la régularité de l'encaissement des versements appelés, dont notre Société lui garantit la rentrée. De leur côté, ses actionnaires peuvent, en recourant à notre intermédiaire, éviter la perte que causerait à un certain nombre la réalisation d'une portion de leurs valeurs; aussi croyons-nous que, malgré les circonstances moins favorables dans lesquelles se fait le deuxième appel de fonds, le maintien de ces facilités arrêtera la dépréciation qui eût été la conséquence de cet appel.

Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas les seules qui aient compris l'importance des services que nous pouvons rendre à toutes les grandes entreprises d'industrie; la Société de la Vieille-Montagne a contracté avec nous un emprunt de six millions de francs, dont nous avons cédé la presque totalité; cette Société nous a, en outre, chargés du paiement des intérêts de ses obligations et des dividendes de ses actions.

La masse des fonds qui nous ont été versés en compte courant, pendant l'exercice qui vient de s'écouler, s'est élevée à 147,374,423 fr. 37 c.

Une Compagnie étrangère, celle des mines de la Silésie, nous a confié la caisse de dépôt de ses titres; plusieurs autres établissements importants sont en pourparlers pour conclure avec nous des arrangements de la même nature.

Il nous convient d'autant mieux d'accueillir les propositions qui nous sont faites à cet égard, que nous avons, dès les premiers temps, ouvert une caisse générale de dépôt pour les effets publics et valeurs industrielles de toute nature.

Indépendamment de la sécurité que les détenteurs de valeurs trouvent à nous confier, moyennant une faible rétribution, la garde de leurs titres, cette caisse de dépôts pourra rendre les plus grands services au commerce des effets publics et faciliter singulièrement leur échange par l'émission de certificats ou *warrants*, qui circuleraient au lieu et place des titres, et qui permettraient ainsi d'en faire passer la propriété de mains en mains sans aucun déplacement des titres eux-mêmes.

Le mouvement de cette caisse de dépôts, ouverte au mois de juin dernier, n'avait porté jusqu'au 31 décembre que sur 72,211 titres. Depuis cette époque, ce mouvement s'est considérablement développé.

Parmi les nombreux projets que nous avons étudiés, un des plus importants est celui qui avait pour objet la conversion de la dette communale ou départementale. Le Gouvernement, frappé des sacrifices qu'imposait aux départements et aux communes le remboursement d'emprunts à courte échéance, a voulu procéder à une répartition plus équitable de cette dette.

La loi du 10 juin dernier, qui autorise les communes à convertir leur dette actuelle en emprunts remboursables en cinquante annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement, donnait satisfaction à une haute pensée d'équité, et la Société générale aurait été heureuse de prêter un large concours à son exécution. Nous avions fait des offres dans ce sens à MM. les

préfets; nous proposions d'opérer le remboursement de cette dette, à la charge par les communes débitrices de nous payer, pour 100 fr., cinquante annuités de 5 fr. 6 c., ce qui faisait ressortir le taux de nos prêts à 4 1/2 0/0.

D'autres établissements, et, en particulier, la Caisse des dépôts et consignations, ont cru pouvoir faire des propositions plus avantageuses, en présence desquelles les parties intéressées ont naturellement hésité. Plus tard, elles sont revenues à nous; mais les circonstances étaient changées : le taux de l'argent avait haussé, la Banque avait élevé son escompte, le cours des effets publics avait subi une notable dépréciation. La prudence nous commandait alors d'ajourner un projet que nous espérons reprendre aussitôt que les temps seront devenus meilleurs.

Beaucoup d'autres projets relatifs à l'établissement de nouvelles voies ferrées, de docks, à des prêts sur nantissement, et à des entreprises de voies nouvelles et de constructions, soit dans Paris, soit dans les départements, ont été l'objet d'études approfondies de notre part, et n'ont été retardées que par la crise que nous traversons en ce moment.

Diverses entreprises d'une haute utilité réclament enfin notre concours pour faciliter leur fusion en une même Société.

L'intensité de la crise des subsistances, et la guerre qui nous paraissait imminente, nous avaient fait pressentir d'avance la nécessité où pouvait se trouver l'Etat d'ouvrir un emprunt, et, dans le désir d'y concourir, nous avions de longue main réuni de grandes ressources.

Nous aurions été heureux d'inaugurer ainsi les débuts de notre institution.

Aussi, dès que le gouvernement laissa paraître l'intention de recourir au crédit, nous pûmes, d'accord avec une réunion de maisons de Londres et de Paris, lui faire des propositions qui nous paraissaient concilier également l'intérêt public et les intérêts particuliers qui nous sont confiés.

Loin d'être mus par une pensée d'exclusion, nous comprenions qu'en cette circonstance importante toutes les forces financières du pays devaient se grouper en un seul faisceau; notre Société et les maisons honorables qui marchaient de concert avec elle ont dirigé leurs efforts vers ce but; une autre pensée, une pensée politique, a prévalu dans les conseils de l'Etat; quand cette pensée nous a été connue, nous nous sommes empressés de lui apporter le concours de notre dévouement, et parmi les souscriptions qu'a reçues le gouvernement, la nôtre, nous sommes heureux de pouvoir le dire, a été la première et la plus forte.

Au nombre des opérations prévues par nos statuts, sont compris les prêts sur nantissement d'effets publics et de valeurs industrielles.

Il est aisé d'apprécier les services considérables que cet emploi d'une portion de nos capitaux rendrait au public.

Nous devons vous faire connaître les raisons qui nous ont jusqu'ici empêchés de répondre aux nombreuses sollicitations que chaque jour amène à cet égard.

Pour que les prêts sur nantissement se fassent avec toute facilité pour le prêteur, et à peu de frais du côté de l'emprunteur, deux conditions doivent être remplies :

Réalisation immédiate du gage en cas de nonpaiement à l'échéance.

Droit minime à payer pour l'enregistrement indispensable de l'acte qui constate le nantissement.

Le Code civil s'oppose à ce que le créancier gagiste puisse réaliser la valeur du gage autrement qu'en suivant les formalités judiciaires.

L'administration de l'enregistrement refuse d'appliquer au prêt ordinaire sur nantissement les dispositions de la loi du 8 septembre 1830, qui substitue le droit fixe de 2 fr. au droit proportionnel, quand il s'agit d'avances faites dans les conditions de l'art. 95 du Code de commerce.

Une exception spéciale affranchit la Banque et le Comptoir d'escompte de la rigueur des règles dont nous venons de rappeler les dispositions; nous sommes depuis longtemps en instance auprès du Gouvernement pour demander que le bénéfice de cette dispense soit étendu jusqu'à nous, ou, mieux encore, qu'une disposition législative nouvelle fasse disparaître, au profit de toutes les sociétés anonymes, des règles qui nous paraissent contraires à l'intérêt du commerce et au développement du crédit.

Nous espérons que nos réclamations seront entendues. Nous ne demandons pas de privilége : nous désirons au contraire que le bénéfice d'une disposition jusqu'ici exceptionnelle passe dans le droit commun.

Nous ne voyons point d'ailleurs sur quel motif on s'appuierait pour refuser à notre Société les moyens d'accomplir un service dont l'importance a paru si considérable dans l'intérêt public, que le Gouvernement a cru devoir l'encourager, d'une part, au prix de la prolongation du privilége de la Banque, et, d'autre part, au moyen d'une garantie spéciale donnée au Comptoir national et au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Il nous reste maintenant à vous faire connaître notre organisation intérieure, et à faire passer sous vos yeux les principaux résultats financiers obtenus pendant la première année de notre gestion.

Nos statuts vous ont donné la composition de notre Conseil d'administration ; M. le comte de Morny a été, depuis notre fondation, appelé à en faire partie.

M. Benoît Fould a été élu président.

MM. I. Pereire et Ch. Mallet ont été nommés vice-présidents.

Indépendamment du comité d'exécution, le Conseil s'est divisé en trois commissions.

La première est chargée de la vérification des caisses et des portefeuilles, et du contrôle des écritures ; la seconde, de l'étude des affaires industrielles et des projets concernant les travaux publics.

On a dévolu, enfin, à la troisième commission le soin d'examiner toutes les questions relatives aux emprunts et aux opérations financières.

Au mois de septembre, une maladie grave a éloigné de nous M. B. Fould, qui, ne prévoyant pas alors l'époque où il pourrait reprendre ses travaux, a cru devoir nous adresser sa démission; nous n'avons accepté cette démission qu'avec l'espoir qu'elle ne serait pas définitive, et nous n'avons pas voulu pourvoir à son remplacement, soit comme administrateur, soit comme président.

Le service intérieur de nos bureaux est placé sous la haute surveillance du comité d'exécution, et sous la direction d'un secrétaire général, M. Salvador, ancien agent supérieur de l'administration des finances.

Enfin, nous nous sommes adjoints plusieurs agents d'élite auxquels nous sommes heureux de donner ici un témoignage public de satisfaction. Il n'a fallu rien moins que le zèle éclairé et le dévouement incessant dont ils ont fait preuve pour pouvoir faire fonctionner immédiatement, avec une régularité parfaite, un établissement dont les opérations sont aussi multipliées et aussi complexes.

Les comptes que nous plaçons sous vos yeux vous permettront d'apprécier les résultats financiers de notre premier exercice. Ces résultats se résument comme suit :

Les sommes reçues sur notre capital, qui est aujourd'hui presque entièrement réalisé, s'élevaient, au 31 décembre, à	56,503,875 »»
La solde des comptes courants et de nos obligations émises à moins d'un an de date était de	65,839,059 74
Les dividendes et semestres restant à payer s'élevaient à	941,356 87
Enfin le solde des bénéfices réalisés, déduction faite des à-compte payés sur le dividende, était de	3,590,161 27
Total,	126,87[illegible],452 88

L'importance des chiffres de nos comptes courants aura sans doute frappé votre attention ; nous devons faire observer que ces fonds nous sont versés par les grandes compagnies avec lesquelles nous sommes en relations, et qu'aux termes des traités passés entre elles et nous, ils ne peuvent être retirés que pour les besoins de leur service.

Le seul examen de notre actif témoigne de la prudence de nos opérations.

Au 31 décembre, nos placements fixes s'élevaient à la somme de 37,259,649 fr. 13 c., savoir :

Sur rentes et actions de chemins de fer,	15,562,483 59
Sur obligations,	21,697,465 54
	37,259,949 13
Nos placements à échéance déterminée, dont le compte vous fait connaître le détail, s'élevaient à	37,834,769 32
Il avait été consacré, en prêts sur report, une somme de	45,443,539 45
L'acquisition et l'appropriation de l'hôtel de la Société avaient absorbé un capital de	1,233,163 33
Enfin, le solde en caisse ou à la banque s'élevait à	5,105,331 35
Total,	126,878,452 88

Si, de l'analyse du compte général, nous passons à celle du compte des profits et pertes, nous constatons que les bénéfices sur les opérations réalisées depuis notre fondation jusqu'au 31 décembre, s'élevaient à la somme de 7,582,722 96,

Savoir :

Intérêts et bénéfices sur rentes,		390,827 05
Idem idem sur actions et obligations de chemins de fer,		2,955,420 83
Idem idem sur actions diverses,		272,307 30
Bénéfices sur émission d'actions et obligations de compagnies diverses,		2,303,050 07
Produit de reports sur rentes et actions de chemins de fer,		1,300,814 57
Intérêts divers pour placements temporaires,		336,048 34
Produit de la caisse des dépôts,		4,220 80
Dont il faut déduire		
Pour frais généraux, loyers, etc.,	175,760 11	
Pour frais de		

premier établissement,	47,132 39	
Pour intérêts payés à divers,	1,109,036 87	
	1,332,220 37	
SOLDE DES BÉNÉFICES AU 31 DÉCEMBRE 1853,		6,250,493 59

En raison des graves éventualités que présentaient, au 31 décembre dernier, l'état politique de l'Europe et le renchérissement des subsistances, il nous a paru prudent de réduire les bénéfices déjà acquis de toute la perte que la dépréciation des cours faisait subir aux valeurs qui figuraient à notre actif.

A cet effet, nous avons évalué toutes ces valeurs, non plus au prix d'achat, mais d'après le dernier cours de la bourse du 31 décembre.

Il résulte de cette évaluation que notre compte des profits et pertes a subi une réduction de		826,332 32
et que le chiffre de nos bénéfices sur valeurs réalisées se trouve ramené à		5,424,161 27
Sur ces bénéfices, le Conseil, usant de la faculté que lui donne l'art. 57 des statuts, a distribué 5 0/0 d'intérêt sur les sommes versées pendant l'année 1853, soit 15 fr. 25 c. par action, et ensemble		1,830,000 »
Reste		3,594,161 27
dont il faut déduire, conformément à l'art. 57 des statuts :		
5 0/0 pour la réserve, ci	179,708 05	
Le dixième pour les administrateurs,	341,445 32	
	521,153 37	521,153 37
Reste		3,073,007 90

sur lesquels nous vous demandons de répartir pour solde du dividende de 1853, à raison de 25 fr. par action, 3 millions de francs, ce qui laissera au crédit de l'exercice 1854 une somme de 73,007 fr. 90 c.

Si vous adoptez la proposition que nous avons l'honneur de vous soumettre, et si vous nous autorisez à distribuer, pour le complément du dividende de l'année 1853, ladite somme de 25 fr. par action, les porteurs de nos titres auront reçu, savoir :

Le 1er juillet 1853,	6 fr.	25 c.
Le 1er janvier 1854,	9	»
Le 1er juillet 1854,	25	»
Ensemble,	40 fr.	25 c.

Leurs versements représentant pour l'ensemble de l'année une somme moyenne de 300 fr., les actions de la Société auront produit à leurs possesseurs un revenu de 13.40 0/0.

Ici, Messieurs, se termine le compte que nous avions à vous rendre de nos premiers travaux.

Ce qui a été fait est peu de chose en comparaison de ce qui nous reste à faire; nous sommes parvenus cependant à jeter les bases principales de nos opérations futures et à tracer le cercle dans lequel nous sommes appelés à nous mouvoir.

La Société générale ne vient déposséder personne, mais simplement remplir dans le monde financier une place restée vacante. Profondément convaincue des services qu'elle peut rendre au commerce et à l'industrie, elle espère que chaque jour ces services deviendront plus apparents et mieux appréciés.

Quant à nous, heureux du concours que vous voulez bien nous prêter, nous redoublerons d'efforts dans l'exercice qui va s'ouvrir pour accomplir la mission qui nous est tracée, et pour aider dans la limite de notre action aux grandes pensées d'améliorations publiques dont l'avénement de l'Empereur a donné le signal.

Vous aurez, Messieurs, conformément à l'article 30 des statuts, à déterminer le chiffre des jetons de présence alloués aux administrateurs, et à fixer le montant de la rémunération attribuée aux membres du Comité d'exécution.

Pour cette première année nous n'entendons point donner d'effet rétroactif à cette prescription des statuts; mais dans l'intérêt de la Société, il est important que cet objet se trouve réglé pour l'avenir. Nous vous proposerons en conséquence de décider que la valeur du jeton de présence sera de 20 fr., et que le crédit annuel à ouvrir au Conseil, tant pour ces jetons que pour la rémunération des membres du Comité d'exécution, sera fixé à 100,000 fr.

Il nous reste maintenant, Messieurs, à soumettre à vos délibérations les modifications que nous avons jugé utile d'apporter à nos statuts.

Extrait du procès-verbal de la séance de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Société générale de Crédit mobilier, du 29 avril 1854.

(Présidence de M. I. PEREIRE, vice-président du Conseil d'administration.)

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport qui précède et des modifications que le Conseil propose d'introduire dans les statuts de la Société, les diverses propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée générale :

I.

A l'unanimité, l'assemblée approuve les comptes tels qu'ils sont présentés dans le rapport du Conseil d'administration, et desquels il résulte que le solde créditeur du compte de profits et pertes, après déduction faite des à-comptes sur le dividende payé aux mois de juillet et de décembre 1853, s'élève à la somme de 3,594,161 fr. 27 c.

II.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à 25 fr. par action le solde du dividende pour 1853.

III.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à 20 fr. le chiffre des jetons de présence à allouer aux administrateurs, et ouvre, à partir de l'exercice 1854, un crédit annuel de 100,000 fr., destiné à faire face à la dépense des jetons de présence et à la rémunération attribuée au Comité d'exécution.

IV.

A l'unanimité, l'assemblée, agissant comme assemblée extraordinaire aux termes de l'art. 60 des statuts, adopte les modifications aux statuts qui lui sont soumises, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus pour en suivre l'obtention auprès du gouvernement.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1854.

Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de vous réunir deux fois depuis la formation de votre Compagnie.

Nous avons donné à la première de ces assemblées toutes les explications nécessaires sur les conditions de votre concession, sur les moyens d'exécution de votre entreprise et sur ses résultats probables.

Nous vous avons annoncé que nous avions passé un traité à forfait pour les travaux de votre ligne, que nous nous étions assurés de la fourniture de la voie de fer aux prix les plus avantageux, et que nous avions fait, avec les Compagnies de Paris à Rouen et de Rouen au Havre, un arrangement qui simplifiait et réduisait nos dépenses générales.

Dans l'assemblée spéciale, nous vous avons fait connaître les motifs qui nous avaient déterminés à entrer dans le projet de fusion avec les Compagnies de Paris à Rouen, de Rouen au Havre et de l'Ouest, projet dont nous avions déjà fait pressentir la possibilité à votre première assemblée générale.

Aujourd'hui, nous avons d'abord à constater un progrès considérable dans l'exécution de votre entreprise, ainsi qu'il résulte du rapport suivant, de votre ingénieur en chef, à la suite d'une inspection qui vient d'être terminée.

« A Messieurs les administrateurs du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg.

» Messieurs,

» J'ai le plaisir de vous annoncer que les travaux de la ligne sont dans un état de progrès rapide, constant et satisfaisant.

» Les travaux de terrassement jusqu'à Evreux (50 kilomètres) sont considérables, et ils avancent rapidement. Les travaux d'art marchent de front avec les travaux de terrassement. Sur 2 millions de mètres cubes dans cette section, il y en a 900,000 de transportés, et sur 126 ponts et aqueducs, 78 sont déjà construits.

» Dans la section d'Evreux à Conches (18 kilomètres), et dans celle de Conches à Bernay (34 kilomètres). 40 0/0 des travaux de terrassement sont exécutés, et 76 ponts et aqueducs sur 156.

» Entre Bernay et Lisieux (31 kilomètres), il a été fait peu de chose, attendu que la prise de possession des terrains est à peine terminée; mais comme les travaux de cette section sont peu considérables, le retard d'exécution est sans inconvénient.

» Le tunnel après Lisieux, le travail le plus important de la ligne, avait rencontré quelques difficultés; mais la modification que nous avons proposée et que le gouvernement a approuvée, et par laquelle nous avons élevé le niveau de cet ouvrage d'art, a considérablement diminué ces difficultés et facilité l'exécution de ce grand ouvrage. Par les moyens puissants appliqués aux galeries des deux extrémités, une grande quantité d'eau a été extraite des travaux et le cours en est aujourd'hui réglé, sans qu'on ait besoin de recourir à la voie de l'épuisement. Sur ces points on procède à la formation du tunnel; quant à la partie centrale, les machines à vapeur qui sont placées suffisent à l'épui-

» sement des eaux jusqu'à ce que les galeries
» soient terminées, et alors l'écoulement des
» eaux s'opérera complétement par chaque
» extrémité du tunnel. Ces galeries seront ache-
» vées dans six mois.

» Les terrassements dans le voisinage du
» tunnel, entre Lisieux et la rivière de la Vie,
» n'ont pu progresser très-rapidement par
» suite du changement de niveau du tunnel,
» auquel je viens de faire allusion. Le sol, du
» côté ouest, est peu favorable aux travaux de
» terrassement; mais, en choisissant les meil-
» leurs matériaux pour le remblai, je ne doute
» pas du satisfaisant achèvement en temps
» utile de ce qui reste à faire dans cette sec-
» tion.

» De la rivière la Vie à Caen, les terrains ne
» sont pas encore achetés, mais les travaux de
» cette section sont peu considérables, et il
» reste tout le temps nécessaire pour leur exé-
» cution.

» La station de Caen n'a pas encore été ap-
» prouvée par le Gouvernement, et quoique,
» d'après le plan que nous proposons, la gare
» des voyageurs puisse être exécutée sans des
» travaux considérables, la jonction avec le
» port pour le service des marchandises en-
» traîne un arrangement avec le Gouverne-
» ment en ce qui concerne la section de Caen
» à Cherbourg, et doit exiger des travaux assez
» importants qui demanderont plus de temps
» que les autres travaux de cette section; il
» est donc à désirer que cette question soit
» bientôt réglée.

» En repassant ce qui a été fait jusqu'à ce
» jour, je ne doute pas que les travaux d'art et
» de terrassement, depuis l'embranchement
» sur le chemin de Rouen jusqu'à Lisieux, ne
» soient terminés dans cette année, et qu'une
» partie considérable de la voie définitive ne
» soit posée dans cette période.

» Un grand nombre de rails, de coussinets,
» de traverses et d'autres matériaux sont en
» approvisionnement sur le terrain, pour être
» successivement employés au fur et à mesure
» du progrès des travaux de terrassement.

» Le tunnel de Lisieux exigera plus de
» temps, mais cet ouvrage et tous les autres
» travaux sont suffisamment avancés pour jus-
» tifier l'ouverture de la ligne à l'époque fixée
» par le traité avec les entrepreneurs.

» J'ai l'honneur d'être, Messieurs, votre
» très-obéissant serviteur.

» JOSEPH LOCKE. »

Nous devons ajouter à ce rapport que les études préparatoires, la direction et la surveillance des travaux ont été menées avec la plus grande activité par le service des ingénieurs, et que nous n'avons eu qu'à nous louer de l'exactitude et de l'empressement avec lesquels les entrepreneurs des travaux ont rempli les obligations de leur traité.

Les formalités administratives, qui d'ordinaire emploient beaucoup de temps, ont été abrégées par les dispositions favorables que nous avons généralement rencontrées dans les localités, par la bienveillance de l'administration départementale, par la protection de l'autorité supérieure, et spécialement par le concours des ingénieurs de l'Etat chargés du contrôle de nos plans et de nos travaux.

L'acquisition des terrains est très-avancée, ainsi que vous pourrez en juger par le tableau suivant :

Acquisition de terrains au 20 avril 1854.

Contenance, 442 hect. 48 ares 21 cent.	
Prix,	3,179,394 25
Prix moyen par are,	71 85

Vous verrez par le compte d'établissement au 31 mars que les sommes payées ne s'élevaient qu'à 2,253,661 fr. 23 c. La différence qui existe entre ces deux sommes, porte sur les contrats consentis, mais dont la réalisation exige certains délais.

Nous sommes heureux d'avoir à vous faire connaître que, pour ces acquisitions montant à plus de 3 millions, nous n'avons eu à recourir à l'autorité du jury que pour une somme insignifiante.

Les plans et projets de traité pour l'exécution des stations sont terminés et leur construction va être immédiatement entreprise.

Dans la prévision de l'exploitation prochaine de la première section de 133 kilomètres comprise entre l'embranchement sur le chemin de fer de Rouen et Lisieux, qui, aux termes du traité avec les entrepreneurs des travaux, doit être ouverte le 1er avril 1855, nous avons depuis plusieurs mois commandé le matériel roulant, dont suit le détail :

25 machines locomotives;
20 voitures de 1re classe;
25 — 2e — à 40 places:
40 — 3e — —
25 fourgons à bagages;
200 wagons à bestiaux, couverts;
100 wagons tombereaux;
100 wagons plats;

Enfin, 70 freins guérites qui devront être placés soit aux voitures, soit au wagons.

Nous nous occupons également de l'établissement du matériel fixe.

Les dépenses acquittées au 31 mars dernier s'élèvent à la somme de 13,753,377 fr. 72 c; savoir :

Dépenses générales.

Administration, frais généraux	337,015 29	
Intérêts aux actionnaires (déduction faite des intérêts des fonds disponibles)	28,257 56	
		365,272 85

Terrains.

Prix des acquisitions, frais et honoraires		2,253,661 23

Etablissement de la ligne.

Etudes et surveillance des travaux	395,352 06	
Voie de fer	2,086,174 58	
Terrassements et travaux d'art	8,652,917 »	
		11,134,443 64
Somme égale		13,753,377 72

Nous avons pourvu à ces dépenses au moyen du premier versement de 6,000,000 sur lesquels 2,000,000 ont dû être prélevés pour votre cautionnement, et dont, aux termes de votre cahier des charges, 1,200,000 fr. seulement doivent vous être rendus au fur et à mesure du progrès et de l'achèvement des travaux de la première section, les autres 800,000 fr. servant de garantie pour ce qui vous concerne dans l'exécution de la section de Caen à Cherbourg.

En outre, M. le ministre des travaux publics a autorisé jusqu'à aujourd'hui la remise d une somme de 6,993,004 fr. 34 c. à valoir sur la subvention de 16 millions en obligations de la Compagnie de Rouen au profit du Trésor public.

Un premier ordonnancement a été fait vers la fin de janvier, pour une somme de 2,435,965 fr. 65 c.; et celle de 4,557,038 fr. 69 c., vient seulement depuis quelques jours de nous être accordée. Sur cette somme, 6 millions vous ont été payés par la Compagnie de Rouen en échange de ses obligations.

Mais, comme de raison, ces ressources ne pouvaient suffire au progrès de l'exécution de votre entreprise, et nous avons dû appeler sur les actions un versement de 150 fr., qui devait mettre à notre disposition une somme de 9 millions et nous permettre de convertir vos actions nominatives en titres au porteur.

Sur ce versement, annoncé le 31 décembre et qui a dû être effectué le 20 février suivant, nous avons reçu jusqu'à ce jour 6,983,850 fr. versés par 2,262 actionnaires sur 56,559 actions. Pour que le versement soit complet, il reste une somme de 2,016,150 fr. à payer par 466 actionnaires sur 13,441 actions. Ce résultat est aussi satisfaisant que possible en raison des circonstances au milieu desquelles il a été obtenu.

Chaque jour, des versements en retard s'accomplissent; nous avons l'espoir que les fréquents avertissements que nous avons donnés seront suivis d'effet et que nous n'aurons pas besoin de recourir aux moyens que nous donnent les statuts pour obtenir la complète exécution des engagements sociaux; mais nous n'oublions pas que les charges de l'entreprise doivent être également supportées par tous les actionnaires, dans la proportion de ces engagements.

Il n'a pas dépendu de nous de fractionner cet appel de fonds ou de le faire dans des temps meilleurs. Vous vous rappellerez, Messieurs, que la condition fondamentale du projet de fusion entre les Compagnies de l'Ouest et du Nord-Ouest était une répartition convenue pour le capital en actions et le capital en obligations. Le capital en actions des Compagnies de Paris à Rouen et de Rouen au Havre était depuis longtemps réalisé; celui de la Compagnie de l'Ouest était versé jusqu'à moitié, et, d'après le traité de fusion, il devait être pourvu à l'exécution de la ligne de Caen et de Cherbourg par une émission d'obligations. Changer le rapport établi entre le capital en actions et le capital en obligations de la fusion par un appel de fonds sur vos actions, c'était déranger l'équilibre de cette combinaison financière, et vous exposer peut-être à un traitement moins favorable, alors que vos travaux étaient à peine commencés, et que les Compagnies, en pleine exploitation depuis longtemps, invoquaient, dans le règlement de la fusion, le précédent avantageux de la fortune acquise.

Quant aux inconvénients du retard dans l'appel de fonds qui peuvent résulter de l'aggravation de la situation politique, il nous est permis de dire que nous avons partagé l'erreur générale qui, jusqu'au dernier moment, a fait espérer que l'état de paix pourrait être maintenu. D'ailleurs, le chiffre des versements opérés que nous venons de vous citer prouve que, pas plus que nous, vous ne voulez retarder l'exécution d'une entreprise qui, dans quelques mois, doit devenir productive, et qui, d'après les traités conclus pour les travaux, la fourniture de la voie de fer et du matériel, et d'après les acquisitions de terrains déjà faites, doit se renfermer dans les limites de nos premières évaluations.

Il nous reste à compléter par quelques explications ce que la publicité donnée aux rapports

des autres Compagnies intéressées dans la fusion a pu déjà vous apprendre sur les difficultés qui, jusqu'à ce jour, se sont opposées à l'exécution de ce projet.

Nous avons fait connaître, à la première assemblée du 15 janvier et à l'assemblée spéciale du 4 mai, les motifs qui devaient nous déterminer à nous associer à la fusion projetée entre les Compagnie de l'Ouest et du Nord-Ouest; mais, en même temps, nous ajoutions que notre premier devoir était de donner tous nos soins à l'exécution de votre entreprise, comme si votre Compagnie avait à poursuivre cette exécution jusqu'à son entier achèvement.

Le long retard apporté à la fusion, et qui, comme vous le savez, ne vient pas des Compagnies intéressées, n'a pas modifié notre opinion sur l'utilité et les avantages de la fusion pour l'Etat, pour le public et pour les Compagnies. Si ces avantages avaient besoin, pour être appréciés, d'une nouvelle démonstration, nous la trouverions dans l'application déjà faite de ce système à toutes les lignes de chemins de fer, sauf à celles qui sont destinées à former le réseau de l'Ouest et du Nord-Ouest. Il n'y a pas de raison pour que ces chemins de fer soient maintenus dans un état exceptionnel qui pourrait les condamner à une fâcheuse infériorité dans la concurrence toute naturelle dont elles sont menacées par les lignes déjà fusionnées. Si, en raison de l'étude des chemins de Bretagne, le gouvernement n'a pas encore pu prendre un parti sur le projet de fusion qui lui a été proposé, ce projet lui même n'est pas abandonné par les Compagnies; mais, en attendant, elles ont dû pourvoir aux nécessités de leur situation. C'est ainsi que les Compagnies de l'Ouest et de Paris à Rouen ont dû faire des emprunts, l'une pour les travaux de la ligne intermédiaire du Mans à Mézidon, l'autre pour l'acquit de la subvention de 16 millions qui vous a été accordée; c'est ainsi enfin que nous avons dû nous même faire compléter le versement de la moitié de notre capital en actions. Il peut résulter de ces mesures et de la situation générale des affaires quelques changements dans l'arrangement entre les Compagnies intéressées qui avait servi de base au projet de fusion; mais notre Compagnie n'aurait rien perdu pour attendre, puisque aujourd'hui il n'y a plus d'incertitude pour le chiffre de la dépense de ses travaux, et que, quant aux recettes de son exploitation, le développement général de la circulation sur les chemins de fer vous permet de compter sur les produits annoncés. Si, d'ailleurs, le projet de fusion n'avait pas encore reçu son exécution à l'ouverture de la première section de votre ligne, vous pouvez être assurés que nous réaliserons au moins une partie des avantages de la fusion par un traité d'exploitation commune avec les Compagnies de Paris à Rouen et de Rouen au Havre.

Nous avons le ferme espoir que vous approuverez la direction que nous avons donnée à vos affaires, l'activité que nous avons apportée à l'exécution de votre entreprise; vous nous y avez encouragés par votre concours, et vous avez compris comme nous que, quelle que fût la difficulté des circonstances, votre premier intérêt était d'arriver le plus tôt possible à l'exploitation de votre concession. Si, comme nous avons tout lieu d'y compter, les ressources qui nous ont jusqu'à présent permis de mener à bien vos travaux, ne nous font pas défaut dans l'avenir, vous serez en possession d'une première section de votre ligne, depuis l'embranchement jusqu'à Lisieux, le 1er avril 1854, et de la ligne jusqu'à Caen le 1er juillet de la même année.

COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT

Au 31 mars 1854.

DÉPENSES.

Dépenses générales.		
Administration, frais généraux,	337,015 29	
Intérêts aux actionnaires (déduction faite des intérêts des fonds disponibles,	28,257 56	
		365,272 85
Terrains.		
Prix des acquisitions, frais et honoraires,		2,253,661 23
Établissement de la ligne.		
Études et surveillance des travaux,	395,352 06	
Voie de fer,	2,086,174 58	
Terrassements et travaux d'art,	8,652,917 »	
		11,134,443 64
		13,753,377 72
Cautionnement,		2,000,000 »
Excédant du capital sur les dépenses,		1,682,587 93
		17,435,965 65

CAPITAL.

Capital des actions (cinq dixièmes appelés),	15,000,000 »
Subvention de l'État (à-compte),	2,435,965 65
	17,435,965 65

SITUATION

Au 31 mars 1854.

DÉBITEURS.

Caisse, valeurs diverses,	1,717,951 59
Versements dus sur les actions,	3,528,600 »
Souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer,	51,000 »
	5,297,551 59

CRÉDITEURS.

Excédant du capital sur les dépenses,	1,682,587 93
Peto, Betts et Brassey (compte de retenue),	318,389 »
Compagnie de l'Ouest,	1,000,009 »
Compagnie de Rouen,	1,564,034 35
Intérêts à payer aux actionnaires,	41,694 »
Dépenses à payer,	690,846 31
	5,297,551 59

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Rapport présenté par le Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1854.

Vos statuts disposent que l'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année dans le courant du mois d'avril pour entendre le compte-rendu des opérations de la Société. C'est dans ce but, Messieurs, que vous avez été convoqués; en toute circonstance nous aurions été empressés de vous donner les explications propres à vous éclairer sur les résultats de l'entreprise à laquelle vous avez voulu concourir. Aujourd'hui, nous sommes plus impatients encore de soumettre à votre examen les mesures que votre Conseil d'administration a cru utile d'adopter. Nous espérons que vous puiserez dans cette appréciation l'assurance que, quoi qu'il advienne, vous pouvez conserver une juste confiance dans l'avenir du chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

Mais, avant tout, nous devons vous donner des explications préliminaires sur le tracé du chemin de Saint-Rambert à Grenoble, sur l'étendue de cette ligne, sur les contrées qu'elle traverse, sur les prolongements qu'elle doit obtenir; enfin, sur les conditions que l'Etat a imposées à la Compagnie, et sur le concours qu'il lui a promis.

Description du chemin.

Le chemin de Saint-Rambert a pour but, dès à présent, de relier la ville de Grenoble à notre grande artère de Paris à la Méditerranée

Il s'y rattache près du village de Saint-Rambert, à une distance d'environ 30 kilomètres de Vienne et d'environ 40 kilomètres de Valence. Vous n'ignorez pas, sans doute, que le choix de Saint-Rambert, comme point de jonction, a été pendant plusieurs années l'objet de contestations assez vives de la part des départements environnants, qui auraient préféré une ligne plus directe, soit sur Lyon, soit sur Valence. L'Etat s'est déterminé, par des considérations de l'ordre le plus élevé, en faveur du tracé de Saint-Rambert. Il a considéré que ce chemin, au point de vue stratégique, était le complément de celui de Genève. Couvert par les montagnes du Dauphiné, il assure à nos troupes la possession du massif de la Grande-Chartreuse, comme le chemin de Genève, couvert par le Rhône, assure la possession du dernier contre-fort du Jura.

En partant de Saint-Rambert, votre ligne prend la direction de l'Est, et suit un plateau peu accidenté jusqu'au village de Beaucroissant; de là, elle franchit les coteaux qui bordent la vallée de l'Isère, et descend dans cette riche vallée par Voiron et Moirans, où elle rencontre et suit la grande route de Lyon à Grenoble. L'étendue totale du chemin avait été évaluée dans les études primitives à 98 kilomètres. Elle a été réduite à 94 kilomètres, par suite des rectifications obtenues dans le tracé.

Dans son parcours total, le chemin de Saint-Rambert à Grenoble compte treize stations, savoir : celles de Saint-Rambert, d'Epinouze, de Beaurepaire, de Marcilloles, la côte Saint-André, Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs, Iseaux, Rives, Voiron, Moirans, Voreppe, Saint-Robert et Grenoble.

Les travaux d'art et les terrassements entre Saint-Rambert et Beaucroissant, c'est-à-dire sur une étendue de 55 kilomètres, sont presque nuls; ils prennent, au contraire, une assez

grande importance entre Beaucroissant et Moirans, sur une étendue de 21 kilomètres. C'est là surtout que se trouvent des tunnels et des viaducs. Entre Moirans et Grenoble, la vallée de l'Isère offre peu d'obstacles à franchir, si ce n'est l'Isère elle-même, que le chemin traverse à quelques kilomètres de Grenoble.

Les plans et profils définitifs du ce tracé ont été soumis à l'administration supérieure, et ont été approuvés à la réserve de quelques modifications de peu d'importance. L'emplacement de la station de Grenoble reste encore à déterminer. Mais on conçoit, d'ailleurs, que la station d'une place de guerre soit l'objet d'une étude approfondie.

La station de Saint-Rambert est également à l'étude; mais votre Conseil a déjà entamé avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée des négociations dont, eu égard à ses rapports de bon voisinage avec cette Compagnie, il espère un résultat satisfaisant.

Nous passons maintenant, Messieurs, à l'examen du chemin de Saint-Rambert à Grenoble, au point de vue de l'importance commerciale et politique qu'il est permis de lui attribuer; et nous ne saurions vous tenir à ce sujet un langage plus explicite et plus satisfaisant que celui que nous trouvons dans les documents officiels que nous sommes heureux de reproduire ici.

L'exposé des motifs du projet de loi soumis à l'approbation du Corps législatif s'est exprimé dans les termes suivants:

« Tout porte à penser que le chemin de Grenoble est destiné à se prolonger ultérieurement vers la frontière d'Italie par Briançon, et à mettre Turin et la Lombardie en communication directe avec Marseille; à devenir par conséquent la tête de ligne d'une de nos communications internationales les plus importantes. »

D'un autre côté, l'honorable rapporteur de la commission du Corps législatif a dit, dans son rapport:

« Un intérêt du premier ordre prescrit de relier par une voie ferrée la ville de Grenoble à notre grande artère de Paris à la Méditerranée. L'importance stratégique et commerciale de Grenoble, celle du département de l'Isère, au point de vue industriel et agricole, justifieraient à elles seules cette nécessité.

» Le département de l'Isère, un des plus vastes et des plus peuplés de la France, se trouve côtoyé, mais non traversé, par le chemin de fer de Lyon à Marseille. Les produits agricoles et séricicoles de ce riche département, ceux de ses nombreuses industries, les fers et les aciers d'Allevard, les papiers de Rives, les toiles de Voiron, ont besoin d'arriver par la voie rapide et facile d'une ligne de fer, sur cette autre ligne déjà à moitié terminée qui leur ouvrira un débouché vers Lyon et Paris, d'une part; vers Valence et Marseille, de l'autre.

» Ce n'est pas tout: Grenoble, une fois reliée à Lyon et à Marseille, est appelée, par sa position topographique, à devenir la tête de ligne de deux chemins de fer qui, se dirigeant, l'un vers la frontière d'Italie, par Briançon et par le mont Genèvre, l'autre vers la frontière de Savoie, par Montmeillan, mettront un jour Chambéry, le Piémont et la Lombardie en communication directe avec toute la partie sud-ouest de la France. Le premier de ces chemins, après avoir franchi les Alpes, ira se réunir au grand chemin de l'Italie centrale qui, de Turin, doit se prolonger jusqu'à Ancône, se relier à Florence et à Rome, et offrir à la malle des Indes, par Ancône, Turin, Grenoble et Lyon, la voie la plus courte pour arriver à Londres. L'avenir de nos relations internationales se trouve ainsi directement engagé dans une question qui, au premier abord, se présente avec le caractère d'un intérêt purement départemental. »

Plus loin, le rapporteur faisait remarquer encore que: « Si Saint-Rambert n'est, par lui-même, qu'un point sans importance, ce point de jonction a l'avantage de rapprocher plus que tout autre Grenoble de Saint-Etienne et du bassin de la Loire. Que si, d'une part, le chemin de Saint-Rambert est appelé à se prolonger de Grenoble sur l'Italie et sur la Savoie, selon toute apparence aussi, ce chemin, à son extrémité opposée, ira un jour, en traversant la ville riche et industrieuse d'Annonay, dont les manufactures de papiers sont sans rivales dans le monde, et qui a poussé si loin son commerce de soieries et de pelleteries, se relier à Saint-Etienne et à la grande ligne récemment concédée sous la dénomination de chemin Grand-Central. Les houilles du bassin de la Loire pourront ainsi aller alimenter les nombreuses usines du Dauphiné. »

Nous devons ajouter à cet exposé que depuis le jour où il a été présenté au Corps législatif, les espérances dont M. le rapporteur s'était fait l'organe ont acquis un nouveau degré de certitude.

Les études relatives au prolongement vers la frontière de Savoie, près Montmeillan, sont terminées et soumises aux enquêtes; la ligne suivra la vallée de l'Isère sans rencontrer d'obstacles sérieux, et sera d'une exécution facile. Vous savez qu'elle reliera la ville de Grenoble à Chambéry et à Genève.

Quant au prolongement direct sur St-Etienne passant par Annonay, il est encore à l'étude; mais un prolongement indirect par Givors est déjà concédé et nous met en relation avec St-Etienne par le chemin de la Méditerranée.

Le prolongement direct du chemin de Grenoble vers le Piémont, par Briançon et le mont Genèvre, a été mis à l'étude sur deux tracés. Le premier suivrait les vallées du Drac et de la Durance en s'approchant de Gap et d'Embrun; le second tracé, plus court et plus direct, suivrait la vallée de la Romanche. Le premier tracé est complétement étudié. Nous espérons connaître prochainement d'une manière officielle les résultats obtenus. Mais d'avance, nous pouvons dire que, sous le rapport des pentes et des courbes, il resterait dans les limites fixées par l'administration. L'étude du tracé par la Romanche n'est pas encore terminée, et l'on prévoit que l'on sera obligé de recourir, sur ce tracé, à des pentes exceptionnelles. Cependant, elles ne dépasseraient pas celles qui ont été adoptées en Allemagne avec succès. Ce tracé aurait l'avantage particulier d'abréger la distance entre Grenoble et Turin de 60 à 70 kilomètres.

Nous pouvons donc espérer que, dans un temps assez rapproché, les ingénieurs de l'Etat viendront constater que le problème du passage des Alpes par une voie ferrée a été résolu en faveur du chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

Conditions de la concession.

Après avoir jeté sur l'avenir ce coup d'œil rassurant, nous allons revenir sur la situation présente des choses, et vous rappeler d'abord les conditions principales de la concession qui nous a été faite.

Vous savez, Messieurs, que, d'après l'exposé des motifs du projet de loi présenté au Corps législatif, la dépense du chemin de St-Rambert avait été évaluée à 32 millions. L'Etat s'était engagé, vis-à-vis la Compagnie concessionnaire, à contribuer jusqu'à concurrence de 7 millions à l'établissement du chemin, et avait ainsi réduit à 25 millions le capital à réaliser par la Compagnie.

Le Corps législatif ayant sanctionné cette subvention, la concession du chemin de Saint-Rambert s'est trouvée régularisée aux conditions suivantes:

La Compagnie s'engage à exécuter le chemin en quatre ans, à dater du jour de la concession définitive, c'est-à-dire à dater du 7 mai 1853.

Elle posera les rails sur une seule voie; mais les travaux d'art seront exécutés et les terrains achetés pour deux voies.

Les terrassements et la pose des rails de la deuxième voie n'auront lieu que quand les besoins de la Compagnie l'exigeront.

L'Etat concède à la Compagnie:

1° La jouissance du chemin pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, avec des tarifs conformes à ceux des dernières concessions;

2° Une subvention de 7 millions à payer par cinquième, de six mois en six mois, à partir du 1er janvier 1855;

3° Une garantie d'intérêt de 3 0/0, pendant cinquante ans, sur un capital de 25 millions.

A la garantie des engagements pris par la Compagnie vis-à-vis de l'Etat, un cautionnement de 1,200,000 fr, a été versé à la Caisse des dépôts et consignations, et doit être restitué à la Compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux dont il est destiné à assurer l'exécution.

Souscription des actions.

Aux termes de la convention intervenue entre le ministre des travaux publics et les concessionnaires du chemin de fer de Saint-Rambert, ceux-ci avaient la faculté de former le capital social de 25 millions, soit en actions, soit en obligations.

En vue de réaliser ce capital, ils ont cru devoir s'adresser, suivant l'usage généralement admis, à une maison de banque puissante.

Un traité longuement débattu a été conclu avec la maison Leroy, de Chabrol et Ce, qui s'est chargée de réaliser la souscription entière à ses risques et périls, et a offert de placer les actions parmi ses nombreux clients de Paris et de la province, sans recourir à une souscription publique à laquelle les circonstances semblaient peu favorables. La maison Leroy, de Chabrol et Ce a réparti les actions de la Compagnie parmi ses nombreux correspondants, et a réuni de la sorte une masse très-considérable de souscripteurs qui ont effectué dans ses mains e premier versement de 200 fr. par action.

Homologation des statuts.

La souscription étant réalisée, nous avons dû poursuivre l'homologation des statuts, et pourvoir à l'accomplissement de toutes les formalités qui s'y rapportent. Le Conseil d'État, après un examen attentif de nos listes de souscripteurs et de notre cahier de charges, a donné un avis favorable à cette homologation, dont les conditions ont été réglées sur les bases généralement admises pour toutes les Compagnies.

Exécution des travaux.

Dans cette situation, il nous restait à aviser à l'exécution des travaux, et nous sommes heureux de vous faire connaître les résultats avantageux que nous avons obtenus, en ouvrant une concurrence utile entre les entrepreneurs

nombreux qui s'étaient présentés pour obtenir la concession des travaux. Un traité a été conclu à cet effet avec MM. Escarragnel frères, de Bordeaux, qui ont déjà fait des travaux considérables pour le compte du gouvernement et pour d'autres Compagnies de chemin de fer.

La Compagnie adjuge l'ensemble des travaux, y compris l'acquisition des terrains, les terrassements, les travaux d'art, la pose et la fourniture de la voie ferrée, la construction des stations, et en général tout ce qui se rapporte à l'exécution du chemin, moins quelques travaux et fournitures qui restent à la charge de la Compagnie, et notamment moins le matériel roulant, au prix de 15,300,000 fr.

La bonne et entière exécution du forfait conclu avec les entrepreneurs est garantie à la Compagnie par un cautionnement d'environ un million, représenté par 4,645 actions de la Compagnie, qui sont déposées dans sa caisse, et par suite immobilisées aussi longtemps que le cautionnement doit y rester lui-même.

Évaluation des dépenses.

Votre Conseil d'administration, voulant apprécier autant que possible, dès aujourd'hui, l'ensemble des dépenses nécessaires à la complète exécution du chemin, a porté à un chiffre qui ne saurait être dépassé l'évaluation des travaux, fournitures et dépenses de toute espèce, qui restent à la charge de la Compagnie en dehors du forfait, et il résulte des calculs scrupuleux qui ont été établis d'après les données admises dans les entreprises de cette nature, que le chemin de Saint-Rambert à Grenoble pourra être terminé et livré à l'exploitation au prix de 22 millions, y compris le matériel roulant.

L'Etat ayant accordé à la Compagnie une subvention de 7 millions, les dépenses qui restent à imputer sur le capital social de 25 millions se réduiraient, en conséquence, à 15 millions. Soit 300 fr. par action.

Ce résultat est sans doute le plus avantageux qu'il ait été donné à une Compagnie d'obtenir jusqu'à ce jour. Vous pouvez néanmoins l'admettre avec confiance, parce qu'il est fondé sur des données incontestables :

1° Sur les facilités nouvelles que l'administration supérieure a données relativement aux pentes et aux courbes ;

2° Sur les progrès réels qui ont été obtenus dans l'art de construire les chemins de fer ;

3° Sur l'intervention directe des entrepreneurs français dans l'exécution des travaux qu'ils s'étaient bornés à soumissionner en seconde ligne et par fraction à des entrepreneurs généraux, au bénéfice desquels ils réalisaient des économies que notre traité direct va réaliser au profit de la Compagnie.

Nous devons même ajouter ici, sans prendre toutefois aucun engagement à ce sujet, que si la Compagnie arrivait à faire exécuter la traction par voie d'abonnement, le capital du matériel roulant ne serait pas appelé. Or, ce capital étant évalué à 3,500,000 fr. la dépense totale serait réduite de 15 millions à 11,500,000 francs, soit à 230 fr. par action.

Évaluation des Recettes.

Nous n'avons pas sans doute la prétention de vous donner dès aujourd'hui une évaluation définitive des recettes qu'on doit obtenir de l'exploitation du chemin de Saint-Rambert. Toutefois nous pouvons vous soumettre le tableau du mouvement de la circulation calculé sur les relevés faits en 1845 par les agents du Gouvernement,

Mouvement annuel moyen par kilomètre d'après les documents statistiques officiels, en ne tenant pas compte de l'accroissement que produira le chemin de fer.

VOYAGEURS.

Voyageurs circulant par les messageries	58,765
Voyageurs circulant par les voitures de poste.	800
Voyageurs circulant par les voitures particulières	*Mémoire*
Total	59,565

Tonnes de marchandises.

Transports à grande vitesse par les messageries,	984 tonnes.
Transports par le roulage,	54,553
Voie d'eau (l'Isère),	Mémoire.
Transports spéciaux par terre,	Id.
Total,	55,537 tonnes.

Bestiaux.

Bœufs et vaches.	9,388 têtes.
Moutons,	97,298
Porcs,	2,903
Total,	109,589 têtes.

Les chiffres qui précèdent ne comprennent pas les voyageurs circulant par les voitures particulières ni les transports par la voie d'eau, ni les transports spéciaux par terre.

On peut donc sans exagération admettre que l'établissement du chemin de fer triplera la circulation constatée pour les voyageurs, augmentera de moitié celle des marchandises, et laissera sans changement celle des bestiaux (1).

Le trafic annuel du chemin, calculé d'après ces bases, est présenté dans le tableau suivant :

(*Voir le tableau ci-contre.*)

En dédulsant de cette somme totale 45 0/0 pour les frais d'exploitation, le produit net par an et pour tout le chemin sera de 1,371,292 fr. 87 c., c'est-à-dire 9.14 0/0 sur le capital de 15 millions, soit 27.42 par action de 300 fr.

En résumé, Messieurs, il vous est permis de conclure de cet exposé, qu'arrivé le dernier dans le réseau des chemins de fer français, le chemin de Saint-Rambert aura profité de l'expérience acquise par tous ceux qui l'ont précédé. Il sera construit à bon marché. D'un autre côté, les produits spéciaux qui lui appartiennent seront immédiatement accrus par la circulation des lignes déjà exploitées dont il sera le complément, de telle sorte que le chiffre des produits présumés s'élevant en même temps que celui de la dépense s'abaisse au-dessous des prévisions, l'intérêt de vos actions en recevra un nouvel accroissement.

Les explications que nous venons de vous donner seraient incomplètes, si nous ne vous rendions pas compte ici de tout ce que nous avons fait pour veiller sur les intérêts de la Compagnie depuis le sinistre inattendu qui est

TABLEAU du trafic annuel du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

DÉSIGNATION DE LA NATURE DES TRANSPORTS.	Quantités transportées d'une extrémité à l'autre de la ligne.	Tarifs moyens par kilomètre.	Tarifs moyens pour 94 kilomètres.	Produits.
Voyageurs circulant par les messageries ou en poste.	178,695 v	0.07 (1)	6.58	1,175,813 10
Tonnes de marchandises transportées à grande vitesse par les messageries.	1,476 T	0.36	33.84	49,947 81
Marchandises transportées pour le roulage.	81,829 T 5	0.14 (2)	13.16	1,076,876 22
Bœufs et vaches.	9,388 têtes	0.10	9 40	88,247 20
Moutons supposés transportés à moitié prix du tarif.	97,298 têtes	0.01	0.94	91,460 12
Porcs.	2,903 têtes	0 04	3.76	10,915 28
Recette totale.				2,493,259 76

venu, le 30 mars dernier, frapper les banquiers de la Compagnie.

Aussitôt que la suspension de paiements de la maison Leroy, de Chabrol et C[e] a eu lieu, nous avons demandé une audience à M. le ministre des travaux publics, afin de lui faire connaître la situation des choses, et de réclamer au besoin son appui. L'accueil de M. le ministre a été celui que nous pouvions attendre d'une administration bienveillante et éclairée, et nous pouvons vous dire avec assurance que le gouvernement accordera à la Compa-

(1) L'augmentation prise ici pour base est inférieure à celle qui a été constatée sur presque tous les chemins de fer. Ainsi, notamment sur le chemin de Tours à Poitiers, qui traverse un pays moins riche que le département de l'Isère, il a été reconnu que, dès la première année, la circulation des voyageurs a été quintuplée, et celle des marchandises triplée.

(1) Sur le réseau du chemin d'Orléans, pendant l'année 1853, le nombre des voyageurs considéré eu égard au parcours kilométrique, a été :

Pour la 1re classe, 24.52 0/0.
2e id. 19.86 id.
3e id. 55.62 id.

Ce qui représente au prix du tarif, non compris l'impôt du dixième, un prix moyen de 0 fr. 07 c. par voyageur et par kilomètre.

(2) Ce prix est peut-être un peu faible, attendu que le département de l'Isère fournira beaucoup de marchandises de première et de deuxième classe à 0 fr. 18 c. et 0 fr. 16 c. par kilomètre. Pendant l'exercice 1849-1850, sur le chemin de fer d'Orléans à Tours, le tarif moyen appliqué a été de 0 fr. 134. Mais on doit remarquer que, par suite de la concurrence de la Loire, la Compagnie a abaissé considérablement son tarif. Sur le chemin de Grenoble, une semblable concurrence n'est pas à craindre.

gnie l'appui que sa prudente sollicitude ne saurait refuser à une grande entreprise d'utilité publique.

D'un autre côté, nous avons concouru aux démarches qui ont été faites pour éviter la déclaration de faillite, ou du moins en assurer la meilleure liquidation. Le premier but n'a pas été atteint, mais du moins nous avons trouvé dans le Tribunal de commerce un concours bienveillant pour arriver au second. Affirmer aujourd'hui que tous les créanciers pourront être intégralement remboursés serait évidemment impossible. L'inventaire officiel n'est pas encore terminé, et le fût-il, il pourrait toujours rester des doutes sur les résultats définitifs de la liquidation.

Toutefois, nous croyons pouvoir vous annoncer que les comptes établis d'après l'examen préliminaire des principaux employés de la maison, permettent d'espérer que la liquidation s'opérera dans des conditions favorables.

Au surplus, quelle que soit l'opinion qu'on puisse se faire des conséquences définitives du sinistre qui est venu nous surprendre, il ne faut pas les séparer, dans votre appréciation, des avantages du traité qui est venu vous garantir l'exécution entière de votre chemin à des conditions exceptionnelles et tellement favorables, que vous pouvez toujours compter sur la libération de vos actions à un cours bien au dessous du pair.

Au surplus, la direction prudente et modérée que nous entendons donner aux travaux, les ressources immédiates que nous trouverons dans la liquidation Leroy, de Chabrol et Ce, et dans le concours bienveillant du gouvernement, nous permettront de faire face aux dépenses de l'année courante sans vous demander un concours qui, dans les circonstances actuelles, pourrait vous paraître onéreux.

Souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Vous pouvez d'ailleurs, Messieurs, faire participer vos actions aux avantages que présente un établissement, qui a déjà rendu de grands services aux chemins de fer, en souscrivant, comme l'ont fait d'autres Compagnies, au capital du Sous-Comptoir des chemins de fer. Nous vous demandons, en conséquence, l'autorisation d'y souscrire, s'il y a lieu, dans la proportion du nombre de vos actions, pour une somme de 12,500 fr.

Émission.

Depuis le décret impérial qui a promulgué l'homologation des statuts de la Compagnie, c'est-à-dire depuis le 18 février dernier, les actions pouvaient être émises au parquet, et le Conseil d'administration a reçu quelques demandes d'actionnaires à ce sujet. Toutefois, l'assemblée générale ayant été fixée au 29 avril, le Conseil a cru que des motifs de prudence et d'intérêt général lui conseillaient d'ajourner l'émission jusqu'à cette époque, d'ailleurs très-rapprochée, afin que les actions ne fussent pas cotées sous l'influence de renseignements erronés touchant la situation de la Compagnie. Aujourd'hui que le rapport du Conseil d'administration a mis les actionnaires en mesure d'apprécier eux-mêmes cette situation, le Conseil va faire les diligences nécessaires pour que l'émission ait lieu immédiatement.

Il nous reste à vous faire connaître l'organisation actuelle de votre Compagnie.

L'art. 20 de vos statuts a fixé à douze le nombre des administrateurs.

Les concessionnaires figurent sur la liste au nombre de six; ce sont :

MM. le duc de Valmy,
Gaillard père,
Gaillard fils,
Lefebvre (Francis),
Revellion,
Vassal.

Le Conseil s'est adjoint les personnes dont les noms suivent :

MM. le baron Paul de Richemont,
Alfred Le Roux,
Prince Marc de Banveau,
Gautier (Jules).
Mounier.

Le nom de M. Gautier n'étant pas porté aux statuts, le Conseil propose l'approbation de ce choix par l'assemblée générale.

M. Toni Fontenay a été nommé ingénieur en chef de la Compagnie.

Le Conseil n'a pas jugé à propos quant à présent de nommer un directeur. Les travaux ont été partagés entre les administrateurs, et l'exécution des décisions du Conseil a été confiée au président du Conseil d'administration.

Ainsi que nous l'avons annoncé plus haut, les plans et profils ont été approuvés par l'administration, à l'exception des gares et stations qui sont toujours l'objet d'une enquête spéciale. Nous devons vous dire à ce sujet que M. l'ingénieur en chef a dirigé son service avec un zèle et une activité dignes d'éloges, et qu'il nous a mis en mesure de traiter de l'exécution des travaux aussitôt que la constitution définitive de la Société anonyme a été régularisée par l'homologation des statuts.

Frais antérieurs au décret approbatif des statuts.

Aux termes de l'art. 5 de vos statuts, le compte des frais relatifs à l'entreprise jusqu'à la promulgation du décret approbatif des statuts, doit être soumis à l'assemblée générale et recevoir son approbation. Ce compte que nous vous proposons d'approuver se résume dans le tableau suivant.

Dépenses de la Compagnie depuis la concession faite le 7 mai 1853 jusqu'au 18 février 1854, époque de l'homologation des statuts.

ADMINISTRATION CENTRALE.		
Personnel, appointements, frais de voyage, indemnités, etc.	28,808 25	
Enregistrement, frais de bureau, de loyer et d'installation,	7,257 85	
Mobilier de l'administration,	7,840 90	43,907 »
CONSTRUCTION DE LA VOIE.		
Dépenses relatives aux études préliminaires,	35,000 »	
Personnel, opérations géodésiques, tracés définitifs, nivellement, sondages, confection des dossiers d'enquêtes, etc.	77,384 18	
Instruments et objets à inventorier,	10,600 35	122,984 53
SERVICE DU CAPITAL.		
Intérêts du cautionnement à 4 0/0 jusqu'au 5 septembre 1853,	8,998 »	
Intérêts des actions jusqu'au 5 janvier 1854,	133,000 »	141,998 »
Total		308,889 53

Indemnité annuelle aux administrateurs.

Vous avez en outre à déterminer conformément à l'art. 29 de vos statuts, le montant de la rémunération à accorder au Conseil d'administration et aux administrateurs délégués. Le Conseil, se réglant sur l'usage des Compagnies d'égale importance, vous propose de fixer cette somme au maximum de 50,000 fr.

Arrivés au terme de ce rapport, dans lequel nous avons eu l'honneur de vous présenter toutes les explications qui pouvaient vous éclairer et vous intéresser, nous espérons que vous voudrez bien lui donner votre entière approbation.

RÉSOLUTIONS.

I.

L'Assemblée générale approuve les frais relatifs à l'entreprise faits antérieurement à la promulgation du décret approbatif des statuts et s'élevant à la somme de 308,889 fr. 53 c.

II.

L'Assemblée générale fixe à la somme de 50,000 fr. comme maximum, le montant de l'allocation accordée aux membres du Conseil d'administration et aux administrateurs délégués.

III.

L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à souscrire la somme de 12,500 fr au capital du Sous-Comptoir des chemins de fer.

IV.

L'Assemblée générale confirme la nomination de M. Jules Gautier comme administrateur.

Compagnie générale des Eaux.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous n'avons pas attendu, vous le savez, l'époque légale fixée par nos Statuts pour vous réunir. Dès le 26 octobre dernier, six semaines avant leur approbation, nous nous présentions devant vous pour vous rendre compte de ce que nous avions fait pendant les deux mois qui avaient suivi l'appel du capital. Nous vous expliquions pourquoi il avait été fixé à 20 millions; nous vous entretenions des modifications que le gouvernement voulait apporter à nos statuts; et nous vous donnions, sur l'affaire que nous avions conclue à Lyon, tous les renseignements propres à vous la faire apprécier. L'approbation unanime de l'Assemblée générale des actionnaires accueillait nos communications et nous engageait à poursuivre une affaire qui n'avait pas trouvé parmi eux un seul contradicteur et un seul opposant.

Aujourd'hui, nous vous apportons un exposé complet de la situation des affaires de la Compagnie, et les propositions que nous croyons devoir vous faire sans nous écarter des règles de la plus sage prudence. Nous commencerons par mettre sous vos yeux les comptes et le tableau de la situation financière. Nous vous entretiendrons ensuite de la marche de nos entreprises et de l'extension pleine de réserve que nous vous proposons de leur donner. Nous terminerons en vous demandant de faire à nos statuts des modifications que vous jugerez sans doute, comme nous, indispensables.

Situation financière.

L'art. 50 des statuts porte que l'année sociale commence le 1er janvier et finit le 31 décembre, et que le premier exercice comprendra le temps écoulé entre la date du décret d'autorisation (14 décembre 1853) et le 31 décembre 1854. Nous ne pouvons donc vous présenter aujourd'hui, 29 avril, après quatre mois et demi de gestion, un inventaire qui comprenne l'exercice, ni même le premier semestre. Toutefois, désirant que vous connaissiez parfaitement la situation de la Compagnie, nous vous présentons un compte qui fait connaître l'état de nos dépenses, de nos placements et des fonds disponibles.

Les dépenses s'élèvent à. . . .	679,524 82
Les portefeuille et caisse à . .	9,608,775 67
	10,288,300 49

Ce qui excède les 10 millions du capital provient d'intérêts perçus et d'un cautionnement versé par un entrepreneur.

Sur les dépenses, de		679,524 82
L'affaire de Lyon entre pour	438,423 74	
La commission de M. de Rothschild, banquier de la Compagnie, pour.	49,344 89	
Les intérêts payés, pour	62,094 60	
Les frais de premier établissement qui s'appliquent à une période de six mois, du 1er décembre 1852 au 1er juin 1853, pour .	37,319 45	
Il reste pour les frais généraux qui s'appliquent à une période de onze mois, de juin 1853 à mai 1854 . . .	92,342 44	
Somme égale.		679,524 82

Ces frais comprennent les études, les loyers, les contributions, le mobilier, le chauffage, le personnel, le matériel, les dépenses de bureau, le timbre des actions, les voyages, les frais judiciaires, l'enregistrement de l'acte de Société.

Les 9,608,775 fr. 67 c. formant le portefeuille et les diverses valeurs, se décomposent ainsi qu'il suit :

Bons du Trésor.	6,485,000 f.	»
Rentes 4 1/2.	996,640	55
Obligations des chemins de fer.	1,020,512	50
Divers débiteurs.	565,362	50
Avances.	219 822	45
2,655 actions réservées. . . .	331,875	»
Argent en caisse.	289,592	67

Nous avions, au mois d'août, organisé notre personnel de l'Administration centrale sur des bases assez larges, parce que nous avions en vue alors, outre l'affaire de Paris, un grand développement d'opérations. Ce personnel, dont la dépense annuelle devait s'élever à 48,000 fr. environ, a déjà été réduit de moitié, lorsque nous avons vu commencer la crise financière, et que nous avons prévu qu'il faudrait restreindre nos opérations. Aujourd'hui, nous avons l'intention de diminuer encore ces dépenses et de les réduire au plus strict nécessaire. Nous n'avons pas besoin de vous dire qu'aucun traitement élevé n'existe dans nos bureaux.

Les mêmes motifs qui nous avaient portés à former une Administration centrale sur de larges bases, nous avaient entraînés aussi dans une assez forte dépense de loyer. Pensant qu'il nous faudrait un personnel nombreux d'Ingénieurs, d'Architectes et d'Agents, soit pour l'affaire de Paris, soit pour un grand nombre d'entreprises répandues sur toute la France, et dont les propositions venaient de tous côtés nous chercher, nous nous étions décidés à louer en entier la maison qui est le siége de notre Administration. Nous pensions que si le développement de nos affaires exigeait une augmentation de local, nous prendrions successivement tous les appartements qui nous seraient nécessaires, et qu'en attendant leur location diminuerait nos frais de loyer. Mais les circonstances ont changé nos premières dispositions, et nous nous sommes décidés à sous-louer tous les appartements de la maison, et à restreindre, le plus possible, celui que nous nous réserverons. Nous espérons que nos sous-locations nous rendront le prix de 30,000 fr. que nous payons pour toute la maison, et que, toutes charges déduites, nous nous trouverons par la suite logés pour moins de 3,000 fr.

Il nous reste quelques explications à vous donner sur les placements que nous avons faits. Nous avons dû placer en rentes 4 1/2 0/0 une somme de 500,000 fr. pour faire notre cautionnement de l'affaire de Lyon. Mais comme à cette époque, août 1853, l'intérêt des bons du Trésor n'était qu'à 2 1/2 et 3 0/0, nous avons pensé qu'il serait fâcheux pour la Compagnie de ne pas tirer de nos fonds un meilleur produit, et nous avons augmenté d'une somme pareille de 500,000 fr. nos placements en rentes 4 1/2. Nous avons, par suite du même principe, placé une somme de 1 million en 2,898 obligations des chemins de fer d'Orléans, du Nord et de la Méditerranée. Ces placements sont bons et solides, et comme nous avons suffisamment de fonds disponibles, nous espérons que le temps viendra où nous pourrons réaliser ces valeurs sans perte sur le capital.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer que nos placements de fonds nous auront produit, pour la première année, des intérêts à peu près égaux à ceux de 4 0/0 que nous aurons à payer aux actions.

Nous avons, par une délibération spéciale inscrite à nos procès-verbaux, réservé 2,655 Actions, destinées tant au cautionnement des nouveaux Administrateurs qui devaient compléter le nombre de seize, qu'au paiement du prix d'une affaire qui nous était proposée, et pour laquelle ceux qui traitaient avec nous désiraient rester intéressés dans notre Compagnie par la possession d'un certain nombre d'actions. Nous n'avons pas conclu cette affaire, qui est cependant encore dans nos mains et qui pourra se réaliser plus tard. Dans tous les cas, ces Actions sont une valeur active de la Compagnie ; elles ne sont pas une charge, puisqu'elles ne participent pas aux intérêts, et elles seront placées, ainsi que nous l'avions prévu, et avant que les besoins de la Compagnie exigent que la somme de 300,000 fr. que représente cette valeur rentre dans ses caisses.

Nous avons cru devoir opérer quelques reports sur nos actions, bien plus dans l'intérêt collectif de la Société, que dans l'intérêt isolé des Actionnaires. Mais la baisse générale étant survenue, nos actions ont été entraînées comme toutes les valeurs. Le tiers environ des emprunteurs a réglé aux époques de liquidation. En consentant à renouveler avec les autres nous avons exigé d'eux des couvertures suffisantes. La somme qu'il nous reste à recouvrer a été ainsi réduite à environ 500,000 fr., pour lesquels nous avons, indépendamment des actions ainsi reportées, des gages qui offrent toute sécurité.

En résumé, Messieurs,

679,524 fr. 82 c. de dépenses,

9,608,775 fr. 67 c. d'actif disponible,

telle est la situation financière de la Compagnie.

Nous allons vous proposer de déterminer l'emploi de ces ressources, sans engager la Société au delà du capital de dix millions qu'elle a réalisé, et sans exposer les actionnaires à des appels de fonds qui, dans les circonstances actuelles, seraient une gêne pour tout le monde.

Travaux.

Lorsqu'au mois de février 1853 nous avons formé notre Société, et lorsqu'au mois d'août nous l'avons constituée par l'émission du capital, nous pensions entamer presque simultanément un grand nombre d'affaires. Plusieurs avaient été préparées, beaucoup d'autres nous étaient proposées. Mais les événements ont entravé nos efforts. Nous n'avons pas voulu engager la Compagnie dans de nombreuses entreprises qui auraient nécessité des appels de fonds. Cette réserve, commandée par les circonstances, ne nous dispensait pas, toutefois, du devoir de tirer le parti le plus utile des capitaux disponibles de la Société.

Nous avons, en conséquence, passé avec la ville de Nantes un traité qui deviendra définitif si vous le ratifiez. Cette affaire, qui, nous le pensons, sera très-bonne, est conclue dans des conditions satisfaisantes. Comme celle de Lyon, elle assure à la Compagnie, par une subvention municipale convenable, un intérêt suffisant du capital engagé, et les ventes d'eau aux particuliers constitueront un bénéfice qui ne pourra manquer de devenir considérable.

L'affaire de la distribution des eaux dans la ville de Nantes a été étudiée, depuis plusieurs années, par les Ingénieurs de l'État résidant dans la localité. Elle a été soumise à toutes les discussions, à toutes les épreuves. Elle a passé à l'examen du conseil des ponts et chaussées, et a reçu sa sanction. Elle a été déclarée d'utilité publique par un décret de décembre 1853.

La ville de Nantes a le plus impérieux besoin d'eau potable. Elle n'a pas une seule fontaine publique. Les habitants, et il y a 110,000 âmes dans cette riche et commerçante cité, achètent l'eau à des prix élevés ; elle leur revient, en moyenne, à plus de 130 fr. par an pour un hectolitre par jour. Les rues sont sillonnées, du matin au soir, par de nombreuses voitures de porteurs d'eau qui appartiennent à deux Compagnies de filtrage, lesquelles emploient l'alun pour clarifier l'eau. Les établissements publics, les établissements industriels sont nombreux, et la marine marchande exige aussi des approvisionnements d'eau considérables.

Vous voyez tout de suite, Messieurs, les éléments de cette belle affaire. Les plans et devis, consciencieusement et habilement préparés, élèvent la dépense à un million de francs au maximum. La ville donne à la Compagnie la concession du service pendant soixante ans, et elle lui achète, pour ses fontaines publiques, 4,000 mètres cubes d'eau par jour, pour lesquels elle paye une subvention de 60,000 fr. pendant toute la durée de la concession. Le tarif de vente qui nous est accordé est de 30 fr. et de 20 fr. par an pour un hectolitre par jour, suivant que l'eau sera ou ne sera pas filtrée. En ne prenant que le minimum de ce prix et en supposant une vente de 10,000 hectolitres, soit 1,000 mètres cubes, c'est-à-dire du quart de ce que la ville demande pour les eaux publiques, la Compagnie aurait un revenu de 200,000 fr. à ajouter aux 60,000 fr. de la subvention municipale. Les

dépenses annuelles d'entretien étant de 50 à 60,000 fr., y compris l'amortissement, vous voyez apparaître un revenu net de 200,000 fr. pour un capital de un million Ce revenu laisserait encore de très-beaux produits s'il était inférieur ; mais la prudence ne nous défend pas d'espérer qu'un jour il pourra doubler. En effet, le projet repose sur l'élévation de 2,000 mètres cubes d'eau, outre les 4,000 mètres cubes de la ville, et nous n'avons calculé que sur une vente de 1,000 mètres cubes, so t 10,000 hectolitres, ce qui, pour une population de 100,000 habitants, ne ferait que 10 litres par tête et par jour. Or, vous savez qu'en mer, où l'on rationne l'eau, on calcule à 3 litres la consommation d'un matelot.

Vous voyez, Messieurs, que l'affaire de Nantes, que nous vous proposons de ratifier, est faite dans d'excellentes conditions, tant pour nous que pour la ville, à qui elle assure un service public de 4,000 mètres cubes d'eau, et qu'elle est tout-à-fait digne de former, avec celle de Lyon, le double jalon sur lequel s'appuiera la Compagnie générale des eaux, en attendant le rétablissement de la paix.

L'entreprise de Lyon marche pendant ce temps, sous le rapport de l'exécution des travaux, dans une voie tout à fait satisfaisante. Nous vous avons dit, dans la réunion du mois d'octobre, que le traité pour la fourniture des tuyaux avait été passé au mois de février 1853 avec la maison Boigues, à une époque où le prix de la fonte était inférieur à son prix actuel, et que la Compagnie profitait, par conséquent, du bénéfice de cette différence. Pour la fourniture totale des tuyaux, nous n'évaluons pas ce bénéfice à moins de 400,000 fr. La dépense, d'après les séries de prix, s'élèvera à 2,500,000 fr. environ.

Nous avons donné l'entreprise des galeries de filtration et des réservoirs à M. Lacordaire, au prix de 342,000 fr., inférieur au devis et à nos prévisions premières.

Nous avons traité avec M. Schneider, du Creuzot, pour trois machines d'élévation. Elles auront chacune une force de 150 chevaux, et l'habile constructeur nous a garanti un maximum de consommation de 1 kilog. 70 grammes de charbon par heure et par force de cheval en résultat utile. Le prix de ces trois machines est de 540,000 fr. Il est inférieur à notre devis. Nous nous sommes assurés, en appelant la concurrence, que ces divers traités ont été faits dans les conditions les plus avantageuses pour la Compagnie.

Voilà donc trois des grandes entreprises dont se compose l'établissement de la distribution des eaux à Lyon, livrées à forfait à trois entrepreneurs de premier rang, et offrant toutes les garanties désirables. Nous sommes assurés, dès lors, de n'avoir pas de mécomptes de ce côté.

Reste la construction de 20,000 mètres d'égoûts. Nous espérons qu'en adoptant pour leur construction les procédés employés par la ville de Paris, nous arriverons également de ce côté à concilier les besoins d'un bon service avec les avantages d'une notable économie.

En résumé, Messieurs, l'affaire de Lyon, que, dans nos prévisions, nous avions évaluée à 7 millions, ne dépassera et n'atteindra probablement pas cette somme. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que déjà des demandes d'abonnement nous sont adressées par des propriétaires de maisons, et que, si nos constructeurs tiennent leurs engagements, l'eau pourra commencer à être distribuée à Lyon dans un an au plus tard, c'est-à-dire au mois de mai 1855, six mois avant l'époque que nous avons indiquée à l'assemblée d'octobre et trois ans avant le délai qui nous est accordé par le cahier des charges. Ajoutons qu'une longue sécheresse a amené pour notre Compagnie des résultats heureux ; elle a permis, en tenant les eaux du Rhône au-dessous de leur hauteur ordinaire dans cette saison, de donner à nos ateliers une activité très-grande, qui n'a été contrariée par aucune de ces crues funestes dont le moindre des inconvénients est d'arrêter les travaux.

Au moment où nous venons de vous entretenir de nos deux grandes affaires, nous pensons qu'il vous sera agréable de connaître quelle est la situation des entreprises analogues qui ont été récemment formées. Sous ce rapport, la distribution des eaux de Hambourg, fondée en 1844, est une des plus importantes. Nous avons reçu sur son développement des renseignements circonstanciés, et nous trouverons, dans l'expérience qui s'y fait, d'utiles renseignements pour notre propre direction. Tout ce qui concerne la distribution de l'eau dans l'intérieur des maisons et à tous les étages est parfaitement régié, et nous donne la certitude que nous surmonterons de même toutes les difficultés qui accompagnent toujours l'établissement d'un régime nouveau.

La marche ascendante des recettes est également bien remarquable :

Elle a été, en 1844, de 5,582 fr.
1845, de 14,133
1846, de 46,389
1847, de 92,151
1848, de 127,512
1849, de 186,172
1850, de 241,738
1851, de 320,000

Ce tableau est une preuve nouvelle de l'excellence et de la progression constante de ces affaires.

Nous ne pensons pas, Messieurs, que le moment soit venu de vous entretenir des autres affaires que nous ne cessons d'étudier et dont plusieurs sont prêtes à être exécutées. Ce serait augmenter les regrets bien naturels que nous devons éprouver. Ces regrets sont surtout très-grands, quand nous songeons aux belles entreprises d'irrigation que nous aurions pu faire si utilement pour nous, si avantageusement pour le pays. Le vice de ce genre d'affaires avait été jusqu'ici l'insuffisance des capitaux qui leur étaient consacrés, et l'absence d'abonnements préalables de la part des propriétaires intéressés. Nous avions paré à ce double inconvénient par la création d'une grande Compagnie constituée de manière à ne pas connaître de limites dans l'extension de son capital. Les événements en ont autrement ordonné. Nous nous y soumettons, attendant avec confiance de meilleurs temps, et continuant à espérer que notre courage et notre persévérance trouveront un jour, dans le succès de la plus féconde des idées, la légitime récompense qui leur est due.

Modification aux statuts.

Nous vous proposons, Messieurs, de déclarer que notre capital sera réduit de vingt millions à dix.

Voici les motifs de cette proposition :

Lorsque, dans nos projets de statuts, nous avions déclaré que 50 0/0 seraient immédiatement payés sur les actions, nous avions eu surtout en vue de délivrer à nos actionnaires des titres au porteur, et d'éviter à la Compagnie la gêne qui accompagne toujours la création de titres nominatifs qui font peser, pendant de longues années, sur les premiers titulaires, une responsabilité toujours nuisible en affaires. Nous nous étions, d'ailleurs, appuyés sur les précédents que nous offraient les statuts des Compagnies de chemins de fer, qui délivrent des actions au porteur, aussitôt que la moitié de l'action est payée.

Le gouvernement n'ayant pas voulu étendre à d'autres Compagnies que celles des chemins de fer ce privilége et cet avantage incontestables, nous nous sommes vus dans la nécessité de céder, ne voulant pas prendre sur nous de réduire à DIX MILLIONS le capital que nous avions déclaré, dans l'assemblée générale d'octobre 1853, être de VINGT MILLIONS.

Mais les inconvénients que nous redoutions n'ont pas tardé à se manifester.

Il s'agit de les faire cesser, en déclarant qu'au moyen de la libération de l'action à 125 francs, il n'y aura plus pour la Compagnie que des titres définitifs au porteur. Les actionnaires se trouveront ainsi dans une bien meilleure position, n'ayant plus à redouter d'appel de fonds, et la Compagnie tout entière profitera de l'amélioration de la situation de chacun des actionnaires.

En effet, Messieurs, nous ne sommes pas, comme une Compagnie de chemins de fer, par exemple, établis pour l'exécution d'un travail déterminé qui exige un capital fixe, capital qu'on ne peut diminuer que lorsque l'entreprise est entièrement achevée. Nous sommes, au contraire, une Compagnie formée pour faire des travaux successifs et d'une valeur indéterminée, avec un capital également indéterminé, puisqu'il peut s'étendre, d'après l'art. 7. Or, nous venons déclarer que, décidés à ne pas porter actuellement nos opérations au-delà de la somme de dix millions, qui est dans nos caisses, nous réclamons la réduction de notre capital à *dix millions*, afin de libérer nos actions et de jouir de l'avantage de les transformer en titres au porteur. Et nous ajouterons que la marche de la Compagnie ne pourra souffrir en rien de cette mesure, car, lorsque les circonstances le permettront, nous vous proposerons de développer nos travaux, en usant du bénéfice de l'art. 7 des statuts, qui permet d'augmenter le capital.

En conséquence, nous vous demandons de déclarer que les art. 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 18 et 19 seront modifiés, de telle sorte que le fonds social sera fixé aux dix millions qui sont actuellement versés ; qu'il n'y aura plus de titres provisoires nominatifs ; que tous les titres seront définitifs et au porteur ; qu'enfin, le capital se divisera en 20,000 actions de 500 fr.

Toutes les Compagnies importantes ont adopté la coupure de 500 fr. Nous ne vous aurions pas proposé de changer celle de 250 fr., qui était la nôtre, si la diminution de la moitié du capital ne réduisait par le fait nos actions de 250 fr. à 125 fr Or, nous ne pensons pas qu'il faille adopter cette petite coupure de 125 fr., qui a l'inconvénient de multiplier les titres outre mesure. Nous vous proposons donc de revenir à la coupure moyenne de 500 fr.

Une autre modification, celle des art. 21 et 23, est la conséquence naturelle de la réduction du capital ; c'est celle des membres du Conseil d'administration. Il est évidemment trop nombreux à seize membres pour une affaire réduite, et nous vous proposons de le fixer à huit Cette mesure nous permet de réduire l'allocation que, conformément à l'article 24 des statuts, vous avez à voter pour les jetons de présence des membres du Conseil. Nous vous proposons de la fixer, pour le moment, et tant que les affaires de la Société ne prendront pas plus de développement, à un chiffre peu élevé.

COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

Situation financière au 25 avril 1854.

ACTIF.

FRAIS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT : Dépenses du 20 novembre 1852 au 31 mai 1853,		37,319 45
COMMISSIONS payées aux banquiers pour les recouvrements,		40,344 88
INTÉRÊTS PAYÉS : Sur 34,964 actions,		62,094 60
Pour mémoire : (Reste à payer pour 45,036 actions),	81,064 80	
Frais généraux de juin 1853 à avril 1854 :		
FRAIS DE BUREAU : Imprimés, lithographies, livres, papiers, etc.,	13,516 55	
LOYERS, du 1er juin 1853 à avril 1854,	4,948 06	
DIVERS. Voyages, location de meubles, chauffage et éclairage, ports de lettres,	6,053 76	
TRAITEMENTS des employés, de juin 1853 à avril 1854,	33,234 93	
CONTRIBUTIONS, TIMBRE. Impositions et timbre des actions,	11,768 93	
FRAIS JUDICIAIRES. Consultations et coût d'acte de Société,	5,562 20	
ÉTUDES à Paris, Calais, Nantes, Versailles,	17,257 70	
Total,		92,342 14
CONCESSION DE LYON. Dépenses faites,		438,423 74
AVANCES : Une année de loyer d'avance,	30,000 »	
— Mobilier de l'administration,	9,822 45	
— Schneider et Cie du Creusot,	180,000 »	
		219,822 45
DÉBITEURS DIVERS : de Rothschild frères,	237,839 79	
— Evesque et Cie de Lyon,	46,600 35	
— Divers débiteurs,	565,362 50	
CAISSE ET PORTEFEUILLE. 2,655 actions de la Compagnie,	331,875 »	
— Obligations,	1,020,512 50	
— Rente à 4 1/2 0/0,	906,610 55	
— Bons du Trésor,	6,185,000 »	
— Caisse de Paris,	3,394 71	
— Caisse de Lyon,	1,757 82	
		8,530,150 58
		10,288,300 49

PASSIF.

FONDS SOCIAL. Versement sur les actions,		10,000,000 »
CRÉDITEURS. Divers créditeurs,		15,250 »
INTÉRÊTS REÇUS. Intérêts reçus,	88,050 49	
— Intérêts des bons du Trésor,	185,000 »	
		273,050 49
		10,288,300 49

PLACEMENTS DE FONDS.

Bons du Trésor :		
Au 30 avril,	1,020,000 »	
Au 27 août,	3,090,000 »	
Au 31 août,	1,030,000 »	
Au 31 octobre,	522,500 »	
Au 20 décembre,	522,500 »	
		6,185,000 »
Obligations :		
817 obligations d'Orléans,	294,447 50	
741 id. du Nord,	270,465 »	
1,340 id. de la Méditerranée,	455,600 »	
		1,020,512 50
4 1/2 0/0.		
42,640 de rente,		906,610 55
		8,202,123 05

Permettez-nous de vous dire en terminant, Messieurs, que des actionnaires attachés à une entreprise sérieuse ne doivent pas se laisser abattre par des difficultés passagères. La guerre est assurément un cruel fléau et le plus grand ennemi de l'industrie; mais, de toutes les entreprises que la crise actuelle peut atteindre, la nôtre est certainement la moins exposée.

Nous avons un capital versé de 10 millions. Nous n'avons qu'un seul engagement de 6 millions. Nous vous proposons d'en prendre un second qui n'est que d'un million. Nous sommes décidés à nous borner là jusqu'à nouvel ordre; nous avons donc largement ce qui est nécessaire pour arriver au bout de nos entreprises.

Si nos propositions sont accueillies par vous et approuvées par le gouvernement, notre Compagnie aura des actions libérées et au porteur, les actionnaires n'auront plus à redouter d'appel de fonds, les actions jouiront d'un intérêt régulier de 4 0/0 en attendant des produits certains; nous aurons deux belles affaires, dont le succès est garanti par les bons résultats de toutes les entreprises analogues; et, par suite, notre Compagnie se placera, pour la sécurité, immédiatement après les anciennes Sociétés dont le capital, entièrement versé, est supérieur au chiffre de leurs engagements.

Nous vous proposons, Messieurs, de prendre les résolutions suivantes :

RÉSOLUTIONS.

Première résolution.

L'assemblée générale approuve le rapport et les comptes présentés par le Conseil d'administration, décide que les intérêts à 4 0/0 sur les actions seront payés en deux fois, le 30 juin et le 30 décembre.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale autorise le Conseil à traiter définitivement avec M. le maire de Nantes pour la distribution des eaux dans cette ville.

Troisième résolution.

L'assemblée générale, conformément à l'article 24 des statuts, fixe à 25,000 fr. la valeur des jetons de présence alloués au Conseil d'administration.

Quatrième résolution.

L'assemblée générale, en vertu de l'art. 53 des statuts, apporte aux art. 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 18, 19, 21, 23 des statuts, diverses modifications.

En conséquence, conformément à l'art. 46 des statuts, tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration, agissant conformément aux art. 27 et 28 des statuts, pour suivre auprès du gouvernement l'approbation desdites modifications et consentir à tous les changements que le gouvernement pourra exiger, même sur la coupure des actions.

Chemin de fer de l'Est.

Tirage d'obligations.

Le tirage d'obligations, annoncé pour le 4 mai, a eu lieu jeudi, sous la présidence de M. le comte de Ségur. M. Keller, inspecteur de l'exploitation, était délégué par le gouvernement pour assister à ce tirage.

Voici la liste des numéros sortis :

Cinquante-six de l'emprunt de 1852 de la Compagnie de Strasbourg.

36.544	58.507	46.770	32.878
1.715	28.457	49.335	59.474
16.908	56.896	43.127	40.379
39.892	45.618	16.762	5.102
56.367	44.915	44.916	27.884
23.391	29.712	23.958	36.355
48.381	42.404	33.324	27.026
28.248	22.754	51.128	30.977
20.685	395	40.921	55.310
44.173	33.608	46.712	22.090
17.500	16.968	17.418	30.869
25.588	16.996	25.897	48.820
53.770	22.809	23.117	6.957
56.784	21.0[illegible]5	10.589	

Quinze de l'émission de Gray.

61.939	68.388	73.594	71.718
63.228	63.050	68.769	70.545
67.808	66.846	60.816	66.867
74.962	68.544	69.070	

Huit de l'ex-Compagnie de Montereau.

1.293	802	1.835	2.160
3.128	2.410	900	1.315

Le paiement aura lieu à la caisse de la Compagnie, à partir du 1er juin.

C. Devina.

Transport de houille par les canaux et par les chemins de fer.

Les journaux anglais publient les chiffres suivants relatifs aux transports de houille effectués par les chemins de fer et par les canaux.

Du 1er janvier au 31 mars 1854, il a été introduit dans le district de Londres :

232,346 tonnes par chemins de fer,

8,581 tonnes par les canaux.

Voilà ce que devient la lutte entre les canaux et les chemins de fer lorsqu'elle a lieu librement, et que les premiers comme les seconds sont obligés de demander à des tarifs la rémunération de leur capital.

La navigation maritime, le cabotage supportent mieux la concurrence des chemins de fer que la navigation intérieure. Les quantités de charbon de terre introduites par mer à Londres ou dans son district pendant le 1er trimestre de 1854 n'est pas moindre de 926,411 tonnes. 3,205 navires ont été employés à ces transports, ce qui donne pour chacun un chargement moyen de 289 tonnes.

Ad. Blaise (des Vosges)

Chemin de fer de Paris à Lyon.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE PREMIER.

Clauses spéciales aux chemins de fer de Chalon à Dôle et de Bourg à Dôle ou à Besançon.

Art. 1er. Les chemins de fer qui font l'objet de la présente concession se composent de trois sections distinctes :

La première, de Chalon-sur-Saône à Dôle;

La deuxième, de Bourg à Lons-le-Saunier;

La troisième, de Lons-le-Saunier à Dôle ou à un point de la ligne de Chalon à Dôle le plus rapproché possible de cette dernière ville, lequel sera déterminé par l'administration supérieure.

Le gouvernement se réserve la faculté d'exiger que le tracé de ce dernier chemin soit modifié de manière à aboutir, soit à Besançon, soit à un point intermédiaire entre Dôle et Besançon, si dans un délai de trois ans, à partir du décret de concession les départements et les communes intéressés se sont engagés sans conditions ni réserves, et par des délibérations régulièrement homologuées, à fournir à la Compagnie une subvention égale à la moitié de l'excédant de dépense que ce dernier tracé présentera sur celui qui aura été déterminé par l'administration supérieure, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus.

Ces différents tracés seront arrêtés par l'administration supérieure, la Compagnie entendue.

Art. 2. Les travaux de la première et de la troisième section seront commencés dans un délai de trois ans, au plus tard, à partir du décret de concession, et seront achevés six ans après ce dernier terme. Toutefois, ce délai de six ans commencera à courir au moment où la rente 3 0/0 se sera maintenue pendant six mois à 80 fr. ou au dessus, sans que la Compagnie puisse dans ce cas attendre, pour commencer les travaux, l'expiration du délai de trois ans ci-dessus mentionné. Les travaux de la deuxième section, de Bourg à Lons-le-Saunier, devront être terminés dans un délai de trois années après l'époque fixée pour l'achèvement des deux autres sections.

Le délai de trois ans accordé pour la construction du chemin de fer de Besançon à Belfort ne commencera à courir qu'à partir du 1er janvier 1855.

Art. 3. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 350 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 10 millimètres par mètre; il pourra cependant être porté exceptionnellement à 15 millimètres par mètre avec l'approbation spéciale de l'administration.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 4. Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Gray à 23 francs et au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le prix du transport des blés, grains, farines et légumes farineux, péage compris, soit réduit à la moitié du tarif fixé par le cahier des charges, et ne puisse s'élever, au maximum, qu'à 8 centimes par tonne et par kilomètre.

TITRE II.

Clauses communes à l'ensemble des lignes concédées ou incorporées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Art. 5. Le tarif des objets divers est fixé de la manière suivante :

Par pièce et par kilomètre.	Péage. fr. c.	Transport. fr. c.	Total. fr. c.
Wagon, chariot vide, pouvant porter de 3 à 6 tonnes....	0 09	0 06	0 15
Wagon, chariot vide, pouvant porter au-dessus de 6 tonnes..	0 12	0 08	0 20
Ne traînant pas de convoi :			
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes....................	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant au dessus de 18 tonnes..................	2 25	1 50	3 75
Tender de 7 à 10 tonnes....	0 90	0 60	1 50
Tender au-dessus de 10 tonnes	1 35	0 90	2 25

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra ja-

mois être inférieur à celui à payer pour un wagon marchant à vide.

Art. 6 Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogr.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogr.; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kil., elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 7. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste* sera mis gratuitement, chaque jour, à l'aller et au retour à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivé, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie, pour chaque convoi, ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais les voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris : l'administration pourra exiger une plus grande vitesse dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes ou un délégué. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront déterminées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange et à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 8. Le poids du chargement des wagons appartenant à d'autres Compagnies, et admis à circuler sur le chemin de fer de Lyon et ses embranchements, pourra atteindre, sans augmentation de tarif, la limite du poids que la Compagnie adopte pour ses propres chargements.

Art. 9. Le maximum de la somme annuelle à verser par la Compagnie pour acquitter les frais de police, de contrôle et de surveillance, concernant l'ensemble des lignes comprises dans sa concession, est fixé à 100,000 f.

Art. 10. Les articles 50, 53 et 59 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, et les articles 40, 43 et 49 du cahier des charges du chemin de fer de Dijon à Besançon, sont modifiés en ce qu'ils ont de contraire aux dispositions des articles 5, 6, 7 et 8 qui précèdent.

Arrêté à Paris, le 20 avril 1854.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Mines de Stolberg.

Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc.

En exécution de la délibération prise en Conseil d'administration le 30 avril dernier, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires les faits suivants :

Par décision de l'assemblée générale de mai 1853, la Société des mines et fonderies de Stolberg a acheté les concessions et tout l'actif de la Société métallurgique westphalienne moyennant 5,000 actions de 200 thalers ou 750 francs, avec jouissance *du 1er janvier 1853*. Les statuts de la Société ayant dû être modifiés par suite de cette fusion, l'assemblée générale a décidé, sur la proposition du Conseil d'administration, qu'on demanderait en même temps au gouvernement prussien l'autorisation de :

1° De désigner à l'avenir la Société fusionnée sous la dénomination de Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie;

2° De créer des actions *au porteur de 100 thalers ou 375 fr.*, en remplacement des actions nominatives actuelles de 200 thalers ou 750 fr.;

3° De ne plus prélever que 10 0/0 pour le fonds de réserve, au lieu de 20 0/0.

Ces modifications ayant été accordées par ordonnance royale du 3 avril dernier, il sera procédé à l'échange des actions nominatives, dès que les nouveaux titres seront préparés.

Je suis encore chargé de prévenir MM. les actionnaires de la décision du Conseil d'administration, qui, sous réserve de la sanction de l'assemblée générale, a fixé provisoirement à 50 fr. le dividende pour 1853, après avoir fait porter en amortissement une somme de 230,000 fr.

Ce dividende se serait élevé à

93 fr. 75 si les 5,000 actions données en paiement à la Société westphalienne n'avaient pas eu droit aux intérêts et bénéfices de l'exercice 1853.

Et à plus de

150 fr. si, comme par le passé, on avait taxé à leur valeur réelle, c'est-à-dire à 1,200,000 fr., les minerais de plomb et de zinc qui, eu égard aux circonstances actuelles, n'ont été évalués qu'à 410,000 fr.

Dans son état précédent, l'usine de Stolberg n'a pu produire, dans l'année 1853, plus de 4,000 tonnes de plomb. Du 1er janvier 1854 au 30 avril dernier, la production s'est élevée à la proportion de 9,000 tonnes par an. Depuis cette époque, de nouveaux ateliers ont été mis en activité, et maintenant le produit journalier en plomb raffiné s'élève à 50 tonnes par jour.

En Westphalie, les ateliers de préparation, de fusion et de raffinage sont en construction avancée; tout sera en pleine activité au mois d'octobre; mais déjà, à partir du 1er juin prochain, on y produira une notable quantité de plomb raffiné.

Là, les mines sont inépuisables, et on est dispensé de creuser des puits, d'extraire des eaux ou de boiser les travaux. Là aussi, le minerai de plomb est tellement argentifère, puisqu'un rendement de 650 grammes a été constaté par des essais en grand, nombreux et successifs, que ce riche métal couvrira et au delà tous les frais d'extraction et de fusion de l'énorme quantité de plomb qu'on produira.

En minerai de zinc, la Westphalie ne le cède point à la richesse du plomb, mais nous n'en parlons que pour mémoire, ayant besoin de plus qu'une année pour construire les usines nécessaires à la fabrication du zinc.

Ces renseignements donneront à MM. les actionnaires la conviction que le dividende de l'exercice 1854 sera de beaucoup supérieur à celui de 1853 et qu'un brillant avenir est assuré à leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Directeur général,

DE SASSENAY.

Forges.

SAINT-DIZIER.

La demande des fers laminés continue à être calme; les acheteurs se montrent circonspects.

De leur côté, les producteurs, par suite de la sécheresse excessive qui déjà fait chômer une partie des forges à laminoirs, et en raison des engagements importants contractés avec

les compagnies de chemins de fer nouvellement décrétés par les grands établissements, qui livreront peu de marchandises à la consommation ordinaire, continuent à maintenir fermement les anciens prix.

Une réunion a eu lieu le samedi 22 courant à Saint Dizier; les maîtres de forges à laminoirs ont décidé que les fers seraient maintenus comme par le passé à 330 fr. la 1re classe à Saint-Dizier, et à 340 fr. à Paris.

Pour ces mêmes causes, les fers battus à la houille conservent leurs cours de 335 et 340 f. La plupart des petits cours d'eau sur lesquels sont placées nos usines à ordons ont tari: aussi la position des forges en état de travailler s'est elle beaucoup raffermie.

Les fontes à fer et pour fusion se trouvent dans la même position que les fers; elles se tiennent bien malgré la situation politique et tendraient plutôt à la hausse qu'à la baisse, si l'horizon s'éclaircissait. Le quart de nos hauts-fourneaux est dans l'impossibilité de travailler.

PARIS.

Nous touchons aux événements; maintenant qu'ils sont regardés comme inévitables, on les attend impatiemment, pour savoir de quelle manière ils influeront sur les affaires; suivant qu'ils se présenteront, ils formeront l'opinion de l'acheteur. Voilà pourquoi la place de Paris montre un aspect calme et languissant. Les opérations en souffrent, mais non pas les cours.

L'octroi décrété sur les fontes et fers pour constructions préoccupe toujours; le fait est du reste assez grave. On reconnaît qu'il frappe plus d'une industrie où ces produits s'emploient tout autant que dans le bâtiment. Il est à craindre que plusieurs établissements ne quittent l'intérieur de Paris où, en restant, ils ne pourraient soutenir la concurrence de l'extérieur, qui fabriquerait à 12 et 15 0/0 de moins. Tous ces articles sont sans demande; aux entraves de la guerre, se joint la hausse occasionnée par l'octroi: le commerçant se tient sur la réserve, et ne veut pas acheter sans savoir si l'augmentation n'en restreindra pas la vente. On veut savoir aussi quelle sera la conduite des fabricants, s'ils n'abaisseront pas le prix de ces articles pour supporter ainsi une partie de l'augmentation.

Les fers, les tôles, les ferblancs, la pointe, la ferraille, les fontes, les fils de fer ne subissent aucune variation dans leurs prix.

Dans la cote des métaux, l'étain seul s'est relevé à 320 fr.; l'étain anglais et le banca; l'étain des Détroits reste à 315 fr. Les cuivres soutiennent leur position; le minerai corocoro est plus faible, à 320 fr. Le zinc et le plomb conservent leurs prix.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 21 avril:

Les événements approchent et les faits de guerre ont détruit la bonne physionomie du marché. L'activité qui depuis si longtemps a distingué le marché des fers a cessé en grande partie. Les consommateurs se montrent peu disposés à accroître leurs approvisionnements, et redoutent une baisse de prix qui semble probable en effet. Les commandes de fers en barres pour l'exportation sont rares et les opérations ont été très-modérées. Les gueuses de la Clyde se sont traitées à 93 fr. 10 les numéros mélangés, puis une demande active les a fait monter à 98 fr. 75, cours de fermeture.

— On nous mande de Liverpool:

Les prix des fontes en gueuses sont toujours fermes, par suite de la faiblesse du stock; leur marché s'est soutenu, mais sans activité. La demande des fers a sensiblement diminué; ce revirement subit est attribué à la crainte qu'inspire la guerre.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 22 avril:

Les affaires relatives à la métallurgie se maintiennent dans une bonne position. On a reçu depuis quelques jours des commandes assez rondes de l'étranger. Cependant on prend peu d'engagements, pour la raison que tout est à peu près vendu en fonte jusqu'à la fin de l'année. Les prix ne bougent pas pour la fonte moulage, ni pour les fers en barres. Quant aux grandes entreprises en voie d'exécution, elles marchent rapidement. Les affaires en minerais sont plus multipliées que fortes, à cause de la réserve du vendeur et de l'acheteur. Les prix se soutiennent bien.

Les commandes de charbons continuent d'arriver comme à l'ordinaire, et les prix se maintiennent. Le fret pour Paris est à 10 fr.; Rouen, 11 fr. 75.

Liége, 22 avril:

Les prix des fontes et des fers restent cotés comme suit, les 100 kil. pris aux usines: fontes d'affinage à 12 fr., fontes de moulage, 17, 16, 15 et 14 fr. pour les nos 1, 2, 3 et 4. Fers marchands, 22, 25 et 27 fr. pour les nos 1, 2 et 3. Les prix sont tenus fermes par nos fabricants, lesquels ont encore assez de commandes à exécuter pour ne pas devoir faire des concessions maintenant, surtout sur les prix des fers marchands, qui ne sont pas en rapport avec ceux de la fonte d'affinage.

BOIS.

Le commerce des bois ne sort pas de son état léthargique. Les acheteurs semblent perdre confiance et remettent à plus tard les achats qu'ils étaient disposés à faire. Les affaires en bois de toutes essences et de toutes qualités sont nulles; l'empressement des détenteurs à offrir leurs marchandises augmente encore les prétentions des marchands qui pourraient acheter. On nous écrit que sur le canal, les concessions de quelques détenteurs n'ont pas décidé le marchand à prendre. Paris présente le même calme. Il ne se fait pas une vente dont les conditions puissent servir de base pour les prix. De la charpente a été cédée en baisse de 2 et 3 fr.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE
DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

UN VOL. IN-18. — BROCHÉ, 1 FR. 50. — RELIÉ, 2 FR.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

Correspondance.

M. C. F. A., à Rouen. — N° 1, au contraire, c'est bon marché. — Nos 2, 3, 4 et 5, oui. — N° 6, non.

M. P. F. — N° 1, l'arbitrage indiqué est excellent avec des titres. — N° 2, également.

M. M., à Chaumont. — Cela serait difficile, mais cependant la vente en serait possible.

M. F. S. — N° 1, bon. — N° 2, médiocre. — N° 3, excellent. — N° 4, jamais. — N° 5, 74 fr.

M. R. F., à Ivry. — N° 1, arbitrage exécrable. — N° 2, très-bon. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. D. C., à Montmartre. — N° 1, 300 fr. — N° 2, 350 fr. — N° 3, 250. — N° 4, 500 fr.

M. J. de L., à Paris. — La première valeur désignée, est au cours du jour, bonne à acheter. — La seconde est bonne à vendre contre les valeurs dont vous parlez.

M. C. F., à Montreuil. — Toutes ces craintes sont chimériques; les hommes sensés ne s'en préoccupent pas; la Société dont il est question offre sous ce rapport une sécurité entière.

M. P., rue Joubert. — La jouissance est effectivement du 1er janvier; l'intérêt est payé à raison de 4 0/0 le 1er novembre et le dividende le 1er mai. — Pour 1853, le paiement des intérêts avait été divisé en deux parties; à l'avenir il se fera en totalité le 1er novembre.

M. A. E. X. — N° 1, très-probablement. — N° 2, non. — N° 3, on espère à 300 fr. — N° 4, à l'époque indiquée le versement ne sera que de 350 fr.; mais au moyen de la distribution des réserves, il y aura libération effective de 6 à 10 fr. au-dessous de 500 fr. — N° 5, Lyon, Orléans, Nord, Strasbourg. — N° 6, Midi, Grand-Central. — N° 7, oui.

M. O. C. O. — N° 1, également. — N° 2, la première comme spéculation, la seconde comme sécurité et placement.

M. X. X. X. — Nos 1 et 2, cela dépend des événements politiques. — N° 3, non. — Ouest, Rouen, — N° 4, cela dépend des événements.

M. R., à Lunel. — N° 1, comme vous dites 535 fr. — En juillet prochain, 400 fr. sous bonification de 31 fr. 25 c., ce qui portera la somme à débourser à 618 fr. — Le dividende a été de 50 fr.; mais il n'a été distribué que 25 f. — L'intérêt est à 5 0/0.

M. P. de L. — N° 1, Lyon. — N° 2, oui. — N° 3, non.

M. H. — Midi.

M. H. R., Baulieu. — N° 1, non. — N° 2, vendez les nos 6, 7 et 8.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 23 au 29 avril 1854.

83,683 voyageurs	306,930 10
Bagages, marchandises, etc.	400,573 00
TOTAL	707,503 10

Semaine correspondante de 1853.

63,400 voyageurs	242,435 20
Bagages, marchandises, etc.	354,462 85
PRODUIT total	596,898 05

Recette totale du 1er janvier au 29 avril.

1854	11,598,558 05
1853	9,848,434 03
DIFFÉRENCE	1,750,124 02

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

18,820 voyageurs	97,335 20
Bagages, marchandises, etc.	100,894 90
TOTAL de la semaine	198,229 10
TOTAL de l'exercice courant	3,411,625 10
Semaine correspondante de 1853	203 418 65
Exercice correspondant de 1853	3,026,708 00

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

12,379 voyageurs	37,922 25
Bagages, marchandises, etc.	52,234 40
TOTAL de la semaine	90,156 65
TOTAL de l'exercice courant	791,430 20
Semaine correspondante de 1853	80,457 65
TOTAL de l'exercice correspondant	663,127 70

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

Grande vitesse) 37,860 voyageurs	210,598 30
Petite vitesse) Bagages, marchand.	167,955 85
TOTAL de la semaine	378,554 15
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	5,765,822 20
TOTAL	6,144,376 35
Semaine correspondante de 1853	386,546 90
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	5,383,819 95
TOTAL de l'exercice correspondant	5,770,366 85

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 17 au 23 avril 1854.

17,188 voyageurs	35,863 10
Messageries, bagages, marchandises	30,277 97
TOTAL	66,141 07
Semaine correspondante de 1853	51,945 11
Recette totale du 1er janv. au 23 avril	952,926 18
— 1853	790,942 12
Différence en faveur de 1854	161,984 06

Recettes des premiers trimestres 1853-1854.

	1853	1854
Voyageurs	264,616 40	304,138 56
Marchandises, etc.	353,727 71	437,264 20
Total	618,344 11	741,403 16

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

Voyageurs	323,505 02
Bagages, marchandises, etc.	456,875 95
TOTAL	780,380 97
Semaine correspondante de 1853	609,563 46
Différence en faveur de 1854	170 817 51
Recettes du 1er janvier au 29 avril	12,624,156 68
Recette correspondante de 1853	9,779,789 30
Différence en faveur de 1854	2,844,367 38

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 17e semaine.

Du 23 au 29 avril 1854.

Voyageurs	226,979 13
Marchandises	313,732 31
TOTAL de la semaine	540,711 44
Recettes antérieures	8,050,454 19
TOTAL GÉNÉRAL	8,591,165 63
17e semaine de 1854	540,711 44
Semaine correspondante de 1853	475,519 00
Différence en faveur de 1854	65,192 44
Exercice 1854	8,591,165 63
Id. 1853	6,587,317 58
Différence en faveur de 1854	2,003,848 05

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 23 au 29 avril 1854

Voyageurs	12,379 05
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	24,109 65
TOTAL	36,488 70
Recettes antérieures	513,002 29
TOTAL	549,490 99

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 24 au 30 avril 1854.

Ouest. — 11,996 voyageurs (gr. vitesse	51,931 35
(Petite vitesse)	36,008 25
TOTAL	87,939 60
Rive droite. — 28,357 voyageurs	25,614 60
Rive gauche — 18,554 voyageurs	15,108 15
TOTAL	128,662 35
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	65,557 01
Rive droite	25,268 80
Rive gauche	13,762 50
TOTAL	104,588 31

Recette totale du 1er janvier au 30 avril 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	1,964,184 66
Idem. — 1853	1,606,591 44

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 16 au 22 avril 1854.

Voyageurs	92,482 65
Bagages et marchandises	94,574 95
TOTAL de la semaine	187,057 60
Semaine correspondante de 1853	151,675 30
Augmentation	35,382 30
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	2,946,982 37
Recette correspondante de 1853	2,293,390 50
Augmentation	653,591 87

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 16 au 22 avril inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

27,652 voyageurs, grande vitesse	50,373 02
Petite vitesse	105,068 07
Services annexes	5,908 07
TOTAL	161,350 36

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	37 167 30
Petite vitesse	112,630 34
Services annexes	6,595 25
TOTAL	156,392 98

Recette totale du 1er janvier au 22 avril :

1854	2,649,319 55
1853	2,238,123 55

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1854.

Voyageurs	190,850.	Recettes. 150,479 90
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest		80,534 00
Total		231,013 90

Avril 1853.

Voyageurs	139,575	Recettes. 166,733 26
Différence en faveur de 1854		64,280 64

COMPARAISON :

Les quatre mois de 1854 ont donné	714,801 40
La même période de 1853 a donné	581,585 14
Différence en faveur de 1854	133,216 26

Chemin de fer d'Orsay.

Mois d'avril 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854	52,465	25,322 20	558 75	25,880 95
1853	30,586	13,948 85	309 90	14,258 75
En faveur de 1854	21,879	11,373 35	248 85	11,622 20

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.— *Emprunt de* 1854. — Le nombre d'obligations demandées par les actionnaires ayant dépassé le nombre total de 130,000, le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les souscripteurs non actionnaires qu'il ne pourra être donné suite à leurs demandes.

Paris, 25 avril 1854.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, *rue et place de Strasbourg.*—MM. les porteurs d'actions du chemin de fer de Paris à Strasbourg (Est-anciennes), sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1853, soit 30 fr. 30 c., formant avec les 20 fr. déjà distribués un total de 50 fr. 30 c. par action, se paie, tous les jours, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue et place de Strasbourg, sur la présentation des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasborg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

DU NORD. L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Appel de 100 *fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Conformément aux avis déjà publiés et relatifs au tirage au sort, fixé au 9 mai courant, des deux séries d'obligations de la Compagnie des chemins de Jonction du Rhône à la Loire,

1° MM. les porteurs des deux actions de capital numéros 306 et 1,690 de la Compagnie du chemin de Saint-Étienne à Lyon, sont prévenus qu'il est attribué, savoir :

A l'action numéro 306, 25 obligations de 625 fr., première série, numérotées de 95,172, à 95,196;

A l'action numéro 1,690, 25 obligations de 625 fr., première série, numérotées de 95,272 à 95,296.

MM. les actionnaires de la même Compagnie, porteurs de titres provisoires de fractions non encore échangés contre des obligations, sont également prévenus que les 53 obligations, du numéro 95,320 au numéro 95,372, attribuées aux fractions, resteront, pour cette fois, en dehors des chances du tirage.

2° MM. les porteurs des actions numéros 2,401 à 2,500, numéros 2,656, 2,686, 2,705, 2,825, 2,856, 2,936, 2,946, 2,998, 3,481, 3,570 de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à la Loire, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre ci-dessus, les obligations de 625 fr., première série, numérotées de 102,395 à 102,614, et à raison de deux obligations par ancienne action.

3° MM. les porteurs des 245 actions non échangées de la Compagnie du chemin d'Andrezieux à Roanne sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre d'inscription des actions sur les livres à souches de ladite Compagnie, un pareil nombre d'obligations de 500 fr., deuxième série de la Compagnie des chemins de Jonction, numérotées de 11,324 à 11,568.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire général,
A. Courpon.

CHEMIN DE FER

GRAND—CENTRAL DE FRANCE. Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 40, obligations nos 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 144, obligations nos 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations nos 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations nos 661 à 680 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations nos 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations nos 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

Le Secrétaire général,
A. Courdon.

COMPAGNIE

DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire, qui avait été convoquée pour le 27 avril dernier, n'ayant pu être régulièrement constituée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, est, aux termes de l'art. 32 des statuts, renvoyée au mardi 30 mai courant.

La réunion aura lieu à trois heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette seconde assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de cette assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts seront reçus de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire d'actions une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la délivrance des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite, comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER.

DE L'OUEST. MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite) et MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest, que le mercredi 17 courant, à une heure de l'après-midi, il sera procédé, en séance publique, au tirage des obligations à amortir sur les emprunts de 1839 et de 1843 de la Compagnie de la rive droite et sur les emprunts des 7 mai, 27 août 1852 et 17 juillet 1853 de la Compagnie de l'Ouest.

Les remboursements seront effectués à la caisse de la Compagnie de l'Ouest, gare Saint-Lazare, aux époques suivantes :

Emprunt de 1839, Rive droite, 1er juillet 1854;

Emprunt de 1843, Rive droite, 1er janvier 1855;

Emprunt du 7 mai 1852, Ouest, 1er juillet 1854;

Emprunt du 27 août 1852, Ouest, 1er juillet 1854.

Emprunt du 17 juillet 1853, Ouest, 1er juillet 1853.

Ce tirage aura lieu au siége de la Compagnie, gare Saint-Lazare.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. A. Marcuard et Ce, 18, rue Bergère, Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 1 janvier dernier sur les premiers 100 fr. sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. *Deuxième versement de 50 fr.*

— Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr., appelé primitivement moitié au 15 mars, et moitié au 15 mai, doit être parfait au plus tard à cette dernière date.

Aux termes des statuts, les actionnaires retardataires auront à payer les intérêts à raison de 5 0/0 l'an. Les numéros de leurs actions seront publiés à deux reprises. La première, immédiatement après le 15 mai; et la seconde, vingt jours après la première. Si ensuite, après un nouveau délai de quarante jours, le versement n'a pas été effectué, ces actions seront annulées, et la somme déjà versée restera acquise à la Compagnie.

Par décision de l'assemblée générale du 27 avril dernier, les actionnaires qui auront fait dans les délais ci-dessus relatés le versement de 50 fr., auront la faculté, moyennant deux paiements ultérieurs de 25 fr. chacun, au 15 novembre 1854 et au 15 février 1855, de libérer leurs actions à 200 fr., par l'échange de cinq actions libérées de 200 fr., contre deux actions libérées de 500 f.

Les deux versements aux 15 novembre et 15 février pourront être escomptés dès à présent, à raison de 4 0/0 l'an.

Les actionnaires qui préféreront conserver leurs titres actuels et continuer leurs versements au fur et à mesure d'appel jusqu'à 500 fr. par action, n'auront à verser, en 1854, que les 50 fr. appelés au 15 mai, et il leur est donné l'assurance que les appels ultérieurs ne dépasseront jamais le chiffre de 50 fr. à la fois, ni 100 fr. dans l'espace de six mois.

Ceux qui désireront se libérer dès à présent en versant jusqu'au complément de 500 fr. par action, jouiront de l'intérêt à 4 0/0 l'an depuis le jour de leur paiement.

Les versements sont reçus dès ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère,

Et à Bâle, au siége de la Compagnie.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier a l'honneur de prévenir les porteurs de promesses d'obligations foncières qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., qu'ils pourront effectuer jusqu'au 8 mai courant le second versement de 100 fr. sans qu'il leur soit rien demandé pour les intérêts de retard qui courront pour ceux qui n'auront pas effectué leur versement à cette époque.

L'intérêt de 4 fr. 50 par titre libéré de 300 fr., sera déduit de ce versement.

En conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50 c.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE (Prusse rhénane).

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en exécution de l'art. 38 des statuts, que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Aix-la-Chapelle, au bureau de la Société, le samedi 27 mai 1854, à dix heures précises du matin.

Le Conseil rappelle aux actionnaires, qu'aux termes de l'art. 37 des statuts :

L'assemblée se compose des actionnaires qui sont porteurs de dix actions au moins. Les actions doivent être déposées, quinze jours avant celui de l'assemblée générale, soit chez les banquiers de la Société, soit aux mains du directeur général, qui remettront en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

L'actionnaire ayant droit d'assister aux assemblées peut, en vertu d'un mandat spécial, s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant le même droit.

Aix-la-Chapelle, le 25 avril 1854.

Le Directeur général,

HENOCH.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se charge d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1er au 15 courant, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectue jusqu'au 1er novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC

DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de l'exercice 1853 a été fixé à 40 fr. par dixième d'action.

La première moitié de ce dividende, soit 20 fr. par dixième, sera payé, à partir du 10 mai courant, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15;

A Liége, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne;

A Bruxelles, à la Société générale.

Les porteurs d'actions et d'obligations de la Société sont admis à déposer leurs titres dans les caisses de la Société à Paris, 19, rue Richer; en Belgique, à Angleur, près Liége.

Par ordre du Conseil d'administration :

Les Directeurs de la Société,

ST-PAUL DE SINÇAY, A. GUYNEMER fils.

SOCIÉTÉ

DES EAUX D'AUTEUIL

MM. les actionnaires de la Société des eaux d'Auteuil, Neuilly et communes environnantes, sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire annuelle, qui devait avoir lieu le 29 avril dernier, n'ayant pu être constituée faute d'un nombre suffisant de votants, une nouvelle réunion est fixée au lundi 15 mai courant, à une heure précise, rue Taranne, 12.

Le Directeur gérant,

F. GARNIER.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*. — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

MŒURS ET COUTUMES DE L'ALGÉRIE

DANS LE TELL, LA KABYLIE ET LE SAHARA, par le général DAUMAS, directeur des affaires de l'Algérie. Un volume in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. — Prix : 2 f. 50.

TABLE DES MATIÈRES :

Le Tell : Des races qui peuplent l'Algérie. — La Métidja. — De la Civilité puérile et honnête chez les Arabes. — La Chasse en Afrique. — L'Hospitalité. — Le Koheul. — L'Aumône. — Les Ablutions. — Le Ramadan. — Le Chambi à Paris. — Chant sur la prise d'Alger.

La Kabylie : La Kabylie. — La Société kabyle. — Les institutions kabyles.—Les Zouaouas.

Le Sahara : Le Sahara algérien. — Généralités du Désert — Chevaux du Sahara. — Guerre contre les tributs du Désert Une tribu de Marabouts.—Organisation d'une Caravane.—Les Chameaux coureurs. — Les Touareug. — Éloge du Sahara, par Abd-el-Kader.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarazin, n° 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer et chez les principaux libraires.

LA RUSSIE CONTEMPORAINE.

par M. LEOUZON LE DUC, deuxième édition, 1 vol. in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. Prix : 3 fr.

Cet ouvrage est tout d'actualité; il renferme sur les institutions, les mœurs, la politique, les projets et les ressources de la Russie des renseignements qui mettront les lecteurs à même d'apprécier le but et le caractère de la lutte engagée par l'ambition russe.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer, et chez les principaux libraires.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT,

dirigée par MM. BRAUCOURT et PÉRIER, 6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Aix-la-Chapelle, le lundi 29 courant, à 10 heures du matin, au domicile du directeur général (Romo strasse).

Aix-la-Chapelle, le 24 avril 1854.

Le Directeur général,

DE SASSENAY.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

On a vu pendant tout le mois d'avril l'importance des escomptes qui se renouvelaient chaque jour sur le 3 0/0; ces demandes continuelles de titres auraient dû engager les spéculateurs à la baisse à se montrer fort réservés, car ils devaient craindre une grande rareté de titres pour la fin du mois. Mais, malgré ces symptômes manifestes, on avait continué à vendre, et, pour éviter les escomptes, on avait vendu des primes de préférence, et les primes s'étaient négociées avec de si faibles écarts, qu'il fallait peu d'efforts pour les faire lever au moment de la réponse et créer par suite un découvert considérable au moment même de la liquidation. En effet, la réponse des primes s'étant faite à 63 50, presque toutes les primes ont été levées, et l'on est arrivé au jour même de la liquidation, avec des positions très fortes à la baisse. Acheteurs et vendeurs se trouvaient par conséquent en présence au dernier moment. Il s'agissait de savoir lesquels d'entre eux seraient forcés de prendre les devants pour se liquider. Mais la victoire n'a pas été douteuse lorsque l'on a su qu'une grande partie des acheteurs livraient leurs inscriptions. Il en est résulté un véritable étranglement des baissiers à la fin de la bourse du 1er mai. Ainsi, le 3 0/0 s'est élevé tout à coup en liquidation de 63 70 à 65, et à la clôture on était encore à 64 90: tandis que l'on offrait pour fin mai à 64 25, et qu'en dehors du parquet on donnait de la rente à 63 85.

Ce mouvement de hausse était évidemment forcé, et l'on devait s'attendre à une réaction assez forte dès que les besoins de la liquidation seraient satisfaits; mais les escompteurs n'ont pas laissé beaucoup de répit aux vendeurs, car dès la bourse du 4 ils recommençaient à poursuivre le découvert à outrance. Comme le déport s'était maintenu à 30 et 40 c. depuis le jour de la liquidation, les porteurs de titres s'étaient hâtés de vendre leurs rentes au comptant et de racheter à terme à des cours inférieurs, et ces opérations s'étaient faites sur une si vaste échelle, qu'hier l'affiche des escomptes portait 429,000 fr. de rente 3 0/0. L'annonce seule d'un chiffre aussi formidable a mis tous les vendeurs en déroute, et l'on est revenu promptement aux cours de la liquidation.

Les actions de l'Est, qui étaient à 730, ont monté à 717 50 après le détachement du coupon de 30 30; et d'après la vivacité des demandes à la bourse d'hier, on ne doutait pas que le coupon ne fût promptement regagné. Les nouvelles actions de l'Est ont suivi un mouvement à peu près pareil: elles ont monté de 535 à 552 50.

Les actions du Nord ont eu moins d'élasticité, ce que l'on peut attribuer à l'ajournement de l'assemblée. Les cours de cette ligne se sont nivelés avec ceux de l'Est. Elles étaient à 747 50, lorsque les actions de l'Est étaient cotées à 717 50, et ce dernier chiffre est le même que celui du Nord en y ajoutant le coupon. Orléans a éprouvé peu de changements; il s'est cependant soutenu de 1,050 à 1,055. Lyon, qui était retombé à 810, est demandé de nouveau à 820. Les autres lignes se sont améliorées de 5 à 10, et cette hausse est assez insignifiante si on la compare à celle de la rente.

On a commencé à coter au parquet les nouvelles obligations 3 0/0 d'Orléans; elles ont été fort recherchées à 285 et 290, c'est-à-dire à 10 et 15 au-dessus du cours d'émission.

Voici quelles ont été les principales valeurs depuis la bourse du 29 avril jusqu'à celle du 4 mai.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 63 55 à 65 15, et elle est restée à 61 85.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 90 05 à 91 50; elle est restée à 91.

La Banque de France a monté de 2,660 à 2,700.

Le Crédit mobilier a monté de 500 à 512 50, il est resté à 510.

Les actions du Nord ont monté de 735 50 à 752 50; elles ont fermé à 745 au comptant et à 746 25 à terme.

L'Est a monté de 727 50 à 745; il est resté à 717 50, coupon détaché.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 535 à 547 50 au comptant et à 532 50 au 15 mai.

Lyon a monté de 805 à à 823 75; il est resté à 820 au comptant et à 823 75 à terme.

Orléans a monté de 1,045 à 1,060; il est resté à 1,052 50 au comptant et à 1,055 à terme.

Rouen a monté de 850 à 855; il est resté à 852 50.

Le Havre a monté de 410 à 420; il est resté à 412 50.

Bâle a monté de 360 à 367 50.

Saint Germain a monté de 550 à 560; il est resté à 552 50 au comptant et à 555 à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 667 50 à 675; il est resté à 672 50.

Genève a varié de 430 à 425.

L'Ouest a monté de 555 à 560; Cherbourg, de 440 à 445; le Grand-Central, de 400 à 405; Dijon, de 545 à 560. Dieppe a varié de 260 à 254; Versailles, de 280 à 277 50.

Le Midi a monté de 502 50 à 510.

Samedi. — Toutes les valeurs ont éprouvé un mouvement de hausse sensible, surtout après la réponse des primes. Presque toutes les primes ayant été levées, il y avait un fort découvert pour la liquidation. La rente 3 0/0 a varié de 63 60 à 63 75 au comptant, et de 63 40 à 63 70 à terme; le 4 1/2 0/0, de 90 à 90 30 au comptant, et de 90 à 90 50 à terme. La Banque s'est tenue à 2,660. Le Crédit mobilier a varié de 500 à 501 25; le Nord, de 742 50 à 740; l'Est, de 732 50 à 730; les nouvelles de l'Est, de 535 à 537 50; Orléans, de 1,047 50 à 1,048 75; Lyon, de 805 à 808 75; Lyon à la Méditerranée, de 668 75 à 670; Saint Germain, de 552 50 à 550. Rouen a fait 840; le Havre, 410; Genève, 422 50; l'Ouest, 555; Dijon, 545; Cherbourg, 440; le Midi, 502 50, et le Grand-Central, 402 50.

Lundi. — La liquidation s'est faite en forte hausse. Les titres manquaient presque entièrement, et il y avait un déport considérable sur la rente. Le 3 0/0 a monté de 1 05 au comptant à 64 80; il a varié en liquidation de 63 70 à 64 90, et pour fin mai, de 63 60 à 64 25. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 1 10 à 91 40, et en liquidation de 65 à 91 45. Le Crédit mobilier a monté de 8 75 à 510; le Nord, de 5 à 745; l'Est, de 10 à 740; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 542 50; Lyon, de 8 75 à 817 50; Lyon à la Méditerranée, de 3 75 à 673 75; Orléans, de 11 25 à 1,060; Rouen, de 7 50 à 847 50; le Havre, de 5 à 415; Bâle, de 5 à 367 50; Saint-Germain, de 10 à 560; l'Ouest, de 2 50 à 557 50; Cherbourg, de 5 à 445; Dijon, de 2 50 à 547 50; le Midi, de 2 50 à 505; le Grand-Central, de 2 50 à 405.

Mardi. — La rente était tenue avec beaucoup de fermeté, mais elle a éprouvé peu de variations. La liquidation des chemins a donné lieu à moins d'oscillation que celle de la rente. La plupart des lignes ont été reportées d'abord avec bénéfice et ensuite avec du report. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 65 à 64 75, et à terme de 64 60 à 64 40; le 4 1/2 0/0, de 91 50 à 91 20 au comptant, et de 91 25 à 91 10 à terme. La Banque a monté de 15 à 2,675. Le Crédit mobilier a varié de 512 50 à 510. Le Nord a fléchi de 2 50 à 742 50. L'Est a monté de 2 50 à 742 50. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 2 50 à 540. Lyon a monté de 3 75 à 821 25. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 1 25 à 672 50; Orléans, de 1 25 à 1,058 75; Bâle, de 2 50 à 365; Saint-Germain, de 2 50 à 557 50. Le Havre a monté de 1 25 à 416 25; Dijon, de 1 25 à 548 75; le Midi, de 5 à 510; Genève, de 5 à 430. Le Grand-Central s'est tenu à 403; Cherbourg, à 445.

Mercredi. — La bourse était faible. Toutes les valeurs ont un peu rétrogradé sur les cours de la veille. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 45 à 64 30, et à terme de 30 à 64 10; le 4 1/2 0/0, de 70 à 90 50, et à terme de 60 à 90 50. La Banque a monté de 25 à 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 502 50; le Nord, de 3 75 à 738 75; l'Est, de 3 75 à 738 75. Les nouvelles de l'Est ont monté de 2 50 à 542 50. Lyon a fléchi de 7 50 à 813 75; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 662 50; Orléans, de 8 75 à 1,050. Rouen a monté de 2 50 à 850; le Havre, de 3 75 à 412 50; l'Ouest, de 2 50 à 557 50; Cherbourg, de 2 50 à 442 50; le Grand-Central, de 2 50 à 502 50; le Midi, de 5 à 505; Saint-Germain, de 7 50 à 550. Bâle a monté de 2 50 à 367 50; Dijon, de 1 25 à 550.

Jeudi. — Un escompte de 429,000 fr. de rente a tellement raréfié les titres en forçant les vendeurs à racheter que la rente a repris avec rapidité. Les chemins de fer étaient fermes, mais ils ont monté moins vivement que le 3 0/0. La rente 3 0/0 a monté de 85 au comptant à 65 15, et de 75 à terme à 64 85 le 4 1/2 0/0 de 50 c. au comptant, et à terme à 91. La Banque s'est tenue à 2,700. Le Crédit mobilier a repris de 7 50 à 710; le Nord, de 6 25 à 745; l'Est, de 8 75 à 717 50, coupon détaché; les nouvelles de l'Est, de 5 à 545; Lyon, de 6 25 à 820; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 672 50; Orléans, de 2 50 à 1,052 50; Rouen de 2 50 à 852 50; le Havre, de 5 à 415; l'Ouest, de 2 50 à 560; Cherbourg, de 2 50 à 445; Dijon, de 5 à 555; le Midi, de 5 à 510; le Grand-Central, de 2 50 à 405. Bâle s'est tenu à 367 50.

Vendredi. — Il y a eu une amélioration notable dans les différentes valeurs. La rente 3 0/0 a monté de 30 à 65 45 au comptant, et de 40 à 65 25 à terme; le 4 1/2 0/0, de 25 à 91 25 au comptant, et de 30 à 91 30 à terme. La Banque a fait 2,710; le Crédit mobilier, 516 25; le Nord, 745 50; l'Est, 715 50; les nouvelles, 555; Lyon, 827 50; Lyon à la Méditerranée, 675; Orléans, 1057 50; Rouen, 855; le Havre, 415; l'Ouest, 570; Cherbourg, 445; Dijon, 555; le Midi, 510; le Grand-Central, 406 25; Bâle, 370.

J. MIRÈS

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 29 avril au 5 mai 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 29 Compt.	Samedi 29 Terme	Lundi 1 Compt.	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Compt.	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Compt.	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Compt.	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Compt.	Vendredi 5 Terme
740	913	99	400 000	400	tout	41 fr 50 p. un an	juillet 1853.	Nord	740 --	742 50	745 --	745 --	[illegible] 50	742 50	738 75	738 75	745 --	746 25	767 50	768 75
tout.	137	99	72.000	500	tout	60 fr.	janv. 1854	Paris à Rouen	846 --	835 --	847 50	»	847 50	»	850 --	850 --	851 20	855 --	855 --	855 --
tout.	92	97	40 000	500	tout	30 fr. p. un an.	mars. 1854	Rouen au Havre.	410 --	»	415 --	»	416 25	»	412 50	»	412 50	»	415 --	»
tout.	51	94	30.000	500	400	14 fr. p. un an	avril. 1851	Dieppe et Fécamp	255 --	»	255 --	»	255 --	»	250 --	»	255 --	»	»	»
»	»	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	juillet 1853	Caen et Cherbourg	440 --	»	443 --	»	445 --	»	442 50	»	»	»	445 --	450 --
tout.	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Saint-Germain	520 --	502 50	500 --	»	507 50	»	500 --	»	502 50	»	500 --	502 50
tout	17	99	20.000	500	tout	15 fr	juillet 1852	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	240 --	»
149	»	99	70.000	500	250	21 fr	avril 1853	Ouest	555 --	555 --	557 50	»	560 --	»	557 50	555 --	560 --	»	570 --	»
tout.	44	50	6 000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1116	1581	99	300.000	500	tout	62 fr 50 p. un an	oct. 1854	Orléans	1048 75	1050 --	1060 --	1056 75	1050 75	1035 --	1050 --	1050 --	1055 --	1055 --	1057 50	1057 50
687	860	99	250 000	500	tout	30 fr 30 p. un an.	janv. 1854	Paris à Strasbourg	740 --	742 50	740 --	737 50	742 50	743 75	740 50	740 --	717 50	717 50	717 50	717 50
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0 p. un an	»	Id. nouvelles.	535 --	537 50	543 50	542 50	540 --	544 75	542 50	542 50	546 25	552 50	555 --	550 --
44	499	99	84 000	350	tout	14 fr p. un an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	302 50	»	307 50	»	305 --	»	307 50	»	307 50	»	373 --	»
361	515	99	240 000	500	250	37 f. 50	janv. 1854	Paris à Lyon	918 75	910 --	917 50	917 50	921 25	917 50	913 75	915 --	923 75	922 50	927 50	927 50
»	»	99	3.300	500	100	5 0/0 (1).		[illegible]	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.300	500	350	5 0/0 (1).	juillet 1853	Dijon à Besançon	545 --	»	547 50	»	548 75	548 75	550 --	545 --	550 --	550 --	555 --	»
»	»	»	»	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	422 50	»	»	»	430 --	»	425 --	»	»	»	»	»
»	»	99	80 000	500	300	16 fr. p. un an.	janv. 1854	Lyon à la Méditerr.	670 --	670 --	673 75	673 --	672 50	668 75	672 50	670 --	672 50	672 50	675 --	675 --
»	750	99	434 000	500	250	4 0/0 (1)	avril 1853	Chemins du Midi	542 50	540 --	545 --	»	540 --	540 --	515 --	515 --	515 --	515 --	510 --	510 --
tout.	52	99	10 000	500	tout	néant	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	500	250	4 0/0 (1)	»	Grand Central	402 50	402 50	423 --	»	405 --	412 50	402 50	402 50	405 --	405 --	408 25	405 --
tout.	40	80	12.500	1 000	tout	27 fr. 50 par an	février 1853	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	30	90	9 600	500	tout	25 fr. 70 p. un an	janv. 1853.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 29 Compt.	Samedi 29 Terme	Lundi 1 Compt.	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Compt.	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Compt.	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Compt.	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Compt.	Vendredi 5 Terme
Rentes 3 0/0	63 75	63 70	64 10	63 90	64 75	64 40	64 30	64 10	65 45	64 [illegible]	65 45	65 [illegible]
Rentes 4 1/2 0/0	90 40	90 55	91 40	91 15	91 20	91 10	90 50	90 50	91 --	91 --	91 25	91 20
Banque de France	2700 --	»	»	»	2675 --	»	2700 --	»	2700 --	»	2710 --	»
Crédit mobilier	501 25	504 25	510 --	510 --	510 --	507 50	502 50	502 50	510 --	510 --	510 25	512 75
Comptoir national	498 50	»	»	»	497 50	»	495 --	»	497 50	»	490 --	»
Banque foncière	450 --	»	451 --	»	460 --	»	451 --	»	450 --	»	452 50	»
Dº Obligations Cert.	915 --	»	»	»	915 --	»	985 --	»	»	»	»	»
Dº Obligations de 500 fr.	391 50	»	395 --	»	395 --	»	395 --	»	395 --	»	395 --	»
Dº 10 d'Obligations	85 --	»	»	»	»	»	»	»	85 --	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 29 avril au 5 mai 1854.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêt ann.	Époques des tirages	Dates des paiements
1851.	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	335	375	625	5 0/0	»	Dº
1852.	192.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº.	2.300	99 —	1000	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº
Dº.	30.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1848	11.431	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº.	6.200	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1852.	1.406	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853.	17.100	-- --	1.070	375	1.250	5 0/0	»	Dº
1841	7.200	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº
1850.	8.104	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Dº
1842.	9.808	47 —	1.035	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1849.	3.333	50 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	50 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1845.	3.667	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	1.908	68 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1848.	15.000	79 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre.
1848.	5.000	87 —	800	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.
1849.	2.773	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.100	50 —	500	375	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.
1841.	1.000	-- --	»	tout.	625	25 --	Dº	avril octobre.

Noms des compagnies	29	1	2	3	4	5
Nord-Boulogne	297 50	300 --	300 --	300 --	300 --	300 --
Paris à Lyon	»	1000 --	990 --	1007 50	990 --	1000 --
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	475 --	472 50	471 50	470 --	470 --	470 --
Dº Nouvelles 3 0/0	283 --	285 --	287 50	287 50	293 --	290 --
Montereau à Troyes	»	»	»	300	»	»
Paris à Strasbourg	490 --	»	492 50	492 50	495 --	495 --
Saint-Germain nouvelles	»	»	»	»	»	»
Versailles r. d.	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	947 50	947 50	947 50	»	950 --
Dº (nouvelles)	»	947 50	»	950 --	950 --	950 --
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº 2e émission	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	1000 --	»	1000 --	1000 --	1000 --	»
Dº Nouvelles 1848	»	»	»	»	»	»
Dº Nouvelles 1852	283 --	285 --	»	284 75	280 --	280 --
Paris à Rouen	»	[illegible]	»	»	»	»
Dº nouvelles	975 --	»	»	975	»	975 --
Rouen au Havre	»	»	925 --	920 --	»	990 --
Dº nouvelles	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Dº nouvelles	»	475 --	»	475 --	475 --	475 --
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 28 avril au 4 mai 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	28	29	1	2	3	4
Nord	717 50 à 723 75	743 75 à 730 --		717 50 à 752 50	747 50 à 752 50	733 75 à 750 --
Paris à Strasbourg	721 -- à 731 25	725 -- à 727 50		720 -- à 735 --	737 50 à 743 75	718 75 à 737 50
Orléans	1025 -- à 1075 --	1025 -- à 1075 --		1025 -- à 1075 --	1025 -- à 1075 --	1025 -- à 1075 --
Paris à Rouen	800 -- à 850 --	810 -- à 850 --		800 -- à 850 --	800 -- à 850 --	800 -- à 850 --
Rouen au Havre	400 -- à 425 --	400 -- à 435 --		400 -- à 425 --	400 -- à 425 --	425 -- à 450 --
Lyon	801 -- à 842 50	800 -- à 842 50		808 25 à 815 --	805 -- à 822 50	793 75 à 800 --
Ouest	»	»		»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cº	500	375
—	»	»
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1080 --
Dº Dº (1852)	1000	1100 --
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775
Sambre française canalisée	500	1500
Tenès ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	250	405
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1.300
Meuse ... Zinc.	250	»
Stolberg ... Zinc.	750	687 50
Eschweiler	750	651
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	100	48 --
Blanzy ... Charbon.	500	550
[illegible] ... Charb.m.	1/3 [illegible]	540
Charbonnages belges	500	320
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1.000	231
Mines de la Loire ... Charbon.	1/7500	540
Centre-du-Flénu ... Charbon.	1000	151
Long-Pendu ... Charbon.	500	210
Epinac ... Charbon.	1/2 4.0	»
Haute-Loire ... Charbon.	500	250
Montchanin ... Charbon.	5000	»
Azincourt ... Charbon.	1/4 500	400

Dénomination	Pair	D. cours
Echarcon ... Papeterie.	1000	1001
Essonne ... Papeterie.	1000	»
Bastennes ... Asphalte.	1000	»
Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1550
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	3000	2000
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Alais ... Forges.	3000	1750
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1025 --
Herserange (n. libér.) ... Forges.	500	195 --
Le Phénix	750	»
De la Loire et de l'Ardèche	1/600	4200
Valentin-Coq ... Usine.	500	910
Sucrerie Cail et Cº ... Usine.	500	678 50
Christofle ... Usine.	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	»
Télégraphe sous-marin	25	25
Gaz anglais (Paris)	2.500	4000
— français (Paris)	500	740
— parisien (Paris)	1000	1275
— de Belleville libéré	500	1100
— du Nord (Batignolles)	500	925
— de l'Ouest (Passy)	500	765
— de l'Est (Vaugirard)	500	»

Dénomination	Pair	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	»
— d'Arles, 1re série	100	90
— Dº 2e série	100	45
— de Besançon	450	525
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	575
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	1000	1000
— Caillard	1000	900
Gondoles parisiennes	80	161
Omnibus (Entreprise générale)	1500	1700
Omnibus rive gauche	250	»
Favorites ... Omnibus.	900	1025
Hirondelles ... Omnibus.	1000	»
Orléanaises ... Omnibus.	1250	731
Tricycles ... Omnibus.	500	500
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	265
[illegible] ... Pet. voit.	500	520
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	560
Sylphides ... Pet. voit.	500	540
Générale ... Ass. maritime.	12500	22 0/0
Lloyd français ... Maritime.	5000	9 0/0
Union des Ports ... Maritime.	5000	8 0/0
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/00

Dénomination	Pair	D. cours
Sécurité ... Maritime.	5000	20 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	6 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	500	125 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	35.000
Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	35 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	1000	2000
Providence ... Incendie.	1000	25 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	2000	72 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	[illegible]	5 0/0 b.
[illegible] d'Avignon	1 50	»
— de Cette	19	»
— de Fampoux	25	»
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1250	1110
— d'Aix-la-Chapelle	375	165
— de Montluçon	500	410
Docks	250	193
Journaux réunis	500	519
Maberly (Amiens)	500	730
Coton (Fécamp)	500	520
[illegible]	500	»
Palais de Cristal	100	12 50
Barber	500	350

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N. 714. 12e ANNÉE. — N° 19. SAMEDI, 13 MAI 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

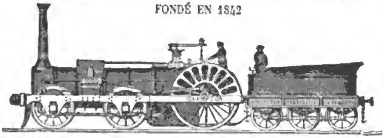
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, New-paper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Banque de France.

Réduction du taux de l'escompte. — Examen de la situation au 11 mai.

Le *Moniteur* du 12 mai publie la décision suivante :

BANQUE DE FRANCE.

« Le Conseil général de la Banque, dans sa séance de ce jour, a abaissé, à compter de demain 12 mai, de 5 à 4 0/0 le taux de l'escompte des effets de commerce et de ses avances.

« Paris, 11 mai 1854.

« *Le secrétaire général*,

« VILLE. »

Nous n'avions pas trop présumé, on le voit, de la haute intelligence des administrateurs de la Banque, lorsque nous exprimions, la semaine dernière, l'espérance de voir notre plus ancien établissement de crédit seconder le mouvement de reprise, par la réduction du taux de l'escompte.

La décision du 11 mai, préparée dès le 4 par une discussion générale au sein du conseil de la Banque, répond à des besoins réels. Elle était d'ailleurs indiquée comme nécessaire et urgente par la situation des principaux comptes correspondant aux divers services de la Banque.

Cette situation, publiée ce matin par le *Moniteur* en même temps que l'avis relatif à la réduction du taux de l'escompte, présente les résultats suivants. — Afin de les rendre plus sensibles, nous les rapprochons de ceux indiqués par les situations précédentes.

ESPÈCES EN CAISSE.

Taux de l'escompte.	Mois.	Millions.
4 0/0	Janvier.	295
5 0/0	Février,	281
5 0/0	Mars,	292
5 0/0	Avril,	369
5 0/0	**Mai,**	**409.**

L'augmentation de l'encaisse est continue depuis l'élévation du taux de l'escompte ; elle n'est pas moindre de 114 millions en quatre mois, et de 40 millions depuis la dernière situation.

PORTEFEUILLE.

4 0/0	Janvier.	403
5 0/0	Février.	411
5 0/0	Mars.	381
5 0/0	Avril.	382
5 0/0	**Mai.**	**336**

Les services rendus au commerce par la Banque sont d'autant moins importants que le taux de l'escompte est plus élevé. La *diminution* sur le portefeuille est de 67 millions depuis le mois de janvier; de 46 millions depuis un mois. Ce n'est pas à dire que le mouvement commercial se soit ralenti dans cette proportion ; loin de là, c'est que le papier s'est fait en banque au-dessous du taux officiel : aussi remarque-t-on une diminution assez sensible (voir plus loin) dans le solde créditeur des comptes-courants particuliers. C'est-à-dire que les titulaires de ces comptes ont fait directement les escomptes que le taux fixé par la Banque repoussait de son portefeuille.

AVANCES SUR EFFETS PUBLICS.

4 0/0	Janvier	43
5 0/0	Février	88
5 0/0	Mars	34
5 0/0	Avril	29
5 0/0	**Mai**	**26**

Ces chiffres parlent d'eux-mêmes et dispensent de tout commentaire. La rente à 63 fr. donne un revenu qui n'excède pas 4 3/4 0/0 ; il était donc onéreux d'emprunter sur rentes à 5 0/0. De là une diminution de 40 0/0 sur les avances depuis 4 mois.

AVANCES SUR ACTIONS ET OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

4 0/0	Janvier	85
5 0/0	Février	63
5 0/0	Mars	64
5 0/0	Avril	56
5 0/0	**Mai**	**51**

La *diminution* des emprunts sur titres de chemins de fer est constante depuis l'élévation du taux de l'escompte; elle atteint 40 0/0. Cela ne vient pas seulement de ce que le prix de l'argent était trop élevé, mais aussi de ce que la Banque prête d'autant moins que la garantie qui lui est offerte est plus solide, c'est-à-dire le prix plus faible. Aux époques de hausse continue, d'engouement, la Banque n'hésite pas, par exemple, à prêter 450 fr. sur une action de Lyon cotée 1,000 fr. et versée de 250 fr.; mais elle n'avance plus à grand'peine que 300 fr. sur la même action descendue à 790 fr. Il y a peut-être là quelque chose de contradictoire qui mérite l'attention du Conseil de la Banque; le

quantum du prêt ne peut-il pas approcher davantage de la limite légale à mesure que les cours se rapprochent du pair?

BILLETS EN CIRCULATION.

4 0/0	Janvier	643
5 0/0	Février	624
5 0/0	Mars	599
5 0/0	Avril	595
5 0/0	**Mai**	**590**

L'*affaiblissement* de la circulation est la conséquence naturelle de l'augmentation des espèces et de la diminution des escomptes et des avances. La régularité de ce mouvement, sa continuité, étaient un signe évident de la nécessité de modifier le taux de l'escompte.

COMPTES COURANTS PARTICULIERS.

4 0/0	Janvier	153
5 0/0	Février	153
5 0/0	Mars	157
5 0/0	Avril	202
5 0/0	**Mai**	**167**

Nous avons déjà indiqué plus haut, comme étant l'une des causes de la réduction des comptes courants, l'escompte direct par les capitalistes du papier de commerce qui n'allait plus à la Banque; une autre cause des retraits de fonds, c'est l'achat des bonnes valeurs dépréciées à la Bourse par une panique sans motifs. On remarque en effet dans les situations comparées de la Banque, que le chiffre le plus élevé des comptes courants correspond à l'époque de la plus grande baisse, tandis que la situation au 11 mai, qui fait ressortir une diminution de 35 millions sur les comptes courants, suit immédiatement une liquidation qui a vu lever une très-grande quantité de titres et effectuer des escomptes importants. Les bas prix ont donc déterminé des achats sérieux, soldés avec des capitaux sans emploi et en dehors de toute spéculation à découvert.

Cette circonstance est précieuse à noter et présage une grande fermeté de cours, qu'augmentera encore la mesure prise par la Banque en faveur du commerce et des emprunteurs sur titres.

RÉSUMÉ.

Nous avons peu de choses à ajouter aux chiffres et aux observations sommaires qui précèdent non pas pour justifier la réduction du taux de l'escompte, mais afin de démontrer qu'elle était dans la force des choses et une nécessité impérieuse de la situation respective de la Banque et de la place.

Maintenant, un fait assez remarquable, et dont nous devons dire deux mots, s'est produit, qui a vivement étonné quelques personnes. Le jour même où la Banque de France réduisait le taux de son escompte de 5 à 4 0/0, la Banque d'Angleterre élevait le sien de 5 à 5 1/2. L'opposition qui apparaît entre ces deux mesures indique des situations de place différentes, mais elle n'a rien qui doive nous inquiéter. Depuis plusieurs mois déjà, à mesure que les caisses de la Banque de France s'emplissaient de matières envoyées du Nord et du Sud-Est, les coffres de la Banque d'Angleterre continuaient à se vider pour des expéditions lointaines, pour des *settlements* dans des pays nouveaux qui ne renverront la contre-partie de ces premières mises que dans plusieurs années. Maintenant, y a-t-il à craindre que la différence entre le taux de l'escompte dans les deux pays détermine des opérations qui soient défavorables à la France? En aucune manière. S'il s'agit d'importations mensuelles à solder, nous n'achèterons pas pour le seul plaisir d'être agréables à nos voisins, mais parce que nous y trouverons un bénéfice à réaliser : résultat qui est à poursuivre et non à craindre.

Si ce sont seulement des arbitrages de change, si nous prenons de l'argent à la Banque de France à 4 0/0, et que nous le prêtions sur bonne garantie aux Anglais à 5 1/4 0/0, c'est-à-dire meilleur marché que ne le ferait la Banque de Londres, c'est encore nous qui ferons le plus gros bénéfice, et l'avantage offert à l'emprunteur anglais sera la prime qui nous vaudra sa clientèle : là, encore donc, point de crainte à concevoir, mais bien plutôt un but à atteindre, si nous ne trouvons pas en France de meilleur placement de nos capitaux. Nous n'en sommes pas encore là, par malheur : ce n'est pas 5 1/4 0/0 que rapportent nos bonnes valeurs, mais 7 0/0 Voilà le véritable emploi de nos fonds et de ceux que la Banque nous offre à 4 0/0, laissant ainsi un profit net de 3 0/0 à ceux qui lui empruntent.

Encore une fois, donc, pas de craintes du côté de l'Angleterre, et des bénéfices à réaliser pour tout le monde, grâce à l'initiative que le Conseil de la Banque de France a prise d'une manière si opportune.

AD. BLAISE (des Vosges).

P. S. La réduction du taux de l'escompte a été accueillie à la Bourse par une hausse générale sur toutes les valeurs, et spécialement par une amélioration de 50 fr. sur le cours des actions de la Banque. En servant le public et l'industrie, la Banque a donc fait elle-même une excellente affaire.

Situation de la Banque de France et de ses succursales au Jeudi 13 avril 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	249,018,429 56
Numéraire dans les succursales.	160,612,447 »
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	2,257,353 35
Portefeuille de Paris, dont 53,358,195 fr. provenant des succursales..........	165,112,561 53
Portefeuille des succursales, effets sur place............	170,643,822 »
Avances sur lingots et monnaies	4,022,600 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	4,284,693 »
Avances sur effets publics français......................	19,346,136 40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	6,439,950 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	36,273,000 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales............	14,459,220 »
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848...............	70,000,000 »
Escompte au trésor de bons du trésor.	30,000,000 »
Rentes de la réserve	10 000,000 »
Rentes, fonds disponibles.....	55,447,573 97
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	4,019,088 »
Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte	» »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	1,158,432 87
Divers......................	2,000,400 65
Effets en souffrance.........	98,001 05
	1,003,193,409 08

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000 »
Réserve de la Banque.........	12 980,750 14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque............	455,370,400 »
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	134,782,675 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	7,040,615 16
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	13,131,001 »
Compte courant du Trésor créditeur....................	71,589,499 77
Comptes courants de Paris....	166,503,353 14
Comptes courants dans les succursales.................	29,610,612 »
Dividendes à payer..........	443,864 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	9,776,024 21
Droits de garde.	14,069 83
Ré-compte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	4,289,106 13
Divers.....................	2,412,438 14
	1,003,193,409 08

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,
Comte D'ARGOUT.

Revenus probables des chemins de fer pour 1854.

L'étude des chemins de fer nous a amenés souvent à apprécier les revenus probables des actions de nos principales lignes. Ces appréciations, faites quelquefois à des époques peu avancées de l'année, se sont généralement réalisées; mais pour l'année 1853, tous les revenus ont été inférieurs à nos prévisions. Ainsi, nous avions évalué les revenus de l'Or-

léans à 67 fr. par action
Du Lyon à 42 —
Du Strasbourg à 56 —
Du Nord à 50 —

Le produit pour ces quatre chemins n'a été en réalité :
Pour l'Orléans, que de 62 f. 10 par act.
Pour le Lyon, que de 37 50 —
Pour le Strasbourg, que de 50 30 —
Pour le Nord, que de 46 —

Ces différences assez considérables méritent quelques explications qui seront une nouvelle preuve de la réserve et de l'attention que nous portons dans ces études et du désir que nous avons d'éclairer nos abonnés.

Les recettes sur le chemin d'Orléans suivaient une marche ascendante très-prononcée par suite de l'ouverture de la ligne jusqu'à Bordeaux, lorsque l'accident de Poitiers est arrivé. Par suite, le nombre des trains a été réduit et la vitesse ralentie ; le chiffre des recettes s'est par conséquent abaissé. De plus, le procès fait à la Compagnie d'Orléans, en mettant à sa charge des dépenses considérables et tout à fait imprévues, a contribué à diminuer le revenu pour l'année 1853. Ce sont ces causes qui ont plus particulièrement contribué à abaisser le revenu, qui se serait sans cela tout à fait rapproché du chiffre de 67 fr.

Nul n'ignore que sur le chemin de Paris à Lyon, la cause unique de la diminution du dividende est le traité passé avec la Compagnie de Dijon, par lequel 25,000 actions nouvelles ont été créées, avec jouissance du dividende de 1853.

Pour le chemin de Paris à Strasbourg, la différence entre nos évaluations et le résultat réel provient des frais d'exploitation qui, sur une recette de 40,000 fr. par kilomètre, ont atteint 40 0/0, chiffre supérieur à la proportion établie sur d'autres chemins. Toutefois, il faut considérer que les chemins de fer, dès les premières années de leur exploitation, subissent des dépenses plus fortes, parce que le personnel n'est pas suffisamment expérimenté et que les services ne sont pas complétement organisés.

Quant au chemin du Nord, nous attendons que le rapport du Conseil d'administration nous soit connu pour apprécier la cause de la différence entre notre prévision de 50 fr. et le revenu réel, qu'on nous assure être de 46 fr. divisé comme suit : 16 fr. pour intérêt à raison de 4 0/0, et un dividende qui sera payé le 1er juillet prochain et qu'on dit devoir s'élever à 30 fr.

En attendant que nous puissions compléter ce travail, nous ferons une appréciation du revenu probable de ces chemins pour l'année 1854, tout en rappelant à nos abonnés que ces aperçus, que nous essayons de rendre aussi justes, aussi précis que possible, sont cependant soumis à des changements et à des modifications provoqués par les événements ou les circonstances.

Chemin du Nord. — Les recettes pour l'exercice 1854 s'élevaient au 29 avril à 11,598,558 05
Elles n'avaient produit, pendant la même période de 1853, que 9,848,434 03

Différence en faveur de 1854, 1,750,124 02

En admettant que les huit autres mois de l'année produisent un accroissement proportionnel de recettes, l'excédant de recette pour 1854 s'élèverait à 5,255,000 »
Frais d'exploitation à 35 0/0, 1,837,500 »

Reste net, 3,412,500 »

Soit par action, 8 50
Le revenu de 1853 s'étant élevé à 46 »

Le revenu par action serait par conséquent de 54 50

Chemin d'Orléans. — Les recettes au 29 avril s'élevaient, pour 1854 à 12,624,156 68
Elles n'avaient été, pour 1853, que de 9,779,789 30

L'excédant pour l'époque correspondante de 1854 s'élève à 2,844,367 38

Il est probable que la pose de la seconde voie sur toute la ligne de Bordeaux permettra de multiplier les convois et surtout ceux à grande vitesse; néanmoins nous supposons un accroissement de recettes également proportionnel, et par suite l'augmentation s'élèvera à 7,533,000
En portant les frais d'exploitation à 35 0/0 (1), 2,636,000
L'excédant de revenu s'élèvera à 4,897,000
Soit par action 16 »
En ajoutant le revenu de l'année 1853, 62 10
Le revenu pour 1854 s'élèvera à 78 10 par action.

Chemin de Paris à Lyon. — Le revenu probable des actions de Paris à Lyon pour 1854 a été l'objet d'une appréciation dans le dernier rapport présenté à l'assemblée des actionnaires. Cette appréciation, faite avec une extrême modération, porte le produit des actions à 74 fr., et dans cette estimation les frais d'exploitation sont évalués à 35 0/0, chiffre évidemment élevé, pour une ligne construite avec tant de soins, et qui n'a à desservir aucun embranchement ni ligne secondaire. Or une simple économie de 5 0/0 sur les frais d'exploitation représente un accroissement de dividende de 1,350,000 fr., soit par action environ 5 fr. 50 c., ce qui porterait le revenu total pour l'année 1854 à environ 80 fr. par action.

Dans l'avenir, le montant de la réserve, qui, pour 1854, servira à élever le revenu, sera compensé par l'accroissement des recettes résultant du raccordement avec le chemin de Lyon à la Méditerranée, et dès lors les produits des années suivantes ne seront probablement pas inférieurs aux revenus de 1854.

(1) Les frais d'exploitation et les *charges* d'emprunts ont été pour 1853 de 44 0/0; nous ne comptons sur l'excédant de recettes que les frais *spéciaux* d'exploitation.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg. — Les recettes, pour les quatre premiers mois de l'exercice 1844, se sont élevées (29 avril), à 8,591,165 63
Elles n'avaient été pour la même période de 1853 que de 6,587,317 58

Ce qui forme un excédant de 2,003,848 05

En admettant que le mouvement des recettes se continue dans la même proportion jusqu'à la fin de l'année (1), les produits bruts de 1854 atteindraient au moins 33 millions de francs, ou près de 54,000 fr. par kilomètre. Avec un tel chiffre, on pourra sans doute réduire les frais d'exploitation à 35 0/0; calculons cependant encore les frais à 40 0/0, et nous arriverons aux résultats suivants :

Recettes brutes,		33,000,000
Intérêts et recettes diverses,		300,000
Ensemble,		33,300,000
A déduire :		
Impôt du dixième, détaxes, subventions aux correspondances, etc.		2,300,000
Reste brut,		31,000,000
Frais d'exploitation, 40 0/0,		12,400,000
Produit net,		18,600,000
A défalquer :		
Service de l'emprunt de 25 millions à 5 0/0,	1,275,000	
Caisse de retraite,	75,000	
		1,350,000
Bénéfice,		17,250,000
Réserve, 5 0/0 sur 12,250,000,		612,500
Reste pour les actionnaires,		16,637,500

ou 66 fr. 55 c. par action.

Nous continuerons cet examen pour d'autres lignes dans nos prochains numéros.

J. Mirès.

(1) Dans tous les cas, l'ouverture de l'embranchement de Reims comblera les affaiblissements qui pourraient se produire.

Recettes comparées des Chemins de fer français.

1er TRIMESTRE 1853 ET 1854.

Bien que nous ayons publié dans notre numéro du 22 avril, d'après les renseignements fournis par les compagnies, un tableau des recettes comparées des chemins de fer français pendant le premier trimestre de chacune des années 1853 et 1854, nous croyons utile de reproduire un tableau analogue inséré au *Moniteur* de cette semaine, par le ministère des travaux publics.

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

Direction générale des Chemins de fer (bureau de statistique).

RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PREMIER TRIMESTRE. — 1854 ET 1853.

NOM des CHEMINS.	1854.		1853.		PAR KILOMÈTRE.					
					RECETTE TOTALE.		DIFFÉRENCE			
							TOTALE		POUR CENT	
	Longueur exploitée pendant le trimestre entier.	1er TRIMESTRE.	Longueur exploitée pendant le trimestre entier.	1er TRIMESTRE.	1854.	1853.	en plus.	en moins.	en plus.	en moins.
	k.	fr.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	710	8,617,099	710	7,276,253	12,136	10,248	1,888	»	18,42	»
Anzin à Somain	19	77,107	19	69,453	4,058	3,655	403	»	11,02	»
Est. Paris à Strasbourg et embranch.	632 A	6,293,164	623	4,813,315	9,957	7,726	2,231	»	28,87	»
Est. Montereau à Troyes	100	364,914	100	277,764	3,649	2,777	872	»	31,40	»
Strasbourg à Bâle	141	754,277 B	141	624,615 B	5,350	4,429	920	»	20,77	»
Mulhouse à Thann	21	41,986	21	42,415	1,999	2,019	»	20	»	9,90
Paris à Saint-Germain et Argenteuil	26	265,373 C	26	223,184 C	10,206	8,584	1,622	»	18,89	»
Ouest	161 D	1,377,436 E	149	1,162,008	8,555	7,798	757	»	9,70	»
Paris à Rouen	140	2,507,015	140	2,209,388	17,907	15,781	2,126	»	13.47	»
Rouen au Havre	92	1,166,041	92	900,907	12,674	9,792	2,882	»	29,43	»
Rouen à Dieppe	51	161,270	51	167,608	3,162	3,286	»	124	»	3,77
Paris à Orsay (à Sceaux)	11	47,432	11	41,262	4,312	3.751	561	»	14.05	»
Orléans et prolongements	1,114 F	9,383,926	922	7,121,366	8,425	7,723	702	»	9,00	»
Paris à Lyon	383	4,493,424	383	4,191,969	11,732	10,945	787	»	7,10	»
Lyon à la Méditerranée	299 G	2,329,037 H	299	1,801,254	7,789	6,024	1,765	»	20,29	»
Grand-Central (jonction de Rhône et Loire)	152	2,140,904	152	1,638,125	14,085	10,777	3,308	»	30,69	»
Midi (Bordeaux à la Teste)	53	72,119	53	46 262	1,360	872	488	»	55,06	»
Chemin de Ceinture	6 I	51,018	6	27,708	8,503	4,618	3,885	»	84,12	»
Totaux et moyennes	4,111	40,145,632	3,898	32,634,856	9,765	8,372	1,393		16,32	

(A) A la longueur de Paris à Strasbourg et de Pouard à la frontière, exploitée en 1853, doit s'ajouter, pour 1854, celle de la section de Blesmes à Saint-Dizier, ouverte le 15 février.

(B) Non compris le prélèvement sur les recettes de Mulhouse.

(C) Non compris les redevances de Rouen et de l'Ouest, montant, pour 1854, à 196,298 fr., et, pour 1853, à 194,951 fr.

(D) A la longueur de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche) et celle de Viroflay à la Loupe, exploitées en 1853, doit s'ajouter, pour 1854, celle de la section de la Loupe à Nogent-le-Rotrou, ouverte le 16 février.

(E) Savoir : Paris à Versailles (rive droite. 270,937
Paris à Versailles (rive gauche 160,800
Paris à Nogent 945,600

(F) A la longueur de Paris à Poitiers, Corbeil, Nantes, Châteauroux et Nevers, et d'Angoulême à Bordeaux, exploitée pendant le premier trimestre de 1853, doivent s'ajouter, pour 1854, celle de la section du Guétin à Moulins (ouverte le 15 mai 1853), celle de Poitiers à Angoulême (ouverte le 18 juillet), et celle de Moulins à Varennes (ouverte le 22 août.

(G) D'Avignon à Marseille et de Tarascon à Cette et à la Grand'Combe (rive droite du Rhône).

(H) Savoir : Avignon à Marseille. 1,311,008
Rive droite du Rhône. 1,018,029

(I) De la gare de Rouen à celle de Strasbourg.

Ce tableau fait ressortir, entre les deux périodes, une augmentation de recette de HUIT MILLIONS environ (1). Cette augmentation n'est pas due seulement à l'extension des voies ferrées ; elle tient plus essentiellement encore au développement progressif du mouvement commercial. Il résulte, en effet, du tableau ci-dessus, que le *revenu kilométrique* s'est élevé, en 1854, comparativement avec 1853, de 8.372 fr. à 9,765; ce qui donne, à l'avantage de 1854, une différence de 1,393 fr. par kilomètre, soit 16 fr. 63 c. 0/0.

(1) Les comptes du premier trimestre de 1854 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

D'après ce tableau, l'étendue totale des chemins exploités était :

Pendant le 1er trimestre de 1853 de 3,898 k.

Pendant le 1er trimestre de 1854 de 4,111 k.

Le produit kilométrique, qui avait été en 1853 de 8,372 fr.
est, pour 1854, de 9,765

Ce qui donne une augmentation kilométrique, parallèle à l'extension du réseau, de 16.63 0/0.

Quant au chiffre total des recettes brutes, il avait été, en 1853, de 32,634,856 fr.
Il a été, pour 1854, de 40,145,632

L'augmentation de la recette brute est ainsi de 22.7 0/0, et la plus notable partie de cet accroissement est due, ainsi que le fait

observer *le Moniteur*, au développement progressif du mouvement commercial en France pendant cette période.

Sauf le chemin de Dieppe, affermé à la Compagnie de Rouen et dont les recettes brutes ont diminué de 6,300 fr. environ, diminution insignifiante, toutes les autres lignes présentent un accroissement qu'il est curieux de rapprocher de la baisse qu'ont subie les actions.

Lignes.	Cours au 30 avril. 1853.	Cours au 30 avril. 1854.	Baisse de prix 0/0.	Augm. de recet 0/0.
Nord,	917	740	19	18
Strasbourg,	950(1)	730	13	29
Saint-Germain,	950(2)	550	42	19
Ouest,	795	555	44(3)	10
Rouen,	1165	835	28	13
Havre,	545	410	25	29
Orléans,	1070	1055	2	31 (6)
Lyon,	955	810	15(4)	7
Méditerranée,	845	670	27(5)	29

Cette contradiction entre l'accroissement des produits des chemins de fer et la diminution de leur valeur capitale, est trop déraisonnable pour durer longtemps.

Si, au mois d'avril 1853, les cours n'avaient rien d'artificiel, ce que nous croyons, non-seulement ils auraient dû se maintenir, mais s'élever même en raison de l'augmentation des recettes et présenter, à la fin d'avril 1854, des améliorations notables, proportionnelles au développement des produits. Puisque c'est le contraire qui a eu lieu, par suite d'une panique irréfléchie, on doit s'attendre, maintenant que le calme rentre dans tous les esprits, à une réaction en sens inverse.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer d'Orléans et prolongement.

OUVERTURE DE LA SECTION DE CHATEAUROUX A ARGENTON.

Nous empruntons au *Moniteur* les quelques lignes qu'il a consacrées à l'ouverture de la section de Châteauroux à Argenton, faisant partie du prolongement du chemin de fer d'Orléans sur Limoges. Au premier jour, nous irons visiter cette section, ce qui nous permettra d'en parler avec connaissance de cause et avec plus d'étendue.

Ad. Blaise (des Vosges).

« L'ouverture de la section du chemin de fer de Châteauroux à Limoges, comprise entre Châteauroux et Argenton, vient d'avoir lieu le 2 mai.

» Quelques jours auparavant, M. le comte Dubois, directeur général des chemins de fer, qui avait été chargé par S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, de visiter la ligne, s'est rendu sur les lieux, accompagné de M. Didion, directeur des chemins de fer d'Orléans, et de MM. Borrel, ingénieur en chef, et Planchat, ingénieur ordinaire, chargés de la direction des travaux pour le compte de l'Etat.

» La construction de cette ligne, dont le développement entre Châteauroux et Argenton est de 31 kilomètres environ, a présenté, sur 4 kilomètres, des difficultés considérables, et a exigé sur ce point des travaux d'art importants.

» Sur ces 4 kilomètres se succèdent immédiatement :

» Des tranchées coupées à 16 et 21 mètres de profondeur ;

» Un souterrain de 1,000 mètres ;

» Et un viaduc composé de 13 arches de 13 mètres d'ouverture et de 38 mètres d'élévation.

» Malgré les frais qu'ont entraînés ces divers ouvrages, malgré les difficultés que la résistance des rochers ou le peu de consistance des terrains ont opposées sur d'autres points à l'établissement de la voie, les travaux ont été exécutés dans des conditions financières avantageuses : les dépenses à la charge du trésor public, évaluées dans les projets primitifs à la somme de 5,887,451 fr., ne paraissent pas devoir dépasser 4,500,000 francs, et une économie de 1,400,000 fr. environ sera ainsi obtenue.

» L'achèvement, au delà d'Argenton, du surplus de la ligne de Châteauroux à Limoges, se poursuit avec activité; les départements du Centre seront, dans un assez court délai, dotés d'une voie de fer qui donnera la plus utile impulsion à leur agriculture et à leur industrie. (*Moniteur*.)

Chemin de Provins aux Ormes.

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs de la fusion de cette ligne avec le chemin de Mulhouse. — Les études faites par les ingénieurs des chemins de l'Est avaient indiqué que le tracé le plus court, le plus avantageux et en même temps le plus économique de la ligne de Paris à Mulhouse, était le passage par le chemin de Provins aux Ormes ; en conséquence, les administrateurs des deux chemins avaient arrêté les bases d'un traité pour être soumis au conseil d'administration des chemins de l'Est; lorsque des intérêts privés et des intérêts de localités sont intervenus pour empêcher la conclusion d'une affaire utile à toutes les parties.

Par suite de cette opposition, plusieurs tracés ont été étudiés ; nous les résumons :

D'après les plans présentés par la Compagnie de Strasbourg, et approuvés par le Conseil général des ponts et chaussées, le tracé de la ligne de Mulhouse descendrait du plateau de la Brie par la vallée de Saint-Loup, et irait joindre la ligne des Ormes au moulin Besnard ; le tracé suivrait cette ligne jusqu'au-dessous de Chalmaison, et prendrait ensuite le chemin de Montereau à Troyes aux abords d'Everly, en aval de Nogent.

C'est l'adoption de ce tracé qui a servi de base pour la négociation entre la campagne des Ormes et celle de Strasbourg.

Les Provinois, voulant rapprocher la ligne de leur ville, ont provoqué l'études de deux nouveaux tracés. Le premier tracé descend par le Durtin, passe au nord de Provins, et traverse en souterrain le plateau de Sourdun, pour aboutir au chemin de Troyes près de Nogent.

Cette ligne exigerait une dépense de 5 millions de plus que celle du Moulin-Besnard ; la voie serait d'ailleurs établie sur un mauvais sol, car on rencontrerait des argiles coulantes dans le souterrain.

Le second tracé irait joindre le chemin des Ormes, vers Saint-Colombes, à 3 kilomètres de Provins. Il coûterait moins cher que le précédent, mais il ajouterait au développement de la voie près de 5 kilomètres, et sa dépense s'élèverait encore à plus de 2 millions de francs au-dessus de celle du tracé de Moulin-Besnard.

Il est évident que si l'on changeait les plans primitifs qui ont déjà reçu l'approbation de l'administration supérieure, on porterait un tort considérable aux actionnaires, et l'on gâterait la ligne de Mulhouse pour satisfaire à quelques exigences particulières.

Nous comptons trop sur la haute justice de l'administration supérieure et sur l'intelligence des administrateurs du chemin de l'Est, pour mettre en doute un choix que tous les intérêts commandent.

Devina.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Plusieurs journaux ont annoncé que l'inauguration de la section du chemin de fer de la Méditerranée, entre Valence et Montélimart, avait eu lieu le 1er mai.

Le fait annoncé est inexact en ce sens qu'il n'y a eu ni inauguration par la Compagnie, ni même réception officielle par les agents de l'administration. Tout ce qui a pu avoir lieu, c'est une promenade faite sur la voie nouvelle par les entrepreneurs anglais qui l'ont exécutée, et par quelques personnes de la localité, invitées par eux.

La réception du chemin, non pas seulement entre Valence et Montélimart, mais

(1) Le cours des actions de Strasbourg était en 1853 de 885 fr. ; nous le réduisons à 850 fr., c'est-à-dire de la prime de 35 fr. afférente à l'action nouvelle de l'Est au 29 avril 1854, afin d'avoir des termes de comparaison exacts.

(2) Les actions de Saint-Germain ayant été dédoublées, nous portons seulement pour avril 1853 la moitié du cours de 1,900 fr., coté à cette époque.

(3) Le calcul porte, non sur le cours nominal, mais sur la somme effectuée à débourser. Il n'y a que 250 f. versés sur l'Ouest, soit 250 fr. à déduire du prix.

(4) Même observation. Il n'y a que 250 fr. versés sur Lyon, soit 250 fr. à déduire.

(5) Même observation. 300 fr. versés sur la Méditerranée ; 200 fr. à déduire.

(6) L'augmentation des recettes kilométrique n'est, d'après *le Moniteur*, que de 9 0/0 pour Orléans; mais c'est l'augmentation totale des recettes qu'il faut avoir en vue, parce qu'elle profite tout entière aux actions ; or, cet accroissement est de 2,204,560 fr. sur 7,121,366 fr., soit de 31 0/0.

entre Valence et Avignon, sera faite du 20 au 25 de ce mois; l'ouverture au public suivra cette reconnaissance et l'autorisation ministérielle; elle aura lieu pour le 1er juin au plus tard, en même temps que l'ouverture de la section de Chalon à Vaise. Nous ne croyons pas que ces deux ouvertures donnent lieu à aucune fête publique.

Les détails suivants, relatifs aux travaux de la section du chemin de la Méditerranée comprise entre Valence et Montélimart, sont empruntés aux journaux du pays; nous avons lieu de les croire exacts.

AD. BLAISE (des Vosges).

« Le parcours est très-pittoresque. D'un côté, l'Ardèche, avec sa chaîne de montagnes noires et rocheuses, avec ses débris de vieux châteaux, jetés de loin en loin, épars et croulants: Crussol, Soyons, Charmes, Beauchastel, Lavoulte, le Pouzin, Rochemoure, le Teil, Baix; de l'autre, les magnifiques vallées de la Drôme et du Rhône aux larges et pittoresques horizons, aux coteaux fertiles et couverts de riantes habitations et de florissants villages, Lavache, Etoile, Livron, Loriol, Mirmande, Derbières, tout cela se rassemble, se confond et fait que l'œil du voyageur croit se reposer sur un immense jardin dans tout le parcours de Valence à Montélimar, tant la richesse du sol et la grandeur artistique des points de vue sont incomparables.

» Le pont de la Drôme, établi sur radier général, présente une longueur totale de 120 mètres. Il est l'œuvre de M. l'ingénieur Molard, qui, lui-même, en a tracé les plans et dirigé les travaux d'ensemble. C'est le plus bel ouvrage qui ait été exécuté entre Valence et Montélimar, et l'on est étonné de l'activité qu'il a fallu apporter dans les travaux pour le terminer en moins d'une année. Il se compose de six arches de 16 mètres d'ouverture chacune; le surbaissement des voûtes dénote beaucoup de hardiesse et de goût.

» Ce qui frappe surtout l'observateur dans la partie artistique du pont, c'est un mélange très-heureux qui a été fait de la pierre-marbre de Chomérac et de la pierre Cruas. Ainsi les piles et les voûtes ont une teinte foncée, tandis que les tympans sont d'un jaune clair; cet effet, vu de loin, est admirable; il donne aux têtes du pont un cachet d'originalité qui plaît beaucoup. De fort belles digues ont été élevées aux abords pour contenir la rivière de la Drôme dans l'immense lit qui lui est tracé.»

Chemin de fer de Saint-Germain.

SECTION DU BOIS DE BOULOGNE.

Ainsi qu'il était facile de s'y attendre, la circulation sur le chemin de fer du bois de Boulogne n'a cessé de s'accroître depuis son ouverture.

Aux chiffres que nous avons publiés dans notre dernier numéro, sur la circulation des trois premiers jours de mise en activité, viennent se joindre les suivants:

Vendredi	5 mai	(pluie)	3,993	voyageurs.
Samedi	6	d°	2,900	»
Dimanche	7	d°	6,166	»
Lundi	8	d°	4,291	»
Mardi	9	(couvert)	4,487	»
Mercredi	10	(beau)	5,412	»
Jeudi	11	d°	7,341	»
Total de la semaine..			34,596	»

On voit par ces chiffres, qui ne comprennent, d'ailleurs, que le nombre des billets délivrés, à l'exclusion des voyageurs par abonnement, avec quelle facilité la circulation, sur le chemin de Boulogne, réalisera, dès les débuts, les espérances des actionnaires de Saint-Germain.

AD. BLAISE (des Vosges).

Nouveau système de pont en fer et tôle.

SYSTÈME CADIAT ET OUDRY.

Pont de Brest.

Nous lisons dans *le Moniteur* du 12 mai:

« S. M. l'Empereur accompagnée de S. Exc. » le maréchal Vaillant, ministre de la guerre, » de S. Exc. le ministre des travaux publics, » de M. le comte de Morny, de M. le baron de » Béville, colonel du génie et de M. le comte » de Nieuwerkerke, directeur général des mu- » sées, a visité, au Louvre, le modèle en fer » d'un pont tournant adopté par le conseil gé- » néral des ponts et chaussées pour la ville de » Brest, d'après les plans et le système de » MM. Cadiat et Oudry.

» Ce pont, destiné à relier les deux rives de la » Penfeld, traversera cette rivière, au moyen » d'une seule arche de 104 mètres d'ouverture, » et à une hauteur suffisante au-dessus du ni- » veau de la mer, pour permettre le passage » des navires de commerce.

» Lorsque les vaisseaux de guerre se présen- » teront, l'arche s'ouvrira, et, au moyen d'un » mécanisme ingénieux, manœuvré par quatre » hommes, elle se divisera en deux parties » égales qui, pivotant sur deux tours en gra- » nit, laisseront libre l'entrée du port, et ne » changeront absolument rien à ses conditions » actuelles.

» Sa Majesté a surtout admiré la hardiesse » et la solidité qui se trouvent alliées dans » cette construction, grâce à l'emploi exclusif » du fer et de la tôle.

» Sa Majesté a adressé les paroles les plus » flatteuses aux auteurs du projet, et a exprimé » à M. le ministre des travaux publics son in- » tention de faire établir des ponts fixes d'a- » près ce principe sur différents points de la » Seine. »

A la note succincte du *Moniteur*, nous sommes en mesure d'ajouter les détails suivants:

Le modèle du pont de Brest, exécuté avec le plus grand soin, à l'échelle de 0m,03 par mètre (1/33e environ), a vivement attiré l'attention de Sa Majesté; possédant de profondes connaissances en mécanique, elle s'est plu à faire à M. Oudry d'assez nombreuses objections.

Cet ingénieur les ayant résolues avec succès, Sa Majesté lui a adressé les éloges les plus flatteurs sur la simplicité de conception, l'élégance et la hardiesse d'exécution qui caractérisent l'œuvre qui lui était soumise.

Un projet de pont fixe, à voitures, d'une seule arche à établir sur la Seine à Paris, dressé par MM. Oudry et Cadiat, ayant été mis sous les yeux de Sa Majesté, elle a daigné pousser la bienveillance jusqu'à dire qu'elle serait enchantée de voir ce travail exécuté.

Après avoir en quelques mots rendu compte de la visite de Sa Majesté au modèle du pont de Brest, nous allons essayer de donner à nos lecteurs une idée de ce gigantesque travail.

Le pont de Brest est un pont tournant; il doit être établi sur le port du Commerce pour relier Brest à Recouvrance. Le port du Commerce étant situé entre le port militaire et la rade, il faut nécessairement que l'établissement de ce pont satisfasse à toutes les exigences de la marine.

Ces exigences, formulées depuis longtemps, sont celles-ci:

Pouvoir en tout temps et très-rapidement donner passage aux vaisseaux de guerre portant toute leur mâture.

N'établir dans le chenal aucun obstacle fixe ou provisoire, attendu que ces obstacles pourraient causer des envasements.

D'un autre côté, la ville de Brest, que le pont a pour but de satisfaire, avait posé des conditions assez difficiles à remplir. Elle voulait avoir un passage sûr, qui ne fût soumis à aucune restriction de vitesse ou de chargement et qui se raccordât facilement avec les quartiers à mettre en communication. On voit, d'après cela, que le problème que MM. Oudry et Cadiat n'ont pas craint d'aborder, n'était pas des plus aisés à résoudre.

La solution adoptée par MM. Oudry et Cadiat est, comme nous l'avons dit, un pont tournant; ce pont est à deux volées; les piles sur lesquelles ces volées pivotent sont en dehors du chenal, sur les quais; quand les volées sont ouvertes, elles se rangent sur les quais, de façon à laisser le bras de mer entièrement libre.

L'ouverture des volées peut avoir lieu indifféremment d'un côté ou de l'autre, les volées devant être construites sur des échafaudages établis sur les quais, dans la position qu'elles occuperont quand le port sera ouvert. On voit que les ingénieurs n'éludent point les volontés de la marine.

Pour satisfaire aux intérêts de la ville de Brest, ils ont placé le pont à environ 30 mètres de hauteur au dessus du niveau de la basse mer (cette hauteur est celle des tabliers des ponts suspendus de la Roche-Bernard et de Cubzac); ils ont, de plus, disposé les volées de façon à pouvoir les faire arc-bouter entre elles et contre les culées quand elles sont en place, et à faire ainsi d'elles deux, dans toute l'acception du mot, un pont fixe, sur lequel les locomotives pourraient au besoin passer.

La hauteur du pont au dessus de la mer étant suffisante pour permettre le passage des navires de commerce, le pont n'aura à s'ouvrir en réalité que pour le passage des vaisseaux de guerre. Comme le nombre des

vaisseaux qui entrent au port ou qui en sortent est, en moyenne, de soixante environ, le pont n'aura guère à s'ouvrir plus de 60 fois par an; la presque permanence du passage est ainsi assurée.

La largeur du bras de mer, que le pont pourra à volonté franchir ou laisser libre, est de 104 mètres ; chaque volée a ainsi 52 mètres d'encorbellement du côté du large ; à l'arrière, l'encorbellement est moindre ; mais, pour compenser cette moindre longueur, l'about est lesté d'un contre-poids réglé de façon à ce que le centre de gravité de chaque volée passe par l'axe de rotation.

Chaque volée, qui est une véritable poutre évidée en fer, de 82 mètres de longueur et de 7 mètres de largeur, pesant environ 1,200,000 kilos, fonctionne dans l'état permanent comme une grue à double bras.

Cette grue repose, à l'aide d'une couronne mobile de rouleaux coniques, sur une pile en granit de 9 mètres de diamètre, d'environ 14 mètres de hauteur au-dessus des quais.

Les rouleaux, au nombre de 30, ont 0m,80 de diamètre moyen ; ils portent chacun 40,000 kilos.

Des dispositions fort ingénieuses et fort simples permettent de régler les choses de façon à faire porter à tous les rouleaux leur part de charge.

La mobilité de ces énormes poutres est telle que deux hommes agissant avec une force moyenne sur les crics de manœuvre, pourront en moins de cinq minutes faire faire à chaque volée un quart de révolution.

Quand les volées sont bout à bout, les deux encorbellements du côté du large faisant effet d'une travée de pont à arcs surbaissés de 104 mètres d'ouverture, et les deux encorbellements du côté de terre simulant des fermes, dites à l'américaine, reposant, à l'une de leurs extrémités, sur la pile de rotation, et à l'autre extrémité, sur une retraite des culées, l'esprit est parfaitement rassuré sur la solidité de la construction.

L'arc-boutement des volées entre elles, à l'aide de coins remplissant l'espace entre les rotules qui terminent les abouts des volées, est, sans contredit, un des détails les plus ingénieux du projet; les moyens employés permettent, en effet, de ramener les abouts des deux volées à la même hauteur en moins d'une minute, et de lever la clef qui porte les cales en forme de trépan, en moins d'une minute et demie

Le calage au milieu du pont étant fait, on opère en moins d'une minute celui des abouts des culasses contre les culées par des moyens analogues.

Le temps total nécessaire pour fermer complétement le pont et le livrer au passage, est ainsi de dix minutes au plus, en y comprenant le temps perdu par les fausses manœuvres et celui nécessaire pour le transport des deux hommes affectés au mouvement de chaque poutre.

Nous espérons voir commencer avant peu ce grand et magnifique travail qui, n'ayant encore aucun précédent, est de nature à attirer de toutes les parties du monde sur nos ingénieurs une considération justement méritée.

L'exécution de ce pont étant confiée à la Compagnie des ponts en fer (système Cadiat et Oudry), et autres travaux en fer, nous pensons que les deux volées du pont de Brest s'exécuteront dans les vastes ateliers que cette Compagnie possède à Grenelle, près Paris.

G. Lenoir.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Nord	705,386 »	103,617	17.2
Havre	77,101 »	150	0.1
Strasbourg	555,252 »	87,733	18.7
Bale	73,675 »	9,678	15.1
Ouest	145,308 »	7,182	5.1
Méditerranée	191,781 »	36,302	23.3
Gd central	165,534 »	8,734	2.2
		Diminutions. 1853. Totale	0/0.
Lyon	379,047 »	9,466	2.4
Rouen	178,700 »	11,945	6.2

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — L'assemblée générale aura lieu le mercredi 24 mai 1854, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Déposer, au moins, quarante actions, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez M. N. M. Rothschild et fils.

Midi. — Assemblée générale le 30 mai, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts sont reçus de dix heures du matin à deux heures, à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Victor Emmanuel. — Assemblée le 23 courant, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à 3 heures. Déposer 20 actions du 12 au 20 courant.

Mines de la Loire. — L'assemblée est ajournée.

Houillères et Fonderies de l'Aveyron (forges de Decazeville). — Assemblée générale annuelle, le mardi 16 mai, à midi précis, dans les salons de Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

APPELS DE FONDS.

Chemins de l'Est. — Versement de 150 fr. sur les actions nouvelles créées à la suite de la concession du 17 août 1853, du 5 au 15 mai courant, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 francs pour intérêts de six mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Le Crédit mobilier se charge d'opérer le versement.

L'avance se fera jusqu'au 1er novembre à 4 0/0 d'intérêt. Les personnes qui voudront retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société du Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée. S'adresser, pour le dépôt des titres, 16, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai.

Lyon. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû pour chaque jour de retard à partir du 1er juillet, passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Ouest. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., depuis le 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 est dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse est ouverte de 10 à 3 heures, à la gare, rue Saint-Lazare.

Central Suisse. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 32 fr. 10 c.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

(Voir aux échanges de titres et aux appels de fonds.)

Lyon. — Quatrième coupon des obligations.

A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

Rouen au Havre. — 12 fr. par action.

Ouest. — 16 fr. par action.

St-Germain. — Dividende de 20 fr.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — 16 fr. par action.

Graissessac a Béziers. — Intérêt de 5 0/0.

Mines de la Loire. — Dividende de 22 fr.

Crédit foncier. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

Vieille-Montagne. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

Anvers a Gand. — 13 fr.

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

MINES DE STOLBERG. — Dividende provisoire de 50 fr.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

EST. — Les titres nominatifs des actions nouvelles sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

A partir du 1er juin prochain, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

CENTRAL SUISSE. — Voir dans le corps du journal ce qui concerne l'échange de titres.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Le 4 mai, à 3 heures, a eu lieu le tirage au sort de 56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852, 13 obligations de l'émission de 1853 (rachat du chemin de Gray) et 8 de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

(Nous avons publié, le 6 mai, les numéros sortis.)

Paiement à la caisse de la Société à partir du 1er juin.

GRAND-CENTRAL. — Tirage du 9 mai courant :

1° MM. les porteurs des deux actions de capital nos 306 et 4,690 de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à Lyon, sont prévenus qu'il est attribué, savoir :

A l'action n° 306, 25 obligations de 625 fr., *1re série*, numérotées de 95,172 à 95,196 ;

A l'action n° 4,690, 25 obligations de 625 fr., *1re série*, numérotées de 95,272 à 95,296.

MM. les actionnaires de la même Compagnie, porteurs de *titres provisoires* de fractions, non encore échangés contre des obligations, sont également prévenus que les 53 obligations du n° 65,320 au n° 95,372, attribuées aux fractions, resteront, pour cette fois, en dehors des chances du tirage.

2° MM. les porteurs des actions n° 2,401 à 2,500, nos 2,656 — 2,686 — 2,705 — 2,825 — 2,856 — 2,936 — 2,946 — 2,998 — 3,481 — 3,570, de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à la Loire, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre ci-dessus, les obligations de 625 fr., *1re série*, numérotées de 102,393 à 102,616, et à raison de deux obligations par ancienne action.

3° MM. les porteurs des 245 actions non échangées de la Compagnie du chemin d'Andrezieux à Roanne, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre d'inscription des actions sur les livres à souche de ladite Compagnie, un pareil nombre d'obligations de 500 fr., *2e série*, de la Compagnie des chemins de jonction, numérotées de 11,324 à 11,568.

GRAND-CENTRAL. — Les obligations de Rhône et Loire sorties au tirage du 9 mai et destinées à être amorties sont : 86 obligations de la 1re série remboursables à 625, du n° 25,800 au n° 25,885 inclus 108 de la 2e série remboursables à 500 fr., du n° 575 à 682 inclus. Le remboursement a lieu à partir du 15 mai, 15, place Vendôme.

Le 30 mai, à 3 heures, 16, place Vendôme, tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de St-Etienne à Lyon, à amortir le 1er juillet prochain.

OUEST. — *Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles rive droite.* Tirage, le 17 mai courant, à une heure, des obligations à amortir sur les emprunts de 1839 et 1843 de la Compagnie de Versailles, rive droite, et sur les emprunts des 7 mai, 27 août 1852 et 17 juillet 1853 de la Compagnie de l'Ouest.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854 ; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

C. DEVINA.

Chemins de fer de l'Est.

Cahier des charges supplémentaire. (Annexe à la convention relative à la fusion avec Strasbourg et Bâle).

Art. 1er. Le tarif des objets divers est fixé de la manière suivante, par pièce et par kilomètre :

	Péage fr. c.	Transport. fr. c.	Total. fr. c.
Wagon ou chariot vide, pouvant porter jusqu'à 6 tonnes...	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot vide, pouvant porter au-dessus de 6 tonnes...	0 12	0 08	0 20
Ne traînant pas de convois.			
Locomotives pesant jusqu'à 18 tonnes...	1 80	1 20	3 »
Locomotives au-dessus de 18 tonnes...	2 25	1 50	3 75
Tenders jusqu'à 10 tonnes..	0 90	0 60	1 50
Tenders au-dessus de 10 tonnes...	1 35	0 90	2 25

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convois lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui à payer pour un wagon marchant à vide.

Art. 2. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogr.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à à 5,000 kilogr. mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 3. 1° Le transport des lettres et des dépêches sera fait dans les conditions stipulées aux cahiers des charges des 14 décembre 1844 pour la ligne de Montereau à Troyes, 19 juillet 1845 pour la ligne de Paris à Strasbourg et ses embranchements, 25 février 1852 pour la ligne de Bâle à Strasbourg et à Wissembourg, 25 mars 1852 pour l'embranchement de Metz à Thionville, 26 mars 1852 pour la ligne de Blesme à Gray, 17 août 1853 pour les lignes de Paris à Mulhouse, avec embranchement sur Coulommiers, de Nancy à Gray et de Vincennes, sauf, toutefois, les modifications suivantes, qui deviendront applicables à tout l'ensemble du réseau des chemins de fer de l'Est.

2° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service, le surplus des voitures restant à la disposition de la Compagnie.

3° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris.

L'administration pourra exiger une plus grande vitesse dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

4° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes ou son délégué.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

5° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de postes ou d'entrepôts des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

6° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

7° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

8° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêts de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

9° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange et à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 4. Le poids du chargement des wagons appartenant à d'autres Compagnies et admis à circuler sur les chemins de fer de l'Est pourra atteindre, sans augmentation du tarif, la limite du poids que la Compagnie adopte pour ses propres chargements.

Arrêté à Paris, le 20 avril 1854.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Chemins de fer Bavarois.

On écrit d'Augsbourg, le 1er mai :

« Notre chemin de fer a été livré aujourd'hui à la circulation jusqu'à Ulm, de manière qu'une voie ferrée non interrompue existe maintenant entre Munich et Paris, Calais et le Havre. Aujourd'hui ont commencé également

les trains accélérés, ce qui permet d'aller en deux heures d'ici à Ulm, en six heures jusqu'à Linpau, en quatre heures et demie à Nuremberg, en dix heures trois quarts à Hof, d'où l'on peut se rendre encore avant le soir à Leipsick. »

Chemins de fer Allemands.

On écrit de Leipsick (Saxe), le 4 mai :

« Les gouvernements d'Allemagne se concertent en ce moment afin de donner en général une plus grande vitesse à la marche des convois sur les chemins de fer, surtout à celle des trains accélérés. Ils se proposent aussi de réduire de beaucoup le temps d'arrêt des convois aux stations intermédiaires, qui, en Allemagne, est beaucoup plus long que dans les autres pays.

» Les railways d'Allemagne sur lesquels on déploie la plus grande vitesse de marche sont ceux de Berlin à Breslau, de Leipsick à Dresde et de Cologne à Minden. »

Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale annuelle, tenue à Angleur le 25 avril 1854.

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte, comme de coutume, des opérations de notre Société pendant l'exercice dernier.

Deux faits importants pour la Vieille-Montagne se sont produits pendant cette période de temps.

Nous voulons parler, d'une part, des fusions des Sociétés de la Prusse rhénane, de la Meuse, de Valentin-Cocq et du Blanc de zinc, et, de l'autre, de la création de la Société anonyme de Silésie.

Fusion des quatre Sociétés avec la Vieille-Montagne.

Ces fusions précitées, que, dans votre dernière séance d'avril 1853, vous avez autorisé à réaliser, et en vue desquelles vous avez approuvé des modifications à nos statuts, ont reçu la sanction du gouvernement belge.

Les mines et usines, les stocks de minerais et de produits fabriqués, le matériel, les approvisionnements, les encaisses des quatre Sociétés nous ont été livrés, avec toutes les valeurs actives et passives établies par le bilan de chacune de ces Sociétés.

Notre entrée en jouissance a remonté au 1er janvier 1853.

Toutes les opérations de l'exercice dernier ont donc eu lieu pour notre compte, et nous ont permis de constater l'exactitude de nos prévisions sur les résultats de ces annexions, et leur influence sur nos bénéfices annuels.

Nos prévisions mêmes ont été dépassées, en ce sens que, *dès la première année*, les bénéfices provenant de ces fusions ont atteint le chiffre du dividende afférent aux actions de la Vieille-Montagne, données en échange de l'apport desdites sociétés fusionnées.

Les fusions ont grossi nos établissements de quatre usines à zinc brut : Valentin-Cocq, Flône, Mülheim et Borbeck, usines qui peuvent produire annuellement de 6 à 8,000 tonnes de zinc brut; d'une houillère importante, celle de Valentin-Cocq ; de trois usines à blanc de zinc, Valentin-Cocq, Asnières et Mülheim, pouvant produire 6 à 8,000 tonnes de blanc de zinc ; de mines importantes de blende, plomb et calamine, sur les rives gauche et droite du Rhin, de Cologne à Coblentz, ainsi que dans le pays de Bade, près de Wiesloch.

Ces mines et usines nous ont créé, tant en Belgique qu'en Prusse, de nouveaux moyens de production, en même temps qu'elles nous ouvert le marché prussien, marché qui nous était fermé jusqu'ici par des droits d'entrée fort élevés.

Aussi regardons-nous que notre Société, en élargissant par ces annexions les bases de sa production, a fait une excellente opération, et s'est préparé des exploitations importantes pour l'avenir.

Notre entrée sur le marché allemand nous a donné une occasion toute naturelle de reprendre les négociations entamées à diverses reprises avec les principaux producteurs de la Haute-Silésie.

Société de Silésie.

Nous avons prêté notre concours à la formation de la Société actuelle, qui, comme vous le savez, Messieurs, a son capital et son administration propres, et est entièrement distincte de la nôtre.

Cette Société a été approuvée définitivement par arrêté royal du Gouvernement prussien, en date du 28 septembre dernier.

Elle centralise une grande partie du commerce du zinc en Silésie.

Nous avons conclu avec elle un traité de participation pour la vente en commun de nos produits.

Une des conséquences de cet accord est la régularisation du commerce du zinc, qu'il protége tout à la fois contre le renchérissement excessif et contre l'extrême avilissement des prix, et qu'il préserve, par conséquent, de ces mouvements désordonnés si souvent désastreux tour à tour et pour le producteur et pour le consommateur.

Emprunt de 6 millions.

L'annexion des sociétés fusionnées étant opérée, et la Société de Silésie fondée, nous avons compris que nous devions pourvoir à des dépenses importantes pour développer tous les établissements que nous venions d'acquérir, et, avant que des événements politiques graves ne fussent venus troubler l'Europe, nous avons cru d'une sage prudence de conclure un emprunt qui nous assurât de plus grandes ressources financières, en rapport avec le développement de nos opérations industrielles.

Nous nous somme alors adressés à la Société du Crédit mobilier, et avons conclu avec elle, le 7 septembre dernier, un traité par lequel cette Société s'engageait à nous prêter 6 millions de francs contre la remise de 13,600 obligations à l'intérêt de 5 0/0, remboursables de fin 1866 à fin 1881, par tirages annuels.

Le traité a reçu son exécution ; les 6 millions nous ont été versés le 1er janvier.

Nous nous applaudissons d'avoir pris en temps utile cette mesure financière, qui a déjà reçu votre approbation par la part que divers d'entre vous ont prise dans la souscription des obligations, lors de leur émission par la Société du Crédit mobilier.

Houillère de Baldaz-Lalore.

Nous avons à vous parler encore de l'acquisition que nous avons faite de la houillère de Baldaz-Lalore, charbonnage situé sur la Meuse, dans les meilleures conditions de production ; après quelques travaux nécessaires pour augmenter son extraction, ce charbonnage et celui de Valentin-Cocq suffiront à l'alimentation de toutes nos usines belges

Ce charbonnage a été acheté à un prix très-avantageux. Le siége d'exploitation principal n'est pas encore entièrement achevé ; mais il le sera certainement dans le premier semestre 1855.

Nous pouvons estimer que mis sur le pied de production journalière de 3,000 hectolitres, il ne coûtera environ que 1 million, et produira des charbons gras et demi-gras à un prix de revient très-modique.

Voici maintenant, Messieurs, quel a été le mouvement de nos fabrications et de nos ventes pendant l'exercice dernier.

Leur chiffre général a été plus élevé que celui des années précédentes.

Extractions et fabrications.

Ainsi, nos extractions totales de minerais, dans toutes nos agences de mines de Belgique, de Prusse et du territoire neutre, ont été de 62,943 tonnes de minerais bruts, soit calamines, blendes, galène et minerais de fer ; et de 49,988 tonnes de charbon dans nos houillères de Valentin-Cocq, Flône et Baldaz-Lalore.

La production de zinc brut dans nos sept usines de Belgique et de Prusse a été de 17,007 tonnes.

La production de l'exercice 1852 n'avait été que de 12,699 tonnes.

Augmentation : 4,308 tonnes.

Nous avons, en outre, fabriqué une petite quantité de plomb, soit 42,300 kilog. à titre d'essai de nos minerais plombifères, et afin d'apprécier si nous avons plus d'intérêt à traiter par nous-mêmes nos galènes qu'à les vendre directement, suivant un tarif proportionnel à leur teneur métallique.

Nous avons, du reste, reconnu que la plupart de nos galènes étaient argentifères.

Nos laminages ont marché avec grande activité pendant l'exercice dernier.

Ils ont atteint le chiffre élevé de 16,397 tonnes, savoir :

Dans nos établissements de Belgique. 8,994
— — France.. 7,403

Nos productions de Blancs de zinc ont aussi pris un grand accroissement,

Elles se sont élevées à 3,910 tonnes.

Savoir : en France, 2,302.
en Belgique, 1,042.
en Prusse, 566.

L'industrie du blanc de zinc s'est développée rapidement par nos efforts de propagande, et à l'aide de nos relations commerciales.

Nous sommes parvenus à vaincre une partie des préjugés des peintres, des architectes et du public même ; nous avons donc lieu de croire que le terrain est aujourd'hui conquis et que notre industrie, si éminemment utile à l'humanité, continuera à se développer.

En résumé, nos fabrications ont été très-actives pendant l'exercice dernier, et nous pouvons vous dire que nos prix de revient ont été satisfaisants.

Comme de coutume, nos ventes ont dépassé nos productions, et nous ont permis de céder des parts aux Sociétés productrices de Belgique et de Silésie, sur des marchés de consommation que nous exploitons.

Elles se sont élevées dans tous pays, pour la part réservée à notre Société dans la participation, à 16,301 tonnes en zinc divers,
et à 3,902 — en blanc de zinc.

Ensemble, 20,203 tonnes.

Nos prix de vente, vers le milieu de l'exercice dernier, malgré les nuages politiques qui s'amoncelaient à l'horizon, se sont maintenus à des taux favorables.

Nous n'osons pas affirmer qu'il en sera toujours ainsi si la paix de l'Europe continue à être troublée, mais nous espérons cependant n'avoir plus à craindre des dépréciations aussi graves que celles qu'amenaient d'ordinaires les crises commerciales avant notre organisation actuelle.

Nous laissons à MM. vos commissaires, qui ont fait l'examen le plus attentif de nos comptes de l'exercice écoulé, le soin de vous en faire connaître les mouvements et les détails.

Nous nous bornons à vous présenter le résultat définitif du bilan de l'exercice clos au 31 décembre dernier. Les bénéfices nets de l'année 1853 se sont élevés à 5,181,480 91

Pour calculer les attributions dues au compte de réserve et les droits d'administration, il faut, selon l'art. 12 des statuts, prélever pour ordre une somme représentant l'intérêt à 5 0/0 du capital social, soit,	360,000 »
Reste	4,821,480 90
sur lesquels il a été atttribué pour le prélèvements au fonds de réserve, droits d'administration, de commissaires, de directeurs,	1,566,981 25
Net excédant,	3,254,499 61
auxquels il faut joindre les prélèvements pour ordre, indiqués plus haut,	360,000 »
	3,614,499 61
Sur cette somme de bénéfice, le Conseil décide qu'un dividende de fr. 40 par dixième sera réparti aux actions, soit fr. 90,000	3 600,000 »
Reste un solde créditeur au compte Profits et pertes,	14,499 61

Nous vous rappelons que, conformément à l'art. 13 des statuts, le paiement du dividende doit avoir lieu par moitié au 10 mai et au 10 novembre de cet exercice.

Il nous reste, Messieurs, à soumettre à votre approbation le contrat de fusion passé avec la Société du blanc de zinc, dont l'effet a remonté pour la Société au 1er janvier 1853.

Vous vous rappelez que lors de l'émission nouvelle de capital social, il avait été réservé le nombre d'actions nécessaires pour opérer cette fusion.

L'approbation que nous réclamons de vous est donc une mesure d'ordre.

Nous avons aussi à soumettre à votre ratification, aux termes de l'art. 35 des statuts, les acquisitions, ventes ou échanges d'immeubles qui ont eu lieu depuis votre dernière séance.

Vous aurez à procéder à la nomination d'un administrateur, en remplacement de M. le vicomte Charles Vilain XIIII, administrateur sortant, rééligible, ainsi qu'à la nomination d'un commissaire, en remplacement de M. Flury-Hérard, commissaire sortant, qui, aux termes de l'art. 33, ne peut être réélu dans la même année.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

31,210 *dixièmes étaient représentés.*

L'Assemblée a pris acte du rapport du Conseil d'administration et du rapport du commissaire de la Société ce dernier approuvant les comptes de l'exercice 1853, et donnant décharge au Conseil d'administration.

Divers achats d'immeubles, montant ensemble à 719,539 fr. 51 c., et diverses ventes de terrains et bâtiments, montant ensemble à 50,749 fr. 87 c., sont approuvés.

Le traité de fusion intervenu entre la Société de la Vieille-Montagne et celle du Blanc du zinc est ratifiée.

M. le vicomte Ch. Vilain XIIII est réélu administrateur.

M. Davignon père, ancien administrateur de la Vieille-Montagne, est nommé commissaire de la Société.

Toutes ces décisions sont prises à l'unanimité.

Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale extraordinaire du 27 avril 1854, tenue à Cologne.

Messieurs,

Pour nous conformer à l'art. 40 de nos statuts, nous devions vous convoquer en assemblée générale extraordinaire.

Nous profitons avec empressement de la première occasion pour nous mettre en rapport avec vous et pour vous donner quelques détails sur la constitution, la marche et l'avenir de notre Société.

Les 5 millions de thalers qui forment notre capital social ont été régulièrement versés entre nos mains pendant la constitution de la Société ; des traités provisoires passés avec les propriétaires des plus importantes mines de calamine de la Silésie nous ont assuré la possibilité d'acquérir, dès le début, une partie considérable de ces mines et de leurs principaux établissements.

Une portion de notre fonds social a été employée à ces acquisitions.

En réalisant donc ces traités, nous nous sommes trouvés, dès le 1er novembre, en état de produire plus de 6,000 tonnes de zinc.

Contrairement à ce qui arrive dans bien des exploitations où il faut tout créer, tout fonder, et immobiliser d'énormes capitaux pour arriver à produire après une grande perte de temps, nous avons trouvé des mines en exploitation, des usines en pleine activité, qui nous permettaient, dès le jour de notre entrée en possession, de commencer nos opérations.

Nous avons complété ensuite notre position de producteurs par l'acquisition de la majorité des parts d'une houillère qui donne les plus belles espérances, et par les locations, pour un long terme, d'usines et de laminoirs des plus considérables de la Silésie.

Dans une de ces usines acquises par nous, se trouve une petite fabrique de blanc de zinc, et nous sommes donc à même de livrer au commerce, dès cette année, notre production de 6,000 tonnes en zinc brut, laminé et blanc de zinc.

Les traités provisoires qui assuraient notre position de producteurs importants dès le début de notre constitution, nous garantissaient en même temps une position commerciale plus belle encore, en mettant entre nos mains la vente d'une quantité de zinc supérieure à celle que nous produisons, et qui, avec elle, nous donnait la vente de près des deux tiers de la production totale de la Silésie.

Pour assurer à cette quantité considérable de zinc un écoulement facile, et pour éviter une concurrence qui aurait nui à la régularisation du commerce, nous avons fait avec la Société de la Vieille-Montagne un traité qui nous assure une communauté de ventes, et nous fait profiter ainsi de nombreux débouchés établis depuis longtemps, tout en nous réservant spécialement certains marchés.

Il est facile d'apprécier les avantages que nous retirerons des relations ainsi établies avec la Société qui s'est mise à la tête du commerce du zinc.

Telle est, Messieurs, la constitution de notre Société ; et sur ces bases de production et de commerce, nous croyons lui avoir établi une situation très-forte, qui lui donnera de beaux bénéfices et lui promet un brillant avenir, même en restant dans les limites que nous venons d'indiquer.

Cependant divers pourparlers nous font penser qu'il serait possible d'accroître, à des conditions très-avantageuses, notre production, et de la doubler même par des achats de mines et d'usines importantes; nous voulons nous mettre en état de profiter des bonnes occasions qui peuvent se présenter, si toutefois les circonstances politiques ayant rendu aux affaires, par le calme, leur essor et leur prospérité, permettaient de le faire avec sécurité.

C'est, Messieurs, pour arriver à ce but, et pour avoir la faculté d'acheter, de fusionner, s'il y avait lieu, dans notre Société actuelle, d'autres établissements qui en sont restés en dehors jusqu'ici, que nous vous demandons l'autorisation d'augmenter le capital social, et de le porter à 10 millions de thalers, ainsi que le permet l'art. 11 des statuts.

Si vous adoptez notre proposition, nous aurons à solliciter du gouvernement prussien son approbation à l'augmentation de notre capital social. Il vous restera à décider si, pour la destination à donner au nouveau capital, vous vous en rapporterez à la prudence de votre Conseil d'administration, ou si vous déléguerez, à cet effet, des pouvoirs spéciaux à une commission choisie parmi vous.

Vous aurez également, Messieurs, à nommer, conformément à l'article 40 des statuts, trois commissaires chargés de vérifier les comptes et le bilan de la Société que nous devons vous présenter à l'assemblée générale ordinaire de l'année prochaine.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

L'assemblée vote l'augmentation du capital, qui sera porté à 10 millions de thalers.

Elle laisse à la prudence du Conseil d'administration à déterminer la destination du nouveau capital.

Elle nomme commissaires, pour vérifier les comptes de l'exercice 1854,

MM. Bleichroder, de Berlin.
Richard Weiss, de Breslau.
Ernest André, de Paris.

Ces résolutions sont toutes prises à l'unanimité des voix.

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois d'avril.

CHEMINS.	DATES.	TITRES DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
Est.......	4 avril....	Ordonnance qui fixe un tarif spécial pour le transport du plâtre à la petite vitesse, par chargement complet de 5,000 kil.	Tarif applicable au transport du plâtre expédié, par wagon complet, de certaines stations sur d'autres stations, dans le sens de Paris vers Strasbourg et la frontière d'Allemagne.
Est.......	5 avril....	Ordonnance concernant des modifications au transport des bestiaux, par wagon complet.	Tarif applicable au transport de bestiaux effectué des gares de Forbach, Saint-Avold, Metz, Pont-à-Mousson, Nancy, Toul et Commercy, sur la gare de La Villette et *vice versâ*
Ouest.....	5 avril....	Ordonnance concernant un tarif pour le transport, à la grande vitesse, des denrées alimentaires.	Tarif applicable au transport des denrées alimentaires, comprenant : beurre frais, œufs, volaille, gibier, viande fraîche, fruits, légumes et poisson frais, expédiées des gares de La Loupe, Courville et Chartres, en destination des halles de Paris et de Versailles.
Lyon.......	8 avril....	Ordonnance concernant la prorogation, jusqu'au 31 juillet prochain, des tarifs réduits pour le transport des grains, farines, légumes secs, riz et pommes de terre, et la réduction, jusqu'à la même époque, du tarif des fécules et avoines.	Prorogation des dispositions de l'arrêté ministériel du 17 septembre dernier, et de l'ordonnance de police du 5 octobre suivant.
Lyon.......	11 avril...	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des tuyaux de drainage en terre cuite.	Application du tarif spécial des tuiles et briques au transport des tuyaux de drainage en terre cuite.
Est..	11 avril....	Ordonnance concernant la prorogation, jusqu'au 30 avril courant, du tarif réduit pour le transport des farines, céréales, légumes secs, riz et avoine, et la réduction, jusqu'à la même époque, des fruits de chargement et de déchargement.	
Orléans...	11 avril....	Ordonnance concernant des tarifs spéciaux pour le transport des voyageurs dans la banlieue de Paris.	1° Cartes d'abonnement, valables pendant trois ou cinq mois, pour 1re et 2e classe. — 2° Billets d'abonnement pour 1re et 2e classe. — 3° Billets d'aller et retour (tous les jours, pour les trois classes.
Orléans et Nord....	18 avril...	Ordonnance concernant un tarif commun pour le transport de la houille et du coke, par wagon complet de 10,000 kil.	Tarif commun aux Compagnies des chemins de fer du Nord et de Paris à Orléans, pour le transport de la houille et du coke provenant des houillères du Nord et de la Belgique, expédiés par wagon complet de 10,000 kil., de Quiévrain, Valenciennes, Raismes, Somain et Douai, sur certaines stations de la ligne d'Orléans.
Lyon.......	20 avril...	Ordonnance concernant des modifications au tarif du transport des marchandises.	Modifications, additions et suppressions faites aux tarifs du transport des marchandises.
Ouest.....	22 avril...	Ordonnance qui fixe les tarifs des transports de toute nature, à la petite vitesse, sur la section de La Loupe à Nogent-le-Rotrou.	Application des tarifs actuellement en vigueur au transport : 1° des marchandises, 2° des voitures, 3° des animaux et bestiaux, par tête, 4° des animaux et bestiaux, par wagon complet.

NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

Correspondance.

M. D., à Cognac. — N° 1, non. — N° 3, oui. — N° 4, oui. — N° 5, on s'occupe d'une combinaison pour ce chemin.

M. V. G. I., à Quesnoy. — N° 1, la réponse qui vous a été faite est exacte; les coupons des actions sont faits de telle façon, que les titres doivent être présentés. — N° 2, mauvaise affaire.

M. B., à L. N. Z. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, oui. — N° 4, moins. — N° 5, c'est peu probable.

M. A. L. à Bordeaux. — N° 1, affaire excellente, mais il faut attendre qu'elle se développe. — N° 2, on s'occupe d'une combinaison qui pourra la relever. — N° 3, affaire dirigée en dépit du bon sens. — Nos 4 et 5, valeurs à tout repos, mais avec un avenir restreint.

M. N., à Troyes. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, 15 p/0. — N° 4, sans avenir.

M. F. P., à Bordeaux. — N° 1, la Compagnie s'y refuse avec raison. — N° 2, elle ne peut prendre aucune engagement à cet égard. — N° 3, arbitrage dangereux. — N° 4, 8 p/0.

M. ***. — Nos 1 et 2, Orléans. — N° 3, cela marche. — N° 4, non.

M. R., à X. — N° 1, achetez. — N° 2, à peu près. — N° 3, le déport sur la rente. — N° 4, non; l'absence de titres. — N° 5, excellent, — N° 6, ne pas s'engager à nouveau. — N° 7, Lyon.

M. Ad. C. — N° 1, jamais. — N° 2, excellent. — N° 3, avenir douteux. — N° 4, sans danger.

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1854.

Voyageurs..........	190,850.	Recettes.	150,479 90
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest.......			80,534 00
		Total.....	231,013 90

Avril 1853.

Voyageurs..........	139,573	Recettes..	166,733 26
Différence en faveur de 1854...			64,280 64

COMPARAISON :

Les quatre mois de 1854 ont donné....	714,801 40
La même période de 1853 a donné....	581,585 14
Différence en faveur de 1854......	133,216 26

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

80,292 voyageurs	290,812 65
Bagages, marchandises, etc.	414,573 71
TOTAL	705,386 36

Semaine correspondante de 1853.

76,013 voyageurs	277,947 45
Bagages, marchandises, etc.	323,820 93
PRODUIT total	601,768 38

Recette totale du 1er janvier au 6 mai.

1854	12,303,944 41
1853	10,450,202 41
DIFFÉRENCE	1,853,742 00

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

16,522 voyageurs	86,700 55
Bagages, marchandises, etc.	91,999 60
TOTAL de la semaine	178,700 15
TOTAL de l'exercice courant	3,590,325 25
Semaine correspondante de 1853	190 645 30
Exercice correspondant de 1853	3,217,353 30

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

10,543 voyageurs	31,407 83
Bagages, marchandises, etc.	45,694 10
TOTAL de la semaine	77,101 95
TOTAL de l'exercice courant	808,5 32 15
Semaine correspondante de 1853	76,951 80
TOTAL de l'exercice correspondant	740,079 50

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

Grande vitesse) 36,168 voyageurs	208,705 25
Petite vitesse) Bagages, marchand.	170,342 10
TOTAL de la semaine	370,047 35
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	6,144,376 35
TOTAL	6,523,423 70
Semaine correspondante de 1853	388,513 75
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	5,770,366 85
TOTAL de l'exercice correspondant	6,158,880 60

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 24 au 30 avril 1854.

12,716 voyageurs	28,912 70
Messageries, bagages, marchandises	44,662 56
TOTAL	73,575 26
Semaine correspondante de 1853	63,896 56
Recette totale du 1er janv. au 30 avril	1,026,501 44
— 1853	854,838 68
Différence en faveur de 1854	171,662 76

Recettes des premiers trimestres 1853-1854.

	1853	1854
Voyageurs	264,616 40	304,138 96
Marchandises, etc.	353,727 71	437,264 20
Total	618,344 11	741,403 16

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

Voyageurs	323,505 02
Bagages, marchandises, etc.	456,875 95
TOTAL	780,380 97
Semaine correspondante de 1853	609,563 46
Différence en faveur de 1854	170,817 51
Recettes du 1er janvier au 29 avril	12,624,156 68
Recette correspondante de 1853	9,779,789 30
Différence en faveur de 1854	2,844,367 58

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 18e semaine.

Du 30 avril au 6 mai 1854.

Voyageurs	237,743 32
Marchandises	317,509 06
TOTAL de la semaine	555,252 38
Recettes antérieures	8,591,165 63
TOTAL GÉNÉRAL	9,146,418 01
18e semaine de 1854	555,252 38
Semaine correspondante de 1853	467,519 34
Différence en faveur de 1854	87,733 04
Exercice 1854	9,146,418 01
Id. 1853	7,054,836 92
Différence en faveur de 1854	2.091,581 09

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 30 avril au 6 mai 1854

Voyageurs	11,540 70
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	22,791 75
TOTAL	34,332 45
Recettes antérieures	540,490 99
TOTAL	583,823 44

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 1er au 7 mai 1854.

Ouest. — 11,437 voyageurs (gr. vitesse	50,150 70
(Petite vitesse)	33,509 17
TOTAL	88,659 87
Rive droite. — 38,049 voyageurs	38,094 75
Rive gauche — 25,404 voyageurs	23,553 45
TOTAL	145,308 07
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	72,731 20
Rive droite	43,376 15
Rive gauche	22,018 25
TOTAL	138,125 60

Recette totale du 1er janvier au 7 mai 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	2.109,492 73
Idem. — 1853	1,744,717 04

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 23 au 29 avril 1854.

Voyageurs	82,032 94
Bagages et marchandises	109,748 19
TOTAL de la semaine	191,781 13
Semaine correspondante de 1853	155,478 72
Augmentation	36,302 41
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	3,138,763 50
Recette correspondante de 1853	2,448,860 22
Augmentation	680,894 28

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 23 au 29 avril inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

20,115 voyageurs, grande vitesse	40,137 37
Petite vitesse	116,965 02
Services annexes	8,432 59
TOTAL	165,534 98

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	35 400 31
Petite vitesse	116,280 89
Services annexes	10,119 64
TOTAL	161,800 85

Recette totale du 1er janvier au 22 avril :

1854	2,814,854 53
1853	2,399,926 39

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'avril.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	31,313 45	27,963 05	27,249 40
Bagages	585 09	553 46	339 97
Bétail	1,132 15	909 75	1149 25
Marchandises	18,284 03	6,626 16	13,607 04
	51,314 72	46,052 42	42,545 66

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'avril 1854 de fr. 5,262 30 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,769 06 sur 1852.

Chemin de fer d'Orsay.

Mois d'avril 1854.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1854..	52,465	25,322 20	558 75	25,880 95
1853..	30,586	13,948 85	309 90	14,258 75
En faveur de 1854	21,879	11,373 35	248 85	11,622 20

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations qu'ils pourront, *à partir du 10 mai courant*, se présenter à la caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre *des titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

Paris, le 8 mai 1854.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMINS DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des obligations suivantes de la Compagnie de Paris à Strasbourg et de la Compagnie de Montereau, sorties au tirage qui vient d'avoir lieu le 4 mai 1854, qu'elles seront remboursées au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, de onze heures à trois heures, savoir :

Pour les obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg, à partir du 1er juin 1854.

Pour celles de la Compagnie de Montereau, à partir du 1er juillet 1854.

Numéros sortis des 60,000 obligations du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Première Émission.

1—36.544	20—29.712	39—17.418
2— 1.715	21—42.404	40—25.807
3—16.908	22—22.754	41—23.117
4—39.892	23— 395	42—10.589
5-56.367	24—33.608	43—33.878
6—23.301	25—16.968	44—59.474
7—48.381	26—16 996	45—40.379
8—28.248	27—2 .809	46— 5.102
9—20.685	28—21.085	47 27 884
10—44.173	29—46.770	48—36 355
11—17.500	30—49.335	49—27.026
12—25.588	31—43.127	50—30.977
13—53.770	32—16.762	51— 5.479
14—58.784	33—44.916	52—55.310
15—58.507	34—23.958	53—22 090
16—28.457	35—33.324	54—30.860
17—56.896	36—51.128	55—48.820
18—45.618	37—40.921	56— 6.957
19—44.915	38—46.712	

Numéros sortis des 16,000 obligations du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Deuxième Émission.

Remboursement des actions de la Compagnie de Blesme à Gray.

1—61.930	6—63.050	11—60.816
2—63.228	7—66.846	12—69.070
3—67.808	8—68.544	13—71.718
4—74.962	9—73.594	14—70.545
5—68.388	10—68.769	15—66.867

Numéros sortis des obligations du chemin de Montereau.

Création de 1852.

1.293	2.410	2.100
3.138	1.835	1.315
802	900	

CHEMINS DE FER

DE L'EST, *rue et place de Strasbourg.*—MM. les porteurs d'actions du chemin de fer de Paris à Strasbourg (Est-anciennes), sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1853, soit 30 fr. 30 c., formant avec les 20 fr. déjà distribués un total de 50 fr. 30 c. par action, se paie, tous les jours, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue et place de Strasbourg, sur la présentation des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

50 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

DU NORD. L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite) et MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest, que le mercredi 17 courant, à une heure de l'après-midi, il sera procédé, en séance publique, au tirage des obligations à amortir sur les emprunts de 1839 et de 1843 de la Compagnie de la rive droite et sur les emprunts des 7 mai, 27 août 1852 et 17 juillet 1853 de la Compagnie de l'Ouest.

Les remboursements seront effectués à la caisse de la Compagnie de l'Ouest, gare Saint-Lazare, aux époques suivantes :

Emprunt de 1839, Rive droite, 1er juillet 1854;

Emprunt de 1843, Rive droite, 1er janvier 1855;

Emprunt du 7 mai 1852, Ouest, 1er juillet 1854;

Emprunt du 27 août 1852, Ouest, 1er juillet 1854.

Emprunt du 17 juillet 1853, Ouest. 1er juillet 1853.

Ce tirage aura lieu au siége de la Compagnie, gare Saint-Lazare.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Appel de 100 fr. par action. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie des chemins de jonction du Rhône à la Loire, sont informés que le tirage au sort qui a eu lieu le 9 mai 1854, en séance publique du Conseil d'administration, a désigné comme devant être amorties :

Les 86 obligations de la 1re série, remboursables à 625 fr., numérotées de 25,800 à 25,885 inclusivement;

Les 108 obligations de la 2e série, remboursables à 500 fr., numérotées de 575 à 682 inclusivement.

Le remboursement de ces obligations aura lieu sur la présentation des titres, à la caisse de la société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à partir du 15 mai courant.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,
A. Couvrox.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE. Le 30 mai courant, à trois heures, en séance publique du Conseil d'administration, au siége de la Compagnie, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, en liquidation, à amortir le 1er juillet prochain.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,
A. Couvrox.

COMPAGNIE

DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire, qui avait été convoquée pour le 27 avril dernier, n'ayant pu être régulièrement constituée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, est, aux termes de l'art. 32 des statuts, renvoyée au mardi 30 mai courant.

La réunion aura lieu à trois heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette seconde assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de cette assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts seront reçus de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire d'actions une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la délivrance des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite, comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. Poujard'hieu.

TRAIN DE POISSY. *De chaque jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

Aller. — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h. 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 30, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 50. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 10, — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures*.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. *Deuxième versement de 50 fr.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr., appelé primitivement moitié au 15 mars, et moitié au 15 mai, doit être parfait au plus tard à cette dernière date.

Aux termes des statuts, les actionnaires retardataires auront à payer les intérêts à raison de 5 0/0 l'an. Les numéros de leurs actions seront publiés à deux reprises. La première, immédiatement après le 15 mai; et la seconde, vingt jours après la première. Si ensuite, après un nouveau délai de quarante jours, le versement n'a pas été effectué, ces actions seront annulées, et la somme déjà versée restera acquise à la Compagnie.

Par décision de l'assemblée générale du 27 avril dernier, les actionnaires qui auront fait dans les délais ci-dessus relatés le versement de 50 fr., auront la faculté, moyennant deux paiements ultérieurs de 25 fr. chacun, au 15 novembre 1854 et au 15 février 1855, de libérer leurs actions à 200 fr., par l'échange de cinq actions libérées de 200 fr., contre deux actions libérées de 500 f.

Les deux versements aux 15 novembre et 15 février pourront être escomptés dès à présent, à raison de 4 1/0 l'an.

Les actionnaires qui préféreront conserver leurs titres actuels et continuer leurs versements au fur et à mesure d'appel jusqu'à 500 fr. par action, n'auront à verser, en 1854, que les 50 fr. appelés au 15 mai, et il leur est donné l'assurance que les appels ultérieurs ne dépasseront jamais le chiffre de 50 fr. à la fois, ni 100 fr. dans l'espace de six mois.

Ceux qui désireront se libérer dès à présent en versant jusqu'au complément de 500 fr. par action, jouiront de l'intérêt à 4 0/0 l'an depuis le jour de leur paiement.

Les versements sont reçus dès ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et C°, banquiers, 18, rue Bergère,

Et à Bâle, au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE. Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle, précédemment ajournée, aura lieu le mardi 6 juin prochain, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire: *ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853, *extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 3 juin, soit, et avant le 30 mai, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

CHEMIN DE FER

VICTOR — EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi 23 courant, à Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à trois heures de relevée, à l'effet de statuer sur d'importantes modifications au cahier des charges provisoirement conclues, à Turin, avec le ministère sarde.

Tout porteur de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale; nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit par lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes aura lieu contre la présentation des titres, à partir du 12 jusqu'au 20 courant, à trois heures :

A Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

A Chambéry, à la Banque de Savoie.

A Turin, chez MM. de Fernex, banquiers.

A Londres, 38, Trogmorton street, chez MM. sir John Easthope et C°.

On délivrera dans les mêmes lieux des modèles de pouvoirs.

Paris, le 10 mai 1854.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
L. Le Prevost.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se charge d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1er au 15 courant, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectue jusqu'au 1er novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT dirigée par MM. **BEAUCOURT et PÉRIER**, 6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heur, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours: les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*. — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs es 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

TRAITÉ JURIDIQUE

DE LA

CONSTRUCTION, DE L'EXPLOITATION

ET DE LA POLICE

Des Chemins de fer

CONTENANT

Commentaire des Lois et Règles de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, des Extractions de Matériaux, des Tarifs, des Transports de Marchandises, des Compétences, des Pénalités,

Par M. Eugène PAIGNON,

Avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

Un beau volume de 500 pages.

PRIX : 5 FRANCS.

Les chemins de fer ont été créés de notre temps. Leurs rapports avec les divers intérêts qu'ils ont rencontrés pour s'établir ont fait naître dans notre droit un grand nombre de questions nouvelles. Déjà plusieurs de ces questions se sont produites au Conseil d'État et devant les cours souveraines; elles y ont reçu des solutions dont on peut utilement se servir pour faire aujourd'hui une monographie des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Eugène Paignon avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a pour but d'exposer et de résoudre toutes les questions qu'ont fait naître les chemins de fer. Il envisage ces grands établissements sous trois aspects différents :

1° A l'état de *construction*, dans les rapports qu'ils ont avec la propriété privée; et, à cette occasion il est fait un commentaire sur les lois et les règles si délicates de l'*expropriation* pour cause d'utilité publique, et de l'*extraction* des matériaux;

2° A l'état d'*exploitation*; ici, les chemins de fer sont considérés comme des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises; toutes les questions du Code voiturin, si nombreuses et si difficiles, sont examinées et résolues; de plus, le droit nouveau pour l'établissement des tarifs de chemins de fer, qui intéresse le commerce et l'industrie, est exposé;

3° Enfin, cet ouvrage traite aussi de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, et de la pénalité établie par les lois spéciales de police sur les chemins de fer.

Un livre qui embrasse tant de matières sur un sujet tout nouveau, s'adresse à tout le monde. En effet, jurisconsultes, experts, avoués, avocats, financiers, industriels, commerçants, tous y trouveront des documents qu'il leur est utile de connaître.

Les titres de M. Eugène Paignon pour accomplir cette tâche résultent de sa position même, qui le place auprès des sources les plus élevées de la jurisprudence civile et administrative, et de son caractère de conseil judiciaire de plusieurs grandes Compagnies, qui lui a donné l'habitude pratique du contentieux en matière de chemins de fer. En lisant son livre, chacun appréciera si cette tâche a été bien remplie.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. Napoléon Chaix et C°, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées et cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

LIBRAIRIE. Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres,— Pièces de Théâtre et Romans illustrés,— Musée littéraire,— Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,
Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La hausse, qui avait déjà fait des progrès notables la semaine dernière, a continué, depuis huit jours, avec une nouvelle activité. Peu à peu, les craintes qu'avait fait naître la guerre d'Orient se calment, et les capitalistes qui s'étaient retirés des valeurs publiques se lassent de garder leurs fonds en caisse. La fermeté des cours de la Bourse les décide enfin à faire de nouveaux placements. Aussi, les capitaux affluaient ces jours-ci de la province, et les titres des bonnes valeurs devenaient de plus en plus rares sur la place, ce qui forçait de continuer chaque jour les escomptes sur une vaste échelle.

Il n'est pas étonnant que l'on soit obligé d'escompter chaque jour 100,000, 200,000 fr. de rentes 3 0/0, car les escomptes sont toujours nombreux: de sorte que, pour se procurer la livraison de 100,000 fr. de rentes, on est obligé, le plus souvent, de faire pour plus d'un million de rentes d'escompte.

En attendant, ces escomptes multipliés ont réduit chaque jour de plus en plus le nombre et la qualité des vendeurs. Le découvert s'est trouvé tellement réduit, que l'on a été obligé, ces jours-ci, d'escompter les vendeurs à peine. Aussi, la hausse a trouvé peu de résistance, et elle était surtout facilitée par les déports considérables qui se maintiennent continuellement, principalement pour les affaires faites en dehors du parquet.

Le mouvement a été très-remarquable sur presque toutes les lignes de chemins de fer. On a même observé, comme un symptôme très-favorable, que la spéculation a recommencé à s'occuper de quelques lignes qu'elle avait presque abandonnées depuis longtemps.

Les actions du Nord, qui depuis longtemps, avaient eu peu de mouvement, mais qui se maintenaient toujours avec une fermeté extraordinaire, ont été rapidement enlevées ces jours-ci. Beaucoup d'achats ont eu lieu en vue du dividende de 30 fr. qui sera fixé à l'assemblée générale du 21 courant. Cette valeur a monté, depuis huit jours, de 745 à 780 Lyon a été également très-recherché et en hausse continuelle. Cette ligne a monté de 823 75 à 860. On s'attend à une augmentation très-forte dans la recette après l'ouverture de la section de Chalon à Lyon.

L'Est a été plus délaissé par la spéculation depuis que son coupon a été détaché. Il a cependant été entraîné dans ce mouvement; mais la hausse a été plus importante sur les nouvelles de l'Est, qui donnent lieu tous les jours à des achats nombreux.

Saint-Germain a commencé à sortir de sa longue stagnation et il a monté plus rapidement que toutes les autres lignes, de 555 à 630. C'est par conséquent une hausse de 75 fr. en huit jours.

L'Orléans a été pendant plusieurs jours sans variations, mais il a fini par être entraîné à la hausse par le mouvement général et il a monté à 1,080.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 4 jusqu'à celle du 11 mai.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 65 15 à 66 60, et à terme de 64 85 à 66 30.

L'emprunt 3 0/0 de 1854 a monté de 64 50 à 66, et les certificats au-dessous de 1,000 fr., de 65 80 à 66 85.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 91 à 93, et à terme, de 91 à 92 90.

La Banque de France a monté de 2,700 à 2,720, en hausse de 20 fr.

Le Crédit mobilier a monté de 510 à 540, en hausse de 30.

Les actions du Nord ont monté de 745 à 785; elles ont fermé à 780, en hausse de 35 fr.

Les actions de l'Est ont monté de 717 50 à 730, elles ont fermé à 727 50, en hausse de 10 fr.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 546 25 à 570; elles ont fermé à 566 25, en hausse de 20 fr.

Lyon a monté de 823 75 à 865; elles ont fermé à 862 50, en hausse de 38 75.

Lyon à la Méditerranée a monté de 672 50 à 700, en hausse de 27 50.

Orléans, de 1,055 à 1,080, en hausse de 25 f.

Rouen a monté de 852 50 à 910; il a fermé à 902 50, en hausse de 50 fr.

Saint-Germain a monté de 552 50 à 530; il est resté à 522 50, en hausse de 70 fr.

Le Havre, de 412 50 à 440, en hausse de 27 50

Bâle de 367 50 à 375, en hausse de 7 50.

Le Grand-Central a monté de 405 à 447 50, en hausse de 42 50.

Le Midi a monté de 505 à 540, en hausse de 35 fr.

L'Ouest a monté de 560 à 592 50, en hausse de 32 50.

Lyon a monté de 550 à 580, en hausse de 30.

Cherbourg a monté de 555 à 470, en hausse de 25.

Genève a monté de 425 à 450.

Samedi. — Les cours étaient très-fermes, mais sans amélioration importante. Quelques lignes de chemins de fer étaient très demandées. Les titres sont devenus fort rares sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 65 70 à 65 50, et à terme de 65 55 à 65 45; l'emprunt de 1851, de 65 25 à 65, et les certificats d'emprunt, de 66 25 à 66; le 4 1/2 0/0, de 91 60 à 91 50 au comptant, et de 91 60 à 91 25 à terme. La Banque s'est tenue à 2 740. Le Crédit mobilier a varié de 518 75 à 515; le Nord, de 750 à 752 50; l'Est, de 720 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 560 à 555; Orléans, de 1,057 50 à 1,060 Rouen, de 860 à 865; Bâle, de 367 50 à 368 75; Lyon, de 830 à 828 75; le Grand-Central, de 407 50 à 410; le Midi, de 520 à 515; Saint-Germain, de 575 à 585. Le Havre a fait 415; la Méditerranée, 675; Genève, 425; l'Ouest, 570; Cherbourg, 450; Dijon, 560.

Lundi. — La rente était faible; cependant la baisse trouvait beaucoup de résistance; nos fonds étaient un peu affectés par la baisse des fonds anglais. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 65 10, et à terme de 15 c. à 65; l'emprunt, de 40 c. à 61 60; les certificats d'emprunt, de 25 c. à 65 75 Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 92, et de 05 c. seulement à terme à 91 30. La Banque s'est tenue à 2,710. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 fr. à 540; le Nord, de 2 50 à 750; l'Est, de 8 75 à 708 75; les nouvelles de l'Est, de 5 à 550; Lyon, de 2 50 à 826 25; Orléans, de 12 50 à 1,047 50; Rouen, de 1 25 à 865; la Méditerranée, de 5 à 670; Cherbourg, de 1 25 à 148 75; le Midi, de 2 50 à 512 50. Le Grand-Central a monté de 2 50 à 412 50; St-Germain, de 5 à 590; le Havre, de 3 75 à 418 75; l'Ouest, de 2 50 à 572 50. Dijon s'est tenu à 560; Genève, à 425.

Mardi. — La hausse a repris avec vigueur par suite de la continuation des escomptes qui ont lieu sur une vaste échelle, et qui épuisent la place de titres. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 60 c. à 65 70, et à terme de 55 c. à 65 55; l'emprunt de 1854, de 65 c. à 65 25; les certificats d'emprunt, de 50 c. à 66 25; le 4 1/2 0/0 de 60 c. au comptant à 92 60, et de 1 20 à terme à 92 50; la Banque, de 10 à 2,720; le Crédit mobilier, de 3 75 à 518 75; le Nord, de 5 à 755; l'Est, de 6 25 à 715; les nouvelles de l'Est, de 5 à 555; Lyon, de 11 25 à 837 50; Orléans, de 17 50 à 1,065; Rouen, de 6 25 à 872 50; Bâle, de 2 50 à 372 50; Saint-Germain, de 17 50 à 607 50; la Méditerranée, de 10 à 680; Genève, de 10 à 435; le Grand-Central, de 15 à 427 50; le Midi, de 5 à 520; Dijon, de 5 à 565; Cherbourg, de 6 25 à 455; l'Ouest, de 2 50 à 575. Le Havre a fléchi de 3 75 à 415.

Mercredi. — Le bruit que la Banque de France allait diminuer le taux de son escompte, joint à la hausse des fonds anglais et aux demandes continuelles de titres, a déterminé une nouvelle hausse rapide. Toutes les valeurs étaient demandées avec acharnement. La rente 3 0/0 a monté de 50 c au comptant à 66 20, et de 10 a 65 75 à terme; l'emprunt, de 35 à 66, et les certificats d'emprunt, de 25 à 66 50; le 4 1/2, de 40 c. au comptant à 93 et de 40 à terme à 92 90; le Crédit mobilier, de 8 75 à 527 50; le Nord, de 20 à 775; l'Est, de 6 25 à 721 25; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 562 50; Lyon, de 17 50 à 855. Orléans s'est tenu à 1,065. Rouen a monté de 23 50 à 895; le Havre, de 15 à 430; Saint-Germain, de 15 à 622 50; la Méditerranée, de 15 à 695; le Grand-Central, de 15 à 442 50; le Midi, de 5 à 525; Dijon, de 17 50 à 580; Cherbourg, de 15 à 470; l'Ouest, de 10 à 585; Genève, de 10 à 445.

Jeudi. — La nouvelle officielle de la réduction à 4 0/0 du taux d'escompte de la Banque de France a inspiré une nouvelle confiance aux spéculateurs Les cours ont éprouvé une hausse rapide sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 20 à 66 60, et à terme de 66 05 à 66 40. L'emprunt 3 0/0 de 1854 a fait 65 85, et les certificats, 67 à 66 85. Le 4 1/2 0/0 était stationnaire à 93; le Crédit mobilier, de 535 à 540; le Nord, de 775 à 780; l'Est, de 730 à 727 50; les nouvelles de l'Est, de 570 à 567 50; Lyon, de 865 à 860; Orléans, de 1,072 50 à 1,080; Rouen, de 910 à 95. Rouen était à 440; Bâle, à 375; Saint-Germain, de 630 à 622 50; le Grand-Central, de 442 50 à 447 50; Cherbourg, à 470; Dijon, de 585 à 580; la Méditerranée, à 700.

Vendredi. — On a pensé, au début de la Bourse, que l'élévation de 1/2 0/0 sur le taux d'escompte de la Banque d'Angleterre paralyserait l'effet favorable produit par la réduction de 1 0/0 sur le taux d'escompte de la Banque de France; mais les cours n'ont pas tardé à reprendre faveur, et toutes les valeurs sont restées avec une nouvelle tendance à la hausse. Le 3 0/0 a varié de 62 55 à 66 75 au comptant, et de 66 30 à 66 50 à terme. L'emprunt 3 0/0 a fait 66 10; les certificats de l'emprunt 3 0/0, 67 05. Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 à 93 10. La Banque a monté de 50 à 2,770. Le Nord a varié de 780 à 785; l'Est, de 727 50 à 730; les nouvelles de l'Est, de 567 50 à 570; Lyon, de 865 à 866 25; Orléans, de 1,080 à 1,082 50; Lyon à la Méditerranée, de 705 à 710; le Grand Central, de 450 à 462 50; Dijon, de 580 à 585. Saint-Germain était à 630; Cherbourg, à 470; l'Ouest à 595; Bâle, à 375; le Havre, à 430.

J. Mirès

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 6 au 12 mai 1854.

LONGUEUR Expl.	LONGUEUR totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Sommes payées	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	NOMS DES LIGNES	Samedi 6 Compt.	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Compt.	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Compt.	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Compt.	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Compt.	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Compt.	Vendredi 12 Terme
710	913	38	400.000	400	tout	11 fr. 50.	janv. juillet	Nord	752 50	750	750	750	755	750 25	775	760	760	760	765	765
tout.	128	99	70.000	500	tout	60 fr.	août février	Paris à Rouen	865	865	868 25	865	872 50	»	875	895	902 50	905	905	907 50
91	95	97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	415	»	418 75	»	415	»	430	»	440	445	450	450
»	51	95	30.000	500	400	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	200	»	210	»	200	»	272 50	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	420	»	448 75	»	455	460	470	»	479	485	470 50	490
tout.	23	99	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	Saint-Germain	595	595	590	595	607 50	613 75	622 50	625	620	630	610	630
tout.	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	290	»	295	»	»	»
174	530	99	70.000	500	250	21 fr.	chaq. année	Ouest	670	670	672 50	672 50	675	»	585	587 50	592 50	590	595	600
»	14	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	452 50	»	450	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1110	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1060	1057	1047 50	1050	1065	1060	1065	1070	1090	1090	1092 50	1087 50
627	724	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	Paris à Strasbourg	717 50	712 50	708 75	708 75	715	715	721 25	723 75	727 50	727 50	730	717 50
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0.	»	Id. nouvelles	565	552 50	553	550	555	557 50	562 50	567 50	566 25	564 50	567 50	570
11	200	99	84.000	350	tout	11 fr.	avril.	Strasbourg à Bâle	368 75	»	370	»	372 50	»	372 50	»	375	»	375	»
383	612	99	240.000	500	250	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	928 75	927 50	928 25	928 25	937 50	935	965	960	967 50	965	966 25	965
»	»	99	3.300	500	400	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.200	500	350	5 0/0 (1).	janv. juillet	Dijon à Besançon	560	562 50	560	555	562 50	563 75	580	575	560	»	565	562 50
»	287	99	80.000	500	300	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	425	»	425	»	435	432 50	445	450	445	450	455	455
294	618	99	90.000	500	300	10 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	675	675	670	670	690	677 50	695	697 50	700	762 50	710	717 50
»	960	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	545	530	542 50	545	540	530	521	532 50	540	540	540	540
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	915	99	180.000	500	200	4 0/0.	avril octobr.	Grand Central	410	408 75	412 50	415	437 50	432 50	442 50	445	447 50	450	462 50	465
»	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	99	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. an an	mars.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 6 Compt.	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Compt.	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Compt.	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Compt.	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Compt.	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Compt.	Vendredi 12 Terme
Rentes 3 0/0	65 50	65 15	65 10	65	65 70	65 5	65 20	65 95	65 80	66 30	66 75	65 25
Rentes 4 1/2 0/0	91 50	91 25	92	»	92 60	92 5	93	92 90	93	92 90	93 40	»
Banque de France	2710	»	2710	»	2720	»	»	»	»	»	2770	»
Crédit mobilier	545	545	540	540	518 75	519 75	527 50	530	541	540	565	560
Comptoir national	490	»	492 50	»	495	»	495	»	540	»	517 50	»
Banque foncière	450	»	450	»	450	»	457 50	457 50	457 50	470	460	»
Dº Obligations (Cert.)	915	»	»	»	920	»	930	»	932 50	»	935	»
Dº Obligations de 500 fr.	400	»	400	»	430	»	400	»	405	»	410	»
Dº 10e d'Obligations	95	»	»	»	97 50	»	100	»	»	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts aux nom.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1851.	150.000	75 ans	375	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	67.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	80.000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	Dº
1852.	182.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº.	3.300	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº
Dº.	50.300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1848.	10.830	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº.	9.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1852.	10.030	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853.	17.500	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	Dº
1841.	7.210	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº
1850.	9.494	75 —	1.175	tout.	1.250	25	»	Dº
1842.	6.008	17 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1848.	3.333	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1854.	100.000	» »	275	75	500	3 0/0	»	Dº
1845.	3.867	72 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	4.908	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1846.	15.000	70 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre.
1848.	9.000	67 —	00	tout.	1.250	0 0/0	Dº	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	»	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.
1841.	1.000	» »	500	tout.	625	25 »	Dº	avril octobre.

Cours du 6 au 12 mai 1854.

NOMS DES COMPAGNIES.	6	8	9	10	11	12
Nord-Boulogne	300	300	300	302 50	305	305
Paris à Lyon	900	903	900	900	900	901
Lyon à la Méditerranée 3 0/0	172 50	172 50	173	172 50	175	175
Dº Nouvelles 3 0/0	290	290	290	»	292 50	285
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	495	495	493	495	495	495
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
Ouest	950	»	950	952 50	»	»
Dº (nouvelles)	950	950	950	»	950	950
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
Dº (Nouvelles 1848)	»	»	»	990	»	»
Dº (Nouvelles 1852)	290	293 50	291 50	295	297 50	299 75
Dº (Nouvelles 1854)	240	292 50	250	255	2 0 75	294 25
Paris à Rouen	987 50	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	975	975	»	»	»
Rouen au Havre	»	»	925	945	925	»
Dº (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	475	475	475	475	490	490
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 5 au 11 mai 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

NOMS DES LIGNES.	5	6	9	10	11	12
Nord	737 50 à 743 75	745 à 750	756 à 760	757 50 à 712 50	765 à 775	761 75 à 775
Paris à Strasbourg	737 50 à 743 75	745 à 750	740 à 717 50	720 à 730 25	756 25 à 765	711 75 à 750
Orléans	1025 à 1075	1025 à 1075	1025 à 1075	1025 à 1075	1050 à 1100	10 0 à 1100
Paris à Rouen	825 à 873	825 à 875	825 à 875	850 à 875	850 à 875	850 à 900
Rouen au Havre	400 à 425	425 à 450	425 à 450	425 à 475	425 à 475	425 à 450
Lyon	815 à 810 75	820 à 827 50	818 75 à 825	830 à 835	835 à 845	843 75 à 850
Ouest	»	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours
Comto décret, Dethomas et Cº.	500	375	Echarcon ... Papeterie.	1000	1000
—	»	»	Essonne ... Papeterie.	1000	»
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1020	Bastennes ... Asphalte.	1000	400
Dº Dº (1852)	1000	1095	Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1550
Compagnie générale des Eaux	250	»	Aveyron (Decazeville) ... Forges.	3000	4000
Somme et Oise ... Canal.	1000	775	Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	560
Sambre française canalisée	500	1500	Alais ... Forges.	3000	1750
Tenez ... Cuivre.	100	» »	Chatillon et Commentry. Forges.	1000	1100
Vieille-Montagne ... Zinc.	200	600	Providence ... Forges.	1000	1020
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1300	Herserange (n. libér.) ... Forges.	301	205
Meuse ... Zinc.	250	»	Le Phœnix ...	750	»
Stolberg ... Zinc.	750	1000	De la Loire et de l'Ardèche ...	1/5001	3610
Eschweiler ...	750	650	Valentin-Cocq ... Usine.	500	800
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	100	36	Société Cail et Cº ... Usine.	500	602 50
Blanzy ... Charbon.	500	550	Christofle ... Usine.	500	915
Charlotte ... Charbon.	1/3320	510	Tayaux de Chameroy ... Usine.	500	»
Charbonnages belges	500	320	Télégraphe sous-marin ...	25	22 50
Pont de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	210	Gaz anglais (Paris) ...	2500	4000
Mines de la Loire ... Charbon.	1/72015	130	— français (Paris) ...	500	740
Centre-du-Flenu ... Charbon.	1000	150	— parisien (Paris) ...	1000	1275
Long-Pendu ... Charbon.	500	»	— de Belleville libéré ...	500	1100
Haute-Loire ... Charbon.	500	250	— du Nord (Batignolles) ...	500	625
Montchanin ... Charbon.	5000	»	— de l'Ouest (Passy) ...	500	705
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	500	— de l'Est (Vincennes) ...	500	»

Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours
Gaz de Wazemmes ...	500	»	Sécurité ... Maritime.	5000	20 0/0 b.
— d'Arles, 1re série ...	100	90	Sauvegarde ... Maritime.	5000	6 0/0 b.
— Dº 2e série ...	100	45	Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
— de Besançon ...	450	525	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
— de Boulogne (Paris) ...	1000	»	Générale ... Incendie.	5000	35.500
— de Versailles ...	300	375	Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
— de Cherbourg ...	500	70	France ... Incendie.	5000	35 0/0 b.
Messageries impériales ...	10000	40000	Phénix ... Incendie.	1000	3000
— Caillard ...	1000	600	Providence ... Incendie.	2000	20 0/0 b.
Gondoles parisiennes ...	100	101	Urbaine ... Incendie.	5000	32 0/0 b.
Omnibus (Entreprise générale) ...	1000	1700	Confiance ... Incendie.	5000	0 0/0 b.
Omnibus (rive gauche) ...	250	»	Éventualités d'Avignon ...	31 50	»
Favorites ... Omnibus.	900	1025	— de Cette ...	19	»
Hirondelles ... Omnibus.	1000	»	— de Fampoux ...	25	»
Orléanaises ... Omnibus.	1000	730	Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1115
Tricycles ... Omnibus.	500	500	— d'Aix-la-Chapelle ...	375	375
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	265	— de Montluçon ...	500	410
Dames ... Pet. voit.	500	520	Docks ...	250	197
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	500	Journaux réunis ...	500	540
Sylphides ... Pet. voit.	500	500	Maberly (Amiens) ...	500	725
Générale ... Ass. maritime.	12500	32 0/0 b.	Cohin (Frévent) ...	500	520
Lloyd français ... Maritime.	5000	9 0/0 b.	Gamaches ...	500	»
Union des Ports ... Maritime.	5000	8 0/0 b.	Palais de Cristal ...	100	47 50
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Richer ...	500	340

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N. 715. 18e ANNÉE. — N° 20. SAMEDI, 20 MAI 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

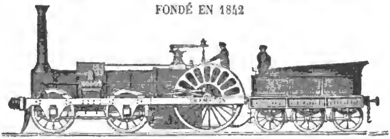
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur ancienne adresse.

SOMMAIRE.

Situation.

Nous sommes heureux d'avoir à constater la réalisation de toutes nos espérances. La réduction du taux de l'escompte par la Banque a imprimé à toutes les affaires financières une impulsion des plus favorables; en donnant la mesure de la confiance de cette grande institution, elle l'a rendue à beaucoup de capitalistes qui, ayant vendu leurs valeurs à de bons prix, il y a plusieurs mois, gardaient depuis lors leurs fonds sans emploi.

Voici les progrès des cours depuis le 3 mai, veille du jour où la réduction du tarif de l'escompte a été soumise pour la première fois au Conseil de la Banque, jusqu'au 18 de ce mois.

Valeurs.	Cours du 3 mai.	Cours du 18 mai.
—	—	—
3 0/0,	64 10	68 35
4 1/2 0/0,	90 50	95 »
Mobilier,	502 50	632 50
Saint-Germain,	550 »	715 »
Orléans,	1,050 »	1,122 50
Rouen,	850 »	922 50
Nord,	738 75	810 »
Est (anc.),	740 »	750 » (1)
— (nouv.),	542 50	585 »
Lyon,	815 »	917 50
Méditerranée,	662 50	755 »
Midi,	505 »	565 »
Ouest,	555 »	637 50
Grand-Central,	402 50	485 »

Ce n'était donc pas l'argent qui manquait aux acheteurs, mais la confiance. La réduction du taux de l'escompte par la Banque la leur a donnée; ils ont vu en outre combien les titres étaient solidement classés, puisque sur un capital de plus de deux milliards et demi représenté par les chemins de fer, il s'en trouvait seulement à la Banque pour 100 millions environ, comme garantie d'une avance de 51 millions. De là, des achats nombreux et une concurrence assez vive des capitaux pour que M. le ministre des finances ait fait insérer au *Moniteur* du 18 mai l'avis suivant :

« *Paris, le* 17 *mai.*

» Par décision du ministre des finances, l'intérêt attaché aux bons du Trésor public est ainsi fixé qu'il suit, à partir du 18 mai courant :

(1) Il a été détaché un coupon de 30 fr. 30 c. le 7 courant.

» A 3 et 1/2 0/0 par an pour les bons de trois à cinq mois d'échéance.

» A 4 0/0 pour les bons de six à onze mois.

» A 4 1/2 0/0 pour les bons à un an. »

En même temps, l'abondance des capitaux se faisait sentir aux Compagnies de l'Est et de Cherbourg par l'affluence des actionnaires venant effectuer leurs versements. A l'Est, par exemple, sur 150 fr. appelés, on avait la faculté de ne verser maintenant que 50 fr. par action et de ne payer les 100 fr. restants qu'au mois de novembre prochain; la majorité des actionnaires n'a pas fait usage de ce droit et a effectué de suite le paiement intégral des 150 fr. par action.

Un autre signe évident du retour de la confiance, c'est l'activité avec laquelle on a fait circuler cette semaine des bruits de fusion et de concessions nouvelles. On sait que nous avons pour système de ne pas nous faire prématurément les échos de bruits de cette nature : aussi ne parlons-nous de ceux qui ont couru cette semaine que comme d'une preuve de l'amélioration de l'esprit public.

Ce qu'il y a de bon surtout dans ce changement, c'est qu'il ne repose pas sur une modification de la situation politique de l'Europe. Dès les premiers jours de la crise, la France et l'Angleterre ont vu se grouper autour d'elles toutes les autres puissances continentales, et il a été certain pour tout le monde que la Russie resterait seule pour donner suite à ses plans de convoitise. Rien de changé à cet état de choses; toujours même calme et même fermeté dans la revendication du droit d'une part, et toujours même obstination dans l'injustice, l'intrigue et l'abus de la force de l'autre. La leçon d'Odessa n'a point été comprise et n'a pas amené de propositions d'arrangements; la lutte continue; elle va même s'engager plus énergiquement sur terre et sur mer qu'on ne l'a vu jusqu'à présent. Tout cela n'empêche pas la reprise des affaires, parce

que l'esprit public comprend mieux qu'il ne l'avait fait au premier moment, qu'une guerre juste, entreprise au nom de l'Europe entière pour défendre contre un barbare une nation faible, était une garantie de longue paix pour l'avenir, et que le seul moyen efficace d'adoucir les maux de cette guerre, et de couvrir à mesure les dépenses qu'elle entraîne, était de ne pas ralentir un seul instant l'activité industrielle et commerciale du pays.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

OUVERTURE DE REIMS. — PRISE DE POSSESSION DE BALE.

Après quelques retards, occasionnés par l'accomplissement de diverses formalités administratives et judiciaires, la Compagnie des chemins de fer de l'Est vient de terminer deux opérations assez importantes.

L'embranchement de Reims, reçu officiellement par M. le directeur général des chemins de fer, assisté des ingénieurs de l'Etat, a été mis en position d'être livré à la circulation. L'ouverture aura lieu le 5 juin; nous ferons connaître l'organisation du service.

Dimanche dernier, 14 mai, les administrateurs délégués de la Compagnie de l'Est ont pris livraison du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, réuni au réseau de l'Est par le décret du 20 avril 1854. Nous publions plus loin (voir aux annonces) les avis adressés par les deux Compagnies aux actionnaires de Bâle pour l'échange des titres de cette dernière Société en obligations de la Compagnie de l'Est.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer d'Orléans et prolongements.

Les forges sont toujours en retard de livrer à la Compagnie d'Orléans les rails nécessaires pour achever la pose de la seconde voie sur Bordeaux, et pour ouvrir les embranchements.

Ces délais sont on ne peut plus préjudiciables à l'intérêt public. Sur la ligne de Bordeaux, ils retardent l'organisation du service des marchandises en même temps qu'ils font diminuer le nombre des trains de voyageurs et réduire leur vitesse. Sur les embranchements, ils paralysent les affaires des contrées que le chemin de fer doit unir aux grands centres de commerce, et leur imposent le supplice de Tantale en ne leur permettant pas de se servir des travaux exécutés à si grands frais.

Sur la ligne de Clermont, on ne pourra ouvrir au 15 juin que la section de Varennes à Saint-Germain, point de bifurcation sur Roanne et Clermont. Cette ouverture aura lieu en temps utile pour que les baigneurs se rendant à Vichy puissent en profiter; mais le commerce de Clermont et tous les produits de la riche Limagne devront attendre on ne sait combien de mois avant de jouir du chemin de fer.

Sur Limoges, on pourrait ouvrir au printemps prochain les 105 kilom. qui restent à terminer, mais il faudrait que les forges fissent un effort auquel elles se montrent peu disposées.

En attendant, les travaux que la Compagnie est chargée d'exécuter pour l'établissement du chemin de Poitiers à la Rochelle et Rochefort, sont poussés avec une grande vigueur. Les propriétaires des terrains nécessaires ont mis la meilleure grâce à en autoriser l'occupation immédiate, sauf règlement ultérieur des indemnités, ce qui a permis d'organiser, sans aucun retard, des chantiers nombreux. Près de 3,000 ouvriers sont en ce moment à l'œuvre sur la seule section de Poitiers à Niort.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon.

On écrit de Lyon :

« Dimanche 14, M. Jullien, directeur, et plusieurs employés supérieurs du chemin de fer de Lyon, ont fait le trajet de Chalon à Vaise sur la voie ferrée qui doit être, comme on sait, livrée à la circulation le 30 du mois courant. C'est au moins le second essai de cette nature entrepris dans la première quinzaine de mai, et ces expériences ont paru généralement satisfaire l'administration. »

Plusieurs administrateurs de la Compagnie, membres du Comité de direction, doivent à leur tour parcourir la ligne dimanche 21 mai; la réception officielle par les ingénieurs de l'Etat aura lieu le 28 ou le 29 mai, le jour n'est pas exactement fixé; enfin, l'ouverture au public pourra être faite dans les premiers jours de juin.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Saint-Germain.

SECTION DU BOIS DE BOULOGNE.

La semaine qui vient de s'écouler a permis de constater à la fois et l'influence du beau temps sur la circulation que le chemin de fer d'Auteuil est appelé à desservir et l'extrême limite inférieure de cette circulation par une pluie diluvienne.

Le 12 et le 13 mai, jours de semaine, temps favorable, la circulation quotidienne a été de 6,345 et 6,574 personnes, les abonnés non compris. Le 14 mai était un dimanche, le temps très-beau; la circulation a atteint 20,310 voyageurs, et elle eût été plus considérable encore si la Compagnie avait pu disposer de la totalité du nouveau matériel roulant commandé par elle. Si considérable que soit ce chiffre, il n'est donc pas cependant un maximum et sera certainement dépassé dans un avenir prochain. Le 15 et le 16 mai, c'est-à-dire lundi et mardi, le temps était abominable, la pluie continuelle; non-seulement il n'y avait pas de promeneurs dehors, mais il fallait d'impérieux motifs d'affaires pour sortir; la circulation a été cependant pour ces deux journées aquatiques de 3,106 et de 3,212 voyageurs, ce qui constitue le minimum du trafic à cette époque encore peu avancée de la saison. Le mercredi 17 et le jeudi 18, il a suffi que le temps se remît au beau pour relever la circulation à 6,235 voyageurs le premier jour, et à 9,449 le second.

Voici le relevé du trafic, jour par jour :

Vendredi 12 mai (beau temps),	6,574
Samedi 13 id.	6,345
Dimanche 14 id.	20,310
Lundi 15 (pluie toute la journée),	3,106
Mardi 16 (pluie),	3,212
Mercredi 17 (beau temps),	6,235
Jeudi 18 id.	9,449
Total de la semaine	55,231

Moyenne par jour : 7,890.

Il n'est pas douteux, d'après les résultats obtenus dès la seconde semaine de l'exploitation du chemin d'Auteuil, que la circulation sur ce rameau n'atteigne et ne dépasse rapidement le chemin propre du trafic de Saint-Germain. Pendant les dix premières années de l'exploitation de ce chemin, de 1837 à 1847, la plus forte circulation n'a pas excédé 17,569 voyageurs en un jour; de 1848 à 1853, le maximum a été pour chaque année :

En 1848, de	11,084	voyageurs.
1849, de	18,412	—
1850, de	17,732	—
1851, de	32,329	—
1852, de	25,558	—
1853, de	23,188	—

L'augmentation dans les trois dernières années correspond à la création des billets d'aller et retour et des cartes d'abonnement qui, en réduisant les frais de voyage, ont déterminé beaucoup de familles à s'établir à la campagne.

Le chemin d'Auteuil, trop nouvellement ouvert pour avoir créé jusqu'ici des habitudes de cette nature, reçoit déjà cependant une circulation supérieure à celle des plus grands jours du chemin de Saint-Germain jusqu'en 1851; il n'est donc pas douteux qu'en très peu de temps il ne s'élève au moins au niveau de son aîné, et qu'il ne transporte plus de trois millions de voyageurs par an.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les Chemins de fer et l'Agriculture.

Une circulaire du bureau des transports de bestiaux du *London and Nord Western Railway*, publiée dans l'*Herapath*, contient le relevé suivant des transports des bestiaux effectués par tous les chemins de fer du Royaume-Uni pendant l'année 1853 :

Bœufs,	1,253,353	têtes.
Moutons,	4,341,238	—
Veaux,	181,925	—
Porcs,	955,558	—

La valeur totale des bestiaux ainsi transportés est estimée à liv. st. 23,475,707, soit 586,892,675 fr. Les sommes perçues par les chemins de fer pour cette nature de transport, se sont élevées à 9,036,992 fr., soit environ 1 1/2 0/0.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon à Genève.

Chaque jour marque un pas nouveau dans la construction du chemin de fer de Lyon à Bourg. Les enquêtes vont s'ouvrir dans l'arrondissement de Trévoux. Le directeur, M. Jordan, et M. Aynard, ingénieur en chef, viennent de parcourir la ligne pour l'examen et la solution de diverses questions.

M. Fox, l'un des entrepreneurs de la ligne de Lyon à Bourg, était samedi dans notre ville. Il a suivi le tracé, pour l'application des plans et la préparation des travaux, avec les ingénieurs secondaires attachés à son entreprise. M. Denys, ingénieur civil, chargé des pouvoirs de MM. Fox et Henderson, va se fixer à Lyon, d'où il installera et surveillera les travaux qui vont incessamment s'ouvrir. Le matériel, amené de Tours, est attendu très-prochainement.

(*Courrier de l'Ain.*)

Chemins de fer américains.

PROGRÈS DE LA CIRCULATION.

Si considérable que soit le progrès des recettes sur les chemins de fer français, il n'approche pas cependant des énormes accroissements réalisés par les chemins de fer américains.

Voici par exemple, d'après M. Gerard, l'un des correspondants de l'*Herepath*, quelles ont été les recettes comparées de quelques-unes des lignes américaines pendant le mois de mars de chacune des années 1853 et 1854.

	1854	1853
	DOLL.	DOLL.
New York and Erie,	476,316	371,491
Michigan and Southern,	149,395	87,144
New York and New Haven,	68,130	60,555
Cleveland and Toledo,	70,784	44,855
Pennsylvania Central,	486,184	310,955
New York Central,	416,849	324,511
Ohio and Pennsylvania,	81,150	36,743
Cleveland and Pittsburg,	47,790	31,670
Macon and Western,	34,356	26,590
Milwaukie and Mississippi,	20,698	8,143
Hudson River,	174,240	119,803
Louisville and Frankfort,	22,504	16.989
Muscogee,	13,555	3,061
Baltimore and Ohio,	389,168	270,420
Michigan Central,	113,257	59,460
Galena and Chicago,	75,065	28,226
Madison and Indianapolis,	25,131	21,267
Total, dollars,	2,654,572	1,821,786

L'augmentation est ainsi de 45 0/0.

Cet accroissement énorme est dû à ce que les chemins des Etats-Unis traversent des pays neufs, auxquels les voies de communication perfectionnées font faire en peu de temps d'énormes progrès. Les contrées précédemment desservies par de bonnes routes, des canaux ou des fleuves navigables, dotés de services bien organisés, jouissaient, avant les chemins de fer, d'une position privilégiée qui leur aurait permis de mettre en valeur toutes leurs ressources, de telle sorte que les chemins de fer n'ont pu que leur conserver leur activité ancienne sans l'accroître de beaucoup; les provinces déshéritées de voies de transport, au contraire, passent tout à coup, par l'établissement des chemins de fer sur leur territoire, du néant relatif, de l'existence végétative sur place, à une vie nouvelle, toute d'expansion, dont l'énergie est d'autant plus grande que les ressorts en ont été plus longtemps comprimés. Leurs progrès n'enlèvent rien aux provinces antérieurement favorisées, ils leur profitent au contraire. Si elles viennent prendre une place sur le marché, si elles y versent de nouveaux produits qui font concurrence aux anciens, elles s'élèvent en même temps au rang de consommateur des produits des autres provinces; elles leur ouvrent des débouchés, et donnent ainsi autant qu'elles reçoivent, au grand avantage de la fortune publique et du bien-être particulier de chacun.

Ce petit fait économique est des plus élémentaires, nous le savons, et nous devrions nous excuser d'en faire l'objet d'une explication, si nous ne rencontrions chaque jour des personnes dont les unes s'étonnent du progrès rapide des chemins français, ouverts dans des départements situés en dehors des anciens courants de la circulation commerciale, et dont les autres s'effraient pour les anciennes lignes de ce développement en apparence disproportionné des nouveaux chemins. Tout cela, nous le répétons, est naturel et ne doit donner que des espérances qu'aucun regret ne suivra.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

Une assemblée générale des actionnaires du chemin de fer sarde Victor-Emmanuel est convoquée pour le 23 de ce mois. Nous sommes heureux de pouvoir annoncer que des communications importantes et des plus favorables seront faites dans cette réunion par les administrateurs. Inquiets de la situation de la place et de la difficulté qu'elle créait aux actionnaires pour remplir leurs engagements, les administrateurs de la Compagnie se sont retirés auprès du gouvernement sarde pour lui exposer leurs craintes et obtenir des modifications au cahier des charges de l'entreprise. Le gouvernement a bien voulu accueillir ces ouvertures; il a pris en considération les circonstances de force majeure qui ont affecté d'une manière générale le crédit de toutes les entreprises qui ont à faire des appels de fonds dans un moment de crise financière; les capitaux étrangers, français surtout, ayant contribué à former le fonds social, il n'a pas voulu qu'ils fussent victimes de leur confiance, et c'est par ces considérations et afin de donner une preuve nouvelle de sa haute équité qu'il a révisé le cahier des charges de la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel.

Sans entrer ici dans tous les détails de cette révision, qui doivent être soumis à la sanction de l'assemblée générale du 23, nous pouvons du moins en indiquer les points essentiels.

Nous dirons, par exemple, que la nouvelle convention, tout en conservant à la Compagnie le bénéfice entier de sa concession, si elle croit devoir la conserver, n'exige d'elle effectivement que l'exécution de la partie la plus facile et la plus productive du réseau savoisien, lui accorde le temps nécessaire pour l'achèvement des travaux, *et lui laisse*, après l'ouverture de cette section, *le droit de poursuivre ou d'abandonner son entreprise.*

Dans cette dernière hypothèse, les dépenses, relativement peu considérables, qu'aurait entraînées la construction de la ligne seraient remboursées aux actionnaires en titres de rente portant un intérêt plus élevé que l'intérêt de 4 1/2 originairement garanti.

L'ensemble de cette combinaison nous paraît à la fois avantageux pour les actionnaires et honorable pour les négociateurs, qui, dans le désir de la mener à bien, ont fait preuve de part et d'autre d'un sage esprit de conciliation.

De tels actes recommandent un gouvernement et donnent la mesure de ce qu'on est en droit d'attendre de sa sollicitude pour les intérêts les plus élevés.

Le ministère sarde assure par là la prompte exécution d'un chemin qui pouvait être retardé par la gravité des circonstances. Il assure également à ses entreprises à venir la concurrence des meilleures Compagnies industrielles, certaines de trouver auprès de lui les appréciations les plus intelligentes et le concours le plus équitable.

Ad. Blaise (des Vosges).

Recettes de la semaine.

Les bulletins que nous publions cette semaine constatent un moment d'arrêt assez marqué dans le progrès des recettes des chemins de fer. Trois lignes : Rouen, Havre et Lyon présentent, sur 1853, des diminutions de 3 à 7 0/0; d'autres chemins, qui réalisaient chaque semaine une augmentation de 15 à 20 0/0, n'ont plus qu'un accroissement de 8 à 10 0/0. Le Grand-Central, la Méditerranée et l'Ouest, parmi les grandes lignes, conservent seuls leur vitesse acquise dans l'accroissement des produits. La Méditerranée surtout

obtient des résultats magnifiques; l'augmentation de cette semaine dépasse 45 0/0.

Nous avons lieu d'espérer que le mouvement ascensionnel ne tardera pas à reprendre sur toutes les lignes sans exception. Le commerce et l'industrie avait résisté plus longtemps que la Bourse à la panique; à la fin, cependant, l'élévation du prix des capitaux, la défiance de ceux-ci, l'avilissement continu du cours de toutes les valeurs avaient réagi sur les affaires de commerce, fait ajourner ou suspendre des commandes et diminué par là les transports confiés aux chemins de fer. L'amélioration notable survenue depuis quinze jours, et que nous constatons plus haut, est de nature à exercer à son tour une influence heureuse sur l'activité des fabriques et les opérations du commerce, et par suite sur les recettes des chemins de fer.

En attendant que cette espérance se réalise, voici le résumé des recettes de la semaine :

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Orléans (1)	820,189 »	173,547	26.8
Nord	707,419 »	55,828	8.7
Strasbourg	514,029 »	37,276	7.8
Bale	64,438 »	11,738	22.2
Ouest	156,044 »	22,016	17.8
Méditerranée	201,399 »	63,003	45.5
Gd central	167,166 »	21,815	15.0
		Diminutions. 1853. *Totale*	*0/0.*
Rouen	190,491 »	12,249	6.0
Havre	81,980 »	2,404	2.8
Lyon	375,971 »	28,117	6.9

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — L'assemblée générale aura lieu le mercredi 24 mai 1854, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Déposer, au moins, quarante actions, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez M. N. M. Rothschild et fils.

Midi. — Assemblée générale le 30 mai, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts sont reçus de dix heures du matin à deux heures, à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Victor-Emmanuel. — Assemblée le 23 courant, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à 3 heures. Déposer 20 actions du 11 au 20 courant.

Mines de la Loire. — L'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 6 juin, à 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Vingt cinq actions donnent droit d'assister à la séance.

APPELS DE FONDS.

Chemins de l'Est. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Lyon. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Ouest. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., depuis le 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 est dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse est ouverte de 10 à 3 heures, à la gare, rue Saint-Lazare.

Central Suisse. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

Ouest suisse. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 32 fr. 10 c.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

(Voir aux échanges de titres et aux appels de fonds.)

Lyon. — Quatrième coupon des obligations. A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

Rouen au Havre. — 12 fr. par action.

Ouest. — 16 fr. par action.

St-Germain. — Dividende de 20 fr.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

Graissessac a Béziers. — Intérêt 5 0/0.

Andrezieux a Roanne. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

Mines de la Loire. — Dividende de 22 fr.

Crédit foncier. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

Vieille-Montagne. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

Anvers a Gand. — 13 fr.

Canal de Roanne. — Dividende de 5 fr. par action.

Glaces de Montluçon. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

Mines de Stolberg. — Dividende provisoire de 50 fr.

ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

Est. — A partir du 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

Caen et Cherbourg. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur, de dix à trois heures, à partir du 22 mai.

Saint-Rambert a Grenoble. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

Central Suisse. — Voir dans le corps du journal ce qui concerne l'échange de titres.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — A partir du 1er juin remboursement des obligations sorties au tirage du 4 mai.

Grand-Central. — Les obligations de Rhône et Loire sorties au tirage du 9 mai et destinées à être amorties sont : 86 obligations de la 1re série remboursables à 625, du n° 25,8 0 au n° 25,885 inclus 108 de la 2e série remboursables à 500 fr., du n° 575 à 682 inclus. Le remboursement a lieu à partir du 15 mai, 15, place Vendôme.

Le 30 mai, à 3 heures, 16, place Vendôme, tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de St-Etienne à Lyon, à amortir le 1er juillet prochain.

Ouest. — Les numéros des obligations tirées au sort le 17 mai, se trouvent aux annonces.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

Ville de Paris — (Voir aux annonces les numéros sortis au tirage du 1er mai 1854.)

C. Devina.

(1) Le bulletin du 30 avril au 6 mai, qui nous est arrivé trop tard la semaine dernière pour le publier, présentait, sur une recette brute de 814,857 fr., une augmentation de 193,763, ou 31.1 0/0.

ACTES OFFICIELS.

Chemin de fer Grand-Central.

Decret approuvant des modifications aux statuts.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu notre décret en date du 30 juillet 1853, qui a autorisé la Compagnie anonyme formée à Paris, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France* et approuvé ses statuts;

Vu notre décret du 30 septembre 1853, qui a autorisé la Société anonyme formée à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de jonction à la Loire* et approuvé ses statuts;

Vu les délibérations des assemblées générales desdites Compagnies, en date du 15 octobre 1853. délibérations relatives à la réunion des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire à la Compagnie du chemin de fer Grand-Central;

Vu la convention passée le 24 décembre 1853, entre notre ministre secrétaire d'Etat de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Vu notre décret du 26 décembre 1853, approbatif de ladite convention;

Vu les modifications proposées aux statuts de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France,

Notre conseil d'Etat entendu;

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er. Les modifications aux statuts de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France sont approuvées, telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé les 22 avril et 1er mai 1854, devant Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département.

Fait au palais des Tuileries, le 15 mai 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur:

Nous donnerons la semaine prochaine le texte des modifications introduites dans les Statuts du Grand-Central.

JURISPRUDENCE.

Poste aux lettres. — Chemins de fer. — Entreprise de transports. — Transport des papiers et correspondance.

Nous avons publié dans notre numéro du 22 avril le résumé de plusieurs jugements et arrêts qui ont reconnu aux chemins de fer le droit de faire circuler par leurs trains tous les papiers relatifs au service de leur entreprise.

Voici le texte de ces décisions judiciaires:

C. Devina.

(Première espèce.)

TRIBUNAL D'ALAIS.

Jugement. — Attendu que le prévenu, reconnaissant qu'aux jours et heures énoncés dans les procès-verbaux, il a été trouvé porteur de diverses dépêches dont il avait été chargé en sa qualité et dans ses fonctions de chef de train sur les chemins de fer du Gard, s'abrite derrière les dispositions de l'art. 2 de l'arrêté du 27 prairial an IX, dispositions en vertu desquelles la pénalité édictée par l'art. 1er de cette loi, cesse dans le cas où ces dépêches seront relatives au service personnel des entrepreneurs de transports;

Attendu que cette défense soulève la double question de savoir: 1° si le prévenu, quant au fait dont s'agit, doit être considéré comme l'employé ou l'agent d'Auzilly et Frainet, en leur qualité d'entrepreneurs de l'agence des marchandises à petite vitesse sur les chemins de fer de la Méditerranée; 2° si les dépêches dont il était porteur sont relatives au service de cette agence;

Attendu, sur le premier point, que de l'art. 47 du cahier des charges de la Compagnie du chemin de fer, combiné avec les clauses du traité intervenu entre cette Compagnie et Auzilly et Frainet, il ressort que l'agence de ces derniers n'est qu'une annexe de ladite Compagnie, qu'elle fait partie de son administration générale, engage sa responsabilité au regard du gouvernement, et se confond avec elle quant à la spécialité du transport des marchandises; d'où il suit, qu'employé de la Compagnie du chemin de fer, le prévenu Arnaud l'est encore par rapport à l'agence qu'elle embrasse, et qu'en se chargeant des dépêches adressées à cette agence, il a agi dans les limites de ses devoirs d'employé, et ne serait, par conséquent, punissable que dans le cas où Auzilly et Frainet ne pourraient pas se prévaloir de l'exception portée dans l'art. 2 de l'arrêté précité;

Qu'au surplus, et en admettant la division des deux Compagnies, celle de l'agence du transport des marchandises aurait encore la qualité, prévue dans cet article, d'entrepreneur de transport, et, dans ce cas, le chef de train Arnaud, chargé à ce titre de surveiller et faire rendre à la gare tout ce dont le transport est confié à ses soins, devrait être considéré comme ayant un service mixte, dont l'un l'attacherait à la Compagnie du chemin de fer, et l'autre à l'agence d'Auzilly et Frainet;

Attendu, sur le deuxième point, que les dépêches et papiers saisis par les procès-verbaux des 10 et 11 novembre et 2 décembre derniers, sont des lettres de voiture, instructions ou pièces relatives au service personnel d'Auzilly et Frainet en leur dite qualité, et tombent, dès lors, dans l'exception de l'art. 2 de l'arrêté susmentionné;

Par ces motifs, le tribunal, statuant sur les préventions jointes, renvoie le prévenu des fins de la plainte en ce qui concerne les faits qui ont fait l'objet des procès-verbaux des 10 et 11 novembre et 2 décembre derniers.

Audience du 13 janvier 1854. Président, M. de Robernier, président; concluant, M. Vitalis, substitut. — Plaidant, Me Dhombre, avocat.

Appel par M. le procureur impérial près le siége d'Alais.

M. l'avocat général Liquier a pensé qu'il n'était pas suffisamment établi par le traité, que le service de la maison Frainet-Auzilly se confondît d'une manière absolue avec celui de la Compagnie du chemin de fer.

Mais, tout en considérant les deux entreprises comme ayant des intérêts séparés et une existence distincte, la Compagnie du chemin de fer n'en avait pas moins, dans son opinion, le droit de transporter les correspondances et les papiers saisis, parce qu'ils étaient relatifs à des marchandises transportées par le chemin de fer.

Il a donc pensé que le jugement devait être confirmé par ce motif.

Mais il a signalé une autre contravention résultant de la circonstance que les plis saisis étaient cachetés, ce qui est formellement interdit aux voituriers par les anciens règlements que l'arrêté de l'an IX n'a pas abrogés, ainsi que la jurisprudence l'a constamment reconnu.

Il a conclu, en conséquence, à ce qu'il fût prononcé autant d'amendes qu'il y avait de plis cachetés, chaque lettre transportée dans ces conditions constituant une contravention séparée.

Me Fargeon a fait observer, relativement à la question du cachet, qu'au moment du transport, il était autorisé par l'art. 833 de l'instruction générale des postes, approuvée par le ministre des finances en 1832, à la condition que le pli cacheté fût contresigné par l'expéditeur et portât l'estampille de l'entreprise. Il a, de plus, fait remarquer que ce détail était sans intérêt pour l'avenir, M. le ministre des finances ayant rapporté l'art. 833 précité par une décision du 15 février 1854, qui ordonne qu'à l'avenir les lettres et papiers relatifs à toutes les entreprises de transports seront expédiés sous bande.

Arrêt. — Attendu que les premiers juges ont, à bon droit, reconnu que l'agence d'Auzilly et Frainet n'est pas une entreprise indépendante de l'exploitation du chemin de fer, et que ce service se confondant dans celui de la Compagnie, celle-ci a le droit de transporter les papiers qui y sont relatifs;

Qu'ils ont, de même, reconnu à bon droit que les papiers, objet de la saisie et des poursuites, ne contenaient aucun détail étranger au service de l'entreprise;

Mais attendu que, d'après l'arrêté de l'an IX et les règlements antérieurs auxquels cet arrêté se réfère, notamment l'arrêt de règlement du 18 juin 1681, les papiers relatifs au service des entrepreneurs de transports, et dont ceux-ci ont le droit de se charger, ne doivent pas être cachetés;

Que si, aux termes de l'art. 833 de l'instruction générale du service des postes, approuvée par le ministre des finances, le 1er juillet 1832, l'administration a autorisé les entrepreneurs des messageries à cacheter leurs dépêches, ce n'a été qu'à la condition de l'apposition du contre-seing de l'expéditeur au bas de la sus-

cription et de l'apposition au dos du paquet d'un timbre ou cachet indicatif du bureau d'où l'expédition était faite;

Attendu que cette dernière condition n'a été observée que pour un des neuf paquets saisis, et a été négligée pour les huit autres plis, dont le transport constitue autant de contraventions passibles d'une amende séparée;

Attendu, toutefois, qu'il y a lieu, d'après les circonstances, de modérer l'amende en vertu du décret du 24 août 1848;

Par ces motifs et ceux des premiers juges, la Cour, après avoir entendu M. Liquier, premier avocat général, et Mᵉ Fargeon, avocat, pour le prévenu et le sieur Talabot, disant droit, quant à ce seulement, à l'appel relevé par le ministère public, déclare que les huit plis qui ne portent pas au dos l'empreinte du timbre ou cachet du bureau expéditeur, ont été transportés en contravention et par application de l'arrêté du 27 prairial an IX, etc...;

Condamne Arnaud à huit amendes de 16 fr. chacune; le condamne, en outre, aux dépens envers l'Etat; déclare la Compagnie du chemin de fer, dans la personne du sieur Paulin Talabot, son directeur, civilement responsable de ces condamnations.

Audience du 2 mars 1854. 3ᵉ chambre. Président, M. de Labaume, président; concluant, M. Liquier, premier avocat général. — Plaidant, Mᵉ Fargeon, avocat.

(Deuxième espèce.)

TRIBUNAL DE NIMES.

JUGEMENT. — Attendu qu'il résulte du procès-verbal du 10 novembre dernier et de la lettre saisie, que la Compagnie du chemin de fer a transporté une lettre relative au service de la maison Auzilly et Frainet, adressée par cette maison, de Marseille, à un de ses établissements sur la ligne du chemin de fer;

Attendu qu'il résulte du traité passé le 20 septembre 1852, entre la Compagnie du chemin de fer et les sieurs Auzilly et Frainet, que ces derniers ont été chargés du camionnage au départ et à l'arrivée des marchandises expédiées à petite vitesse des stations, ou aux stations de Marseille, Avignon, Arles, Beaucaire, Nîmes, Alais, Montpellier et Cette; qu'ils sont chargés, à leurs risques, de l'encaissement des lettres de voiture qui accompagnent ces marchandises, et qui comprennent soit les frais du double camionnage, soit ceux du transport des marchandises, et deviennent débiteurs directs de la Compagnie des frais du transport, tel qu'il est réglé par le tarif, au moyen d'une bonification de 8 0/0 sur l'ensemble de toutes les opérations, la Compagnie se réservant le transport de certaines matières, telles que fers, fontes, houilles, etc., etc.;

Attendu que, de ces conditions générales et de l'ensemble du traité, il résulte que le service délégué à Auzilly et Frainet est entièrement indépendant de celui de la Compagnie, et que celui-ci demeure, quant au parcours de la ligne, le seul et véritable voiturier des marchandises expédiées à petite vitesse, et qui ont été ou doivent être camionnées par Auzilly et Frainet;

Attendu que, dès lors, Auzilly et Frainet, qui ne sont pas des entrepreneurs de transports sur le chemin de fer, n'ont aucun droit de faire circuler sur cette voie la correspondance ou les papiers relatifs à leur service de camionnage ou de commission, et qu'en effectuant le transport de leurs dépêches, la Compagnie a commis la contravention prévue par les art. 1 et 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX.

Par ces motifs, le tribunal condamne le prévenu à 150 fr. d'amende; déclare la Compagnie civilement responsable, etc., etc...

Audience du 22 décembre 1853. Président, M. Roussel; concluant, M. Blanchard. — Plaidant, Mᵉ Fargeon, avocat.

Appel par le prévenu et par la Compagnie.

M. l'avocat général Liquier a pris les mêmes conclusions que celles qu'il avait prises dans l'affaire précédente.

ARRÊT. — Attendu que l'agence Auzilly et Frainet n'est pas une entreprise indépendante de l'exploitation du chemin de fer, et que ce service se confondant dans celui de la Compagnie, celle-ci a le droit de transporter les papiers qui y sont relatifs;

Attendu, en effet, qu'aucune disposition législative ou réglementaire n'interdit à la Compagnie du chemin de fer de dédoubler son service et d'en confier une partie à une Compagnie spéciale chargée de le faire sous sa surveillance;

Que par le traité intervenu entre la Compagnie du chemin de fer et la Compagnie Auzilly et Frainet, celle-ci est chargée de tout le camionnage, de la réception et de l'expédition des marchandises marchant à petite vitesse, ainsi que du chargement et du déchargement des wagons qui les transportent, moyennant une remise que lui fait le chemin de fer sur le prix de transport; que, sans doute, les intérêts des deux Compagnies sont séparés, mais c'est la Compagnie du chemin de fer qui perçoit seule le prix du transport, c'est elle qui a seule le droit de changer les tarifs, en se conformant à son cahier des charges; c'est elle qui fournit tous les moyens de transports sur la voie ferrée, c'est elle qui fournit les magasins occupés dans chaque gare par l'agence Auzilly et Frainet; enfin, elle s'est réservée d'admettre ou de renvoyer à volonté tous les agents de ces derniers;

Que, dès-lors, c'est à bon droit que les sieurs Auzilly et Frainet prennent dans tous leurs actes le titre d'agents du chemin de fer, et qu'à ce titre, ils ont relativement au transport des lettres et paquets relatifs à leur service, tous les droits que les lois et règlements accordent à la Compagnie du chemin de fer elle-même;

Attendu, d'ailleurs, qu'en supposant que les sieurs Auzilly et Frainet ne pussent pas être considérés comme agents du chemin de fer quant au transport des marchandises à petite vitesse, il faudrait du moins les considérer comme exploitant eux-mêmes une entreprise de transports, et que, sous ce second rapport, ils auraient incontestablement le droit de transporter ou faire transporter, en même temps que les marchandises, les lettres et papiers uniquement relatifs à ce service;

Attendu, en fait, que la lettre saisie par le procès-verbal du 28 novembre 1853 était uniquement relative au service des sieurs Auzilly et Frainet;

Que ces Messieurs avaient été autorisés à la cacheter par les art. 832 et 833 de l'instruction générale sur le service des postes, à la date du 1ᵉʳ juillet 1832, et qu'ils s'étaient en tout conformés aux règles prescrites par cette instruction.

Par ces motifs, la Cour, après avoir entendu Mᵉ Fargeon, avocat, pour les prévenus Mᵉ Villard, avoué, pour l'administration des postes, et M. Liquier, premier avocat-général, disant droit à l'appel, réforme le jugement attaqué; par nouveau jugé, relaxe les prévenus chacun comme concerne de la prévention, et condamne l'administration des postes aux dépens tant de première instance que d'appel; ordonne la restitution du pli saisi.

Audience du 16 mars 1854. 3ᵉ chambre. Président, M. de Labaume, président; concluant, M. Liquier, premier avocat général. — Plaidants: MMᵉˢ Fargeon, avocat; Boissier et Villars, avoué.

(Troisième espèce.)

Il s'agissait dans cette affaire d'un pli adressé par les bureaux de la Compagnie, à Marseille, aux sieurs Ballivet et Fabre, imprimeurs à Nîmes, et de divers plis appartenant au service de l'agence Auzilly.

JUGEMENT. — En ce qui touche le paquet adressé à Ballivet et Fabre:

Attendu qu'aux termes de l'art. 2 de l'arrêté de l'an IX, les entrepreneurs de voitures publiques sont autorisés à transporter les papiers relatifs à leur service personnel, et que la jurisprudence a constamment appliqué cette disposition, dans ce sens que les entrepreneurs peuvent transporter les lettres et papiers par eux adressés à des tiers, pourvu qu'ils soient uniquement relatifs à leur service personnel, c'est-à-dire à celui de leurs entreprises;

Attendu que le paquet adressé par la Compagnie du chemin de fer de Marseille à Ballivet et Fabre à Nîmes, maison absolument étrangère à cette Compagnie, étant relatif au service personnel de la Compagnie, son transport ne constitue aucune contravention.

En ce qui touche les plis émanant du service Auzilly..... (comme au jugement du 22 décembre.)

Audience du 31 décembre 1853.

Appel par la Compagnie, relativement au deuxième chef de ce jugement.

16 mars 1854, arrêt conforme à celui qui précède.

(Quatrième espèce.)

JUGEMENT. — Attendu que le paquet saisi et joint au procès-verbal du 28 novembre dernier, revêtu de la griffe de la Compagnie et adressé de Marseille à M. Garella, chef du contentieux du chemin de fer à Nîmes, ayant été ouvert, en présence du tribunal, par M. Garella, s'est trouvé contenir deux lettres timbrées de la poste et adressées audit sieur Garella à Marseille, et qu'il a été reconnu par l'ouverture de ces lettres, que la première lui était adressée de Paris par le sieur Rey de Foresta, l'un des administrateurs de la Compagnie, et la deuxième, de Marseille, par un particulier qui réclame un colis qu'il dit lui avoir été expédié de la station de Constantine;

Attendu que la première de ces lettres, contenant diverses instructions sur la forme du serment des gardes du chemin de fer, est évidemment relative au service du sieur Garella; que, d'ailleurs, il avait acquitté la taxe légale de 30 c. à raison de son poids, et aurait pu être expédiée par la poste, de Marseille à Nîmes, sans en payer une seconde;

Mais qu'il n'en est pas de même de la deuxième, qui n'avait été taxée qu'à 10 c., de Marseille sur Marseille, et qui, d'ailleurs n'était pas relative au service du sieur Garella;

Que, dès-lors, le transport de cette lettre constitue la contravention prévue et punie par les art. 1 et 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX.

Par ces motifs, le tribunal condamne le prévenu à l'amende de 150 fr.; déclare la Compagnie civilement responsable, etc., etc.

Audience du 31 décembre 1853.

Sur l'appel de la Compagnie,

ARRÊT. — Attendu que les deux lettres saisies par procès-verbal du 28 novembre 1853, et adressées au sieur Garella, chef du contentieux du chemin de fer, étaient toutes les deux relatives au service dudit Garella ;

Sur la première de ces lettres :

Adoptant les motifs des premiers juges ;

Sur la deuxième :

Attendu qu'elle contenait une réclamation faite par un destinataire, d'un colis à son adresse et dont il se plaignait que la Compagnie du chemin de fer eût retardé l'expédition ; que cette lettre avait été mise à la poste et adressée au sieur Garella, uniquement à raison du service dont il est chargé ;

Qu'au moment de l'arrivée de cette lettre dans les bureaux, le sieur Garella étant en mission sur la ligne, il était nécessaire de lui transmettre immédiatement la réclamation qui lui était adressée en sa qualité de chef du contentieux;

Par ces motifs, la Cour, après avoir entendu Mᵉ Fargeon, avocat, pour les sieurs Guiot et Talabot; Mᵉ Villars, avoué, pour l'administration des postes, et M. Liquier, premier avocat général, disant droit à l'appel, réforme le jugement attaqué; par nouveau jugé, relaxe Guiot de la prévention et condamne l'administration des postes aux dépens tant de première instance que d'appel; ordonne la restitution des deux lettres saisies.

Audience du 16 mars 1854. 3ᵉ chambre. Président, M. de Labaume; concluant, M. Liquier. — Plaidants: MMᵉˢ Fargeon, avocat; Boissier et Villars, avoués.

(*Cinquième espèce.*)

31 décembre 1853, Jugement du tribunal de Nîmes, qui, par les motifs énoncés au jugement qui précède, maintient la saisie de deux plis adressés, le premier par M. Audibert, directeur de l'exploitation du chemin de fer, à M. Baudin, directeur des mines de la Grand'Combe; le deuxième, par M. Talabot, directeur de la Compagnie, à M. Beau, ingénieur des mines à la Grand'Combe, et condamne le prévenu à l'amende de 150 fr., et déclare la Compagnie civilement responsable.

Appel.

ARRÊT. — En ce qui touche les deux plis adressés aux sieurs Baudin, directeur de la Compagnie de la Grand'Combe, et Beau, ingénieur des mines à la Grand'Combe ;

Attendu qu'ils sont tous uniquement relatifs au service de la Compagnie du chemin de fer ;

Que le premier est un envoi contenant le détail d'une réparation faite à une section de voie, de l'entretien de laquelle la Compagnie du chemin de fer était chargée;

Et que le deuxième est un billet adressé par le sieur Talabot, ingénieur en chef de la Compagnie du chemin de fer, et donnant des instructions à l'ingénieur des mines de la Grand'-Combe, relatives à des propositions faites à la Compagnie, et qui devaient être soumises à l'approbation du comité de surveillance.

Par ces motifs, la Cour, après avoir entendu Mᵉ Fargeon, avocat, pour Guiot et Talabot, M. Villars, avoué, pour l'administration des postes, et M. Liquier, premier avocat général, disant droit à l'appel, réforme le jugement attaqué; par nouveau jugé, relaxe Guiot et Talabot, chacun comme concerne, de la contravention; condamne l'administration des postes aux dépens tant de première instance que d'appel.

Audience du 16 mars 1854, 3ᵉ Chambre. Président, M. de Labaume; concluant, M. Liquier. — Plaidants: Mᵉˢ Fargeon, avocat; Boissier et Villars, avoués.

JUGEMENT DU 21 AVRIL 1854,

Entre le chemin du Nord, contre M. Victor Letellier.

DEMANDE EN REMISE DE CARTES.

Attendu que par conventions verbales entre les parties, le chemin de fer du Nord avait concédé à Letellier un abonnement pour un an de Franconville à Paris, moyennant un prix inférieur à celui du tarif, à des conditions déterminées; qu'au nombre de ces conditions il est stipulé qu'en compensation de l'avantage que la Compagnie concédait, et pour le cas où le sieur Victor Letellier viendrait à perdre ses cartes d'abonnement, il ne pourrait s'en faire délivrer une deuxième sans payer le prix de l'abonnement;

Que dès lors la demande de Letellier ne saurait être accueillie;

Par ces motifs, le tribunal déclare Letellier non recevable en sa demande, l'en déboute et le condamne aux dépens.

Les accidents sur les chemins de fer.

LEURS CAUSES, LES RÈGLES A SUIVRE POUR LES ÉVITER,

Par EMILE WITH, Ingénieur civil,

Augmenté d'une Préface

Par M. Auguste PERDONNET, administrateur, membre du Comité de direction des chemins de fer de l'Est.

De toutes les questions relatives aux chemins de fer, la seule dont nous évitions autant que possible d'entretenir nos lecteurs, est la question des accidents, de leurs causes et des règles à suivre pour les éviter.

N'ayant pas de remède souverain à proposer, n'ayant pas la niaise de nous croire plus habiles que les ingénieurs éminents qui font de l'étude de cette question leur préoccupation constante, nous regardons comme au moins inutile de rappeler fréquemment au public que les chemins de fer sont parfois le théâtre d'accidents douloureux. Au prêtre seul appartient le droit de dire chaque jour à l'homme qu'il est mortel, parce qu'au delà de cette vie, dont il lui enseigne le renoncement, il lui montre une vie future pleine de délices infinies et de contemplation divine, à laquelle il dépend de lui de se préparer par la prière et la vertu, par le dévouement et par les bonnes œuvres. Mais pour nous, dont ce n'est pas là l'œuvre, dont la tâche, plus humble, est toute terrestre et dont la devise est : *confiance*, nous nous attachons plus à enregistrer un progrès de la science, une conquête sur le temps et sur la douleur, qu'à noter soigneusement toutes les souffrances inséparables de la vie humaine.

L'auteur du petit livre que nous annonçons, M. E. With, n'est pas de cet avis. En sa qualité d'ingénieur, il croit utile de traiter en 144 pages une matière qui a déjà rempli de bien gros volumes : nous ne l'en blâmons pas, mais nous ne saurions suivre son exemple. Les médecins écrivent pour eux et pour leurs confrères des livres fort savants dont l'humanité profite quelquefois, mais que, pour son bien, elle ne doit jamais lire, sous peine, pour chaque individu, de se croire atteint de toutes les maladies qu'il voit décrites. Il en est de même des accidents sur les chemins de fer : moins on en parle, mieux cela vaut ; ce qui n'empêche pas, comme nous le disions tout à l'heure, les hommes de l'art de s'en occuper et de chercher des remèdes pour tout ce qui n'est pas de force majeure, pour tout ce que la sagesse humaine peut prévoir.

Indépendamment de notre répugnance systématique à traiter la question qui fait le sujet de l'opuscule de M. With, nous avons encore un autre motif pour ne pas entrer dans l'examen de son travail. M. With a été et est encore notre collaborateur accidentel; nous avons publié de nombreux articles de lui, nous en avons même en ce moment de tout composés qui attendent leur tour d'insertion ; on conçoit dès lors que nous soyons mal à l'aise avec lui, soit pour l'éloge, soit pour la critique, l'une et l'autre étant également déplacées dans nos colonnes. Mais que notre collègue se rassure : s'il perd une appréciation sans notabilité, nous lui donnerons plus et mieux. M. Auguste Perdonnet, un véritable ingénieur, celui-là, qui a fait ses preuves sur le terrain comme homme pratique et qui les continue chaque jour comme membre du Comité de direction de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, a bien voulu s'arracher à un grand travail qu'il prépare depuis trop longtemps, pour écrire quelques pages de préface et d'analyse au livre de M. E. With. C'est cette préface que nous allons reproduire, et nous estimons pour cela que M. With nous doit plus de reconnaissance que si nous lui eussions donné, nous indigne, un compte rendu de notre façon.

AD. BLAISE (des Vosges).

« La construction des chemins de fer aujourd'hui si répandue, a rencontré une vive opposition, surtout en France. Il y a vingt ans à peine que les hommes qui étaient alors au pouvoir traitaient de ridicules les propositions qui leur étaient faites d'établir les premières voies ferrées. Je pourrais en fournir plus d'une preuve, prise dans ma propre expérience; la lutte a été vive et prolongée.

» En 1826, MM. Séguin obtenaient difficilement l'autorisation de poser un chemin de fer pour le transport des charbons de terre des mines de Saint-Étienne. On ne croyait pas alors à la possibilité de transporter des voyageurs sur ces voies de communication perfectionnées; et cela était excusable, car en Angleterre même, où l'instinct industriel est plus développé qu'en France, cette opinion était partagée; mais en 1830, quand des milliers de voyageurs circulaient déjà sur le chemin de Liverpool à Manchester, on doit s'étonner que la foi ne fût pas venue encore à nos hommes d'État et au public. C'est alors cependant qu'ouvrant à l'École centrale un cours sur la construction des chemins de fer, et annonçant que l'invention des railways opérerait une révolution semblable à celle qu'avait opérée l'invention de l'imprimerie, je fus traité d'insensé.

Le succès du chemin de Saint-Germain donna un démenti aux adversaires de ces nouvelles voies de communication : aussi M. Thiers, ministre des travaux publics, revenant d'une tournée en Angleterre, voulut-il bien en 1835, admettre que *les chemins de fer présentaient quelques avantages pour le transport des voyageurs, en tant que l'usage en était limité au service de certaines lignes fort courtes, aboutissant à de grandes villes comme Paris* (voir les journaux de l'époque, séance de la Chambre des députés) ; mais de grandes lignes, on n'en voulait pas. » « Moi, demander à la Chambre de vous concéder le chemin de Rouen, me disait alors M. Thiers, auquel je proposais avec quelques associés de construire ce chemin, je m'en garderai bien : *on me jetterait en bas de la tribune* (sic). » *Le fer est trop cher en France*, disait M. Passy, ministre des finances *Le pays est trop accidenté*, objectait M. Allier, député. *Les souterrains seront nuisibles à la santé des voyageurs*, prétendait M. Arago.

Force fut bien néanmoins de se rendre à l'évidence. Les Compagnies marchaient plus vite que l'administration des ponts et chaussées, il fallait les suivre. Les grandes lignes furent entreprises; seulement on niait qu'elles pussent lutter avec les voies navigables pour le transport des marchandises. Les faits sont venus également détruire cette erreur. Mais les antagonistes des chemins de fer leur adressent encore ce reproche grave : voyager sur un chemin de fer, c'est s'exposer à de grands dangers, et ils citent à l'appui de leur opinion le terrible accident du chemin de Versailles, puis l'accident de Fampoux, puis l'accident de Poitiers. Rien n'est plus rassurant néanmoins que la statistique des accidents ; elle prouve, qu'en égard au nombre immense de voyageurs qui circulent sur les chemins de fer, celui des tués et des blessés est infiniment petit; n'y eût-il cependant qu'un seul voyageur de tué, les hommes timides, sans réfléchir au danger bien plus grand auquel ils sont exposés tous les jours dans une voiture ordinaire, continueront à s'effrayer des risques qu'ils courent en prenant place dans un wagon. Il est incontestable d'ailleurs que les causes qui peuvent occasionner des sinistres sur les chemins de fer sont encore nombreuses, et quiconque a étudié les différentes circonstances des accidents survenus sur nos chemins de fer, doit s'émerveiller, qu'à part l'accident de la rive gauche, ils n'aient pas eu de conséquences plus graves pour le public. Quiconque connaît le mécanisme et le service d'un chemin de fer, doit considérer comme miraculeuse la rareté des accidents, eu égard au nombre des voyageurs. On ne saurait donc trop louer ceux qui s'occupent d'en rechercher les causes et de les combattre, comme l'auteur de cet ouvrage, M. Emile With, vient de le faire.

» Si les accidents sont aujourd'hui rares et peu graves pour les voyageurs, grâce aux sages précautions prises par les Compagnies et à la surveillance de l'autorité supérieure, ils frappent encore trop de victimes parmi les employés des Compagnies, et il est pénible de dire que, malgré cette précaution et cette surveillance, un concours fortuit de circonstances telles que celles qui se sont rencontrées le jour de l'accident de la rive gauche peut encore occasionner un désastre aussi grand. Ce problème des mesures à prendre pour réduire le nombre des accidents n'est pas facile à résoudre. Il a déjà été abordé avec talent par MM. Couche et Mathias ; M. Emile With rend un grand service au public en venant, à son tour, en aide au Gouvernement et aux Compagnies qui se préoccupent avec une si vive sollicitude de cette question.

» Passons rapidement en revue les différents chapitres de l'ouvrage de M. Emile With. Il traite d'abord des explosions. Ce genre d'accidents est excessivement rare et n'a lieu que lorsque la locomotive est au repos. Cela tient au mode tout particulier de construction de ces machines. La chaleur étant en grande partie transmise au liquide à vaporiser par l'intermédiaire de petits tubes plongés dans l'eau, on peut donner aux parois extérieures qui ne sont pas traversées par le calorique, une très-grande épaisseur et par suite une très-grande solidité qui en rend la rupture presque impossible. La vapeur fait bien crever parfois les petits tubes, mais alors il n'y a pas d'explosion, et l'eau, se répandant sur le combustible, éteint le feu. Le mode de tirage des locomotives contribue aussi efficacement à prévenir les explosions pendant la marche, car ce tirage, produit par la projection de la vapeur dans la cheminée, est d'autant plus énergique qu'il s'en consomme davantage; la production et la consommation sont donc toujours proportionnelles l'une à l'autre.

« Les accidents provenant des déraillements sont, après ceux qui résultent des collisions, les plus redoutables. Ils sont occasionnés par le mauvais état de la voie ou par le mauvais état du matériel.

On ne saurait se montrer trop soigneux dans la construction et dans l'entretien de la voie et du matériel. Depuis quelques années on en a beaucoup augmenté la solidité.

» Cela ne suffit pas. Il faut encore employer de bons matériaux pour la construction, et peut-être ne s'est-on pas montré à cet égard assez sévère sur plusieurs lignes. Les ingénieurs du contrôle, qui interviennent souvent dans les détails de construction de peu d'importance, devraient, ce me semble, s'opposer à l'emploi de matériaux trop fragiles, tels que des coussinets en fonte blanche et des rails en fer trop grenu. Au chemin de Paris à Strasbourg il s'est cassé une grande quantité de coussinets et un certain nombre de rails. La Compagnie avait stipulé dans ses cahiers des charges que la fonte pour les coussinets serait en fonte grise, douce à la lime. Les tribunaux cependant, sur un rapport d'expert, l'ont forcée à se servir de coussinets en fonte blanche. Les ingénieurs du contrôle auraient pu, dans cette circonstance, prévenir une décision qui est contraire à la sûreté des voyageurs.

» Il est aussi d'une grande importance pour que la voie soit toujours solide, que la chaussée qui la porte soit parfaitement sèche. Il faut donc, à tout prix, se procurer du ballast de bonne qualité et assurer l'écoulement des eaux au moyen de fossés suffisamment grands et convenablement disposés.

» Au chemin de Versailles (rive droite), on a suspendu l'exploitation et complétement démoli la voie pour remplacer le ballast argileux par du ballast de meilleure qualité.

» Le matériel des chemins de fer a été, plus encore que la voie, amélioré. Les ruptures de pièces deviennent de plus en plus rares, et sont sans conséquence; il y aurait de l'imprudence cependant à ne pas les visiter fréquemment et à ne pas les remplacer lorsqu'elles semblent avoir perdu par l'usure une partie de leur solidité. Je ne partage pas l'opinion de M. Emile With qui conseille de multiplier des épreuves qui fatigueraient le matériel.

» Le choix des fabricants est une chose essentielle. Il y a certaines usines qui ont une réputation parfaitement établie. C'est à celles-ci qu'il faut s'adresser de préférence, sauf à payer un peu plus cher.

» Ce sont les collisions qui le plus souvent occasionnent des sinistres sur les chemins de fer; elles peuvent avoir lieu sur les chemins à une voie, entre des trains marchant en sens contraire ; ou bien, sur un chemin à une ou à deux voies, entre des trains marchant dans le même sens, le train de derrière marchant plus vite que celui de devant. Il peut enfin y avoir collision entre un train et des objets immobiles quelconques placés sur la voie, tels qu'une voiture arrêtée sur un passage à niveau, ou des wagons en stationnement.

» Les collisions entre deux trains marchant en sens contraire sont les plus terribles, mais elles n'ont lieu que sur les chemins à une voie, et on les prévient au moyen d'une bonne organisation du service et d'un bon système de signaux. A la suite de l'accident de Poitiers, sur une portion de chemin à une voie, on s'est effrayé outre mesure des dangers que les chemins à simple voie peuvent présenter, et on ne parlait de rien moins que de les proscrire entièrement.

» Vouloir exclure les chemins à une voie, ce serait se priver d'un grand perfectionnement dans les voies de communication sur un grand nombre de points où l'activité commerciale n'est pas assez grande pour permettre la dépense de deux voies. En Belgique, on a transporté des millions de voyageurs sur des chemins à une voie, sans qu'il soit arrivé un seul sinistre par suite de collisions, et en Allemagne, où les chemins sont presque tous à une voie, les accidents sont plus rares qu'en Angleterre, où les lignes sont à double voie.

» On évitera facilement les collisions sur les chemins à simple voie, si la circulation n'y est pas trop active, et si on prend certaines précautions dont les chemins allemands nous offrent l'exemple.

» Les collisions entre deux trains marchant dans la même direction sont moins dangereuses que celles entre deux trains marchant en sens contraire. Le choc est beaucoup moins violent. Il n'y a encore d'autre moyen de les éviter qu'une bonne organisation du service et l'usage du télégraphe.

» Le gardiennage sur plusieurs de nos grandes lignes laisse beaucoup à désirer. La surveillance de nuit est surtout très-imparfaite. Le contrôle devrait à cet égard se montrer très-sévère.

» Les passages à niveau sont à peu près sans danger lorsqu'ils sont placés sur des alignements, de façon qu'on peut les apercevoir de loin ; mais il faut, autant que possible, éviter d'en établir aux extrémités des tranchées ou des souterrains courbes ; ils sont sur plusieurs lignes beaucoup trop multipliés. On n'a pas assez songé que, dans bien des localités, l'intérêt du capital d'un pont en dessus ou en dessous de la voie eût été bien inférieur à l'intérêt du capital d'un passage à niveau joint au salaire du garde.

» Sur dix collisions ayant lieu entre des trains ou des objets immobiles placés sur la voie, neuf sont occasionnées par des aiguilles mal dirigées. Ces aiguilles conduisent souvent le train, qui doit marcher sur la voie principale, dans une voie de garage, où il vient se heurter contre des wagons en stationnement. Sur les chemins à deux voies, on prévient ces accidents en plaçant toujours les aiguilles à une seule extrémité de la voie de garage, de telle façon que

le train marchant toujours sur la voie principale dans la même direction, soit forcé de reculer pour entrer dans la voie de garage. Il en résulte un peu plus de gêne, mais beaucoup plus de sécurité dans le service. Au chemin de Strasbourg, nous nous sommes particulièrement attaché à l'observation de cette règle, et on n'y trouverait pas une seule aiguille dont la pointe ne soit opposée à la direction suivie par le train. Au chemin du Nord et au chemin de Lyon, au contraire, on entre dans les grandes gares de marchandises directement, ce qui me semble dangereux.

» Une bonne organisation du service, un bon système de télégraphe, et les règlements les plus sévères manquent d'efficacité, si les agents qui exécutent sont inintelligents ou négligents. Le choix du personnel est donc sur un chemin de fer, comme M. Emile With le fait remarquer, de la plus haute importance pour la sécurité des voyageurs.

» Le service est dirigé par les ingénieurs en chef et les chefs de l'exploitation. Ce sont les administrateurs qui les nomment. Un des principaux mérites d'un bon administrateur est de savoir s'entourer d'hommes capables. Dans une grande affaire, il est de toute impossibilité que les administrateurs surveillent les détails du service; il faut donc qu'ils puissent accorder une très-grande confiance et laisser un grand pouvoir aux chefs de service, et s'ils n'en choisissaient de très-intelligents et très laborieux, il pourrait en résulter un grand préjudice pour les actionnaires aussi bien qu'un véritable danger pour le public voyageur. Le mérite d'un chef de service rejaillit en partie sur l'administrateur qui a su le reconnaître et l'utiliser.

» Les Conseils d'administration et les Comités de direction sont dans l'usage de nommer les agents secondaires aussi bien que les agents supérieurs; mais cette nomination ne doit être qu'une affaire de forme. Les agents secondaires doivent être choisis par ceux qui les emploient. Il arrive trop souvent que les administrateurs *forcent la main* aux chefs de service pour le choix des agents, ou qu'ils usent de leur influence afin qu'ils conservent des agents médiocres ou même mauvais. Le chef de service qui comprend la responsabilité qui pèse sur lui, doit résister à cette influence. Ce n'est pas cependant qu'il ne doive tenir aucun compte de la recommandation des administrateurs qui représentent les propriétaires du chemin et qui, à ce titre, ont bien quelque droit à la préférence pour leurs protégés, mais il faut qu'en aucun cas cette recommandation ne puisse devenir nuisible au service. Le favoritisme est la plaie des grandes Compagnies.

» Pour certains emplois du service actif, il est nécessaire de fixer des limites d'âge telles, par exemple, que celle de trente à trente-cinq ans pour les mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, graisseurs, chefs de train, et quarante à quarante-cinq ans pour les gardes-lignes, surveillants et facteurs.

» Enfin, les grandes Compagnies, pour s'attacher un bon personnel, ont créé des caisses de secours et des caisses de retraite dont l'utilité est incontestable.

» AUGUSTE PERDONNET. »

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 23 avril 1854.

Présidence de M. VUIGNER.

M. DEGOUSÉE a la parole pour donner quelques renseignements sur les sondages.

Il y a vingt-cinq ans, quelques hommes seulement s'occupaient des sondages : c'étaient MM Stéphane Mony, Eug. Flachat, Mulot et Degousée. MM. Stéphane Mony et Flachat les premiers avaient introduit dans l'outillage de l'art du sondeur, des perfectionnements considérables.

Depuis, d'autres perfectionnements ont eu lieu, et l'outillage a été bien simplifié. Aujourd'hui, on construit des sondes légères à leur partie supérieure, et pesantes à la partie inférieure, afin d'avoir un coup plus rigide, et d'éviter le fouet des tiges le long des parois du sondage.

Il y a vingt-cinq ans, on se servait de coffres ou de tubes en bois. On leur a substitué des tubes en fer d'abord, réunis par des boulons et écrous, ensuite par des rivets qui, au moyen d'un mandrin, formé de deux pièces coniques, fixé à deux longues tiges, permet de fixer les manchons aussi bien sur le trou de sonde que dans l'atelier du chaudronnier.

Ils s'enfonçaient autrefois à coups de mouton; il leur arrivait parfois de se briser et de perdre le forage. Aujourd'hui l'on peut traverser des couches de sable et d'argile de plus de 100 mètres de puissance, avec une seule colonne-tuyaux poussée par deux fortes vis de pression.

L'emploi de la sonde dans la construction des travaux publics est récente. Elle a été employée par M. Kermalugant pour descendre des pilots dans les fondations d'un pont qui menaçait de s'écrouler. Ces fondations reposaient sur un béton placé sur une couche de mauvais sol au-dessous duquel se trouvait la roche. A l'aide de la sonde, et tout autour des piles, on a fait, au travers du béton, des trous de sonde qui ont perforé la roche de 1 mètre à 1m,50. Dans ces trous de 0m,30 de diamètre on a introduit des pilots en bois qui ont arrêté tout mouvement.

M. Desfontaines s'est également servi de la sonde pour dessécher une couche d'argile sur laquelle devaient reposer les fondations d'un pont. — M. Levallois l'a employée pour l'aérage des galeries de mines, ainsi que pour se débarrasser des eaux stagnantes entre deux couches du sol qu'il devait traverser.

Dans la construction des fortifications de Paris, on s'est trouvé dans la nécessité, pour écouler les eaux, de faire des sondages horizontaux dans les endroits où les fossés qu'on creusait pour les écouler, rencontraient sur leur passage des routes auxquelles on ne pouvait pas toucher.

Dans les opérations du drainage on se sert beaucoup de la sonde de Bernard de Palissy. Dans cette nouvelle voie d'amélioration de l'agriculture, la sonde est appelée à jouer un rôle très-important.

Dans la construction des chemins de fer, la sonde rend les plus grands services, soit pour établir les fondations des ouvrages d'art, soit pour la recherche des emprunts, soit pour faire des déblais. — Aujourd'hui les ingénieurs, à l'aide de quelques sondages préalables, peuvent à coup sûr établir le prix de revient des fondations d'ouvrages en maçonnerie et des travaux de terrassements.

Ces résultats sont dus surtout à l'emploi d'une sonde construite de façon à retirer du sol, et à tel degré d'avancement du travail que ce soit, ce qu'on appelle des *carottes* ou *témoins*, ayant 0m,80 de hauteur sur un diamètre de 0m,20.

Avec cette sonde, le terrain est retiré intact, stratifié, tel qu'il existe. On est donc certain d'établir ainsi la coupe géologique d'un terrain quel qu'il soit.

Le sondage est en ce moment principalement appliqué à la recherche des gîtes houillers et des mines de sel.

Dans le département du Pas-de-Calais, à la suite de sondages satisfaisants, neuf concessions de mines de houille viennent d'être données ou sont demandées. Dans le département de la Moselle, vis-à-vis le bassin de Saarbruck, où les recherches sont aussi très actives, on a creusé des puits de 250 à 300 mètres de profondeur, et on a trouvé des couches de 3 mètres à 4m,50 d'épaisseur.

En Angleterre, M. Degousée vient d'être chargé d'un premier sondage important, ayant pour but d'amener les eaux dans un des quartiers de la ville de Londres.

A Naples, il a été également chargé de rechercher des eaux jaillissantes pour alimenter la ville. Les sondages ne sont pas encore terminés; ils ont été poussés jusqu'à 380 mètres de profondeur et, dans cet endroit, un des puits creusés a donné une veine jaillissante à 12 mètres au dessus du niveau de la mer, mais encore en contre-bas du sol de 10 mètres. C'est pour obtenir une nouvelle nappe que le forage se poursuit. Le terrain traversé se trouvait être du tuf et des cendres volcaniques alternant avec de l'argile.

A Venise, il existe dix belles fontaines d'eaux jaillissantes obtenues par M. Degousée.

Depuis cinq ans, M. Degousée a employé la machine à vapeur pour faire manœuvrer la sonde, mais il ne l'applique avec économie que quand le sondage est à 150 mètres environ de profondeur. Avec une machine à vapeur, on peut battre quarante coups de sonde par minute, tandis qu'à bras, manœuvrant un treuil à engrenage, on ne peut en battre que vingt à vingt-deux.

L'emploi des sondes creuses est aussi une innovation dans l'art du sondage; on l'emploie surtout avec avantage quand on arrive à une profondeur de 500 mètres. Le diamètre de ces sondes commence à 0m,40 et va jusqu'à 0m,12; au-dessous de ce diamètre, l'outil de sondage ne pourrait plus avoir la force nécessaire pour éviter de se rompre.

L'emploi de la sonde creuse permet de traverser des couches de sable mouvant, quand le trou de sondage n'est pas tubé jusqu'à fond.

M. DEGOUSÉE cite encore un exemple où l'emploi de la sonde a été très-utile : c'est dans la construction du pont suspendu de la Roche-Bernard, où les câbles du pont ont été amarrés au rocher. On a ainsi évité des maçonneries dispendieuses et on a eu toute sécurité sur la solidité du point d'attache.

M. DEGOUSÉE rappelle le fait du glissement du sol sur la glaise au val Fleury pendant la construtíon du viaduc; il rappelle également que, pour s'opposer à l'affaissement des remblais au pied des talus, M. E. Flachat avait eu l'idée d'encaisser la voie entre des madriers en chêne placés de chaque côté et réunis par des boulons en fer de 12 centimètres de diamètre avec une tête carrée de 0m,30. L'opération a parfaitement réussi, mais la pression a été telle que les têtes des boulons se sont incrustées de 1 centimètre dans le bois.

UN MEMBRE partage entièrement l'opinion de M. Degousée sur le perfectionnement apporté dans les sondages, et il ajoute qu'on ne saurait trop reconnaître combien ces perfectionnements ont d'utilité pour l'exécution des grands travaux publics.

Les sondages sont indispensables lorsqu'on veut arrêter définitivement le tracé d'une route,

d'un canal, d'un chemin de fer, etc., ou l'emplacement d'un grand ouvrage d'art.

La nécessité des sondages est plus impérieuse encore lorsqu'on doit traverser des terrains argileux ; il peut arriver, en effet, que la reconnaissance des veines d'argile ayant une certaine inclinaison et pouvant être humectées par des eaux souterraines, détermine des changements de tracé.

On a tellement reconnu l'importance des sondages qu'on en fait maintenant une des conditions des études de tracé définitif de chemin de fer, et qu'on les multiplie dans toute la longueur des profils en long et dans l'emplacement des principaux ouvrages.

Il y aurait trop à dire si l'on voulait indiquer toutes les avaries dans les travaux résultant de la présence des terrains glaiseux, accidents qui n'auraient pas eu lieu si, ayant connu à l'avance la présence des veines qui les ont déterminés, on avait changé l'emplacement des ouvrages ou modifié les conditions de leur établissement.

Le val de Fleury, sur le chemin de fer de Versailles ; la tranchée d'Ablon, sur le chemin de fer d'Orléans ; les tranchées de Gagny, de Champigneulles, près Nancy, sur la ligne de Strasbourg ; la tranchée du Steimberg, sur l'embranchement de Metz, etc., ne peuvent pas laisser de doute à cet égard.

A Ablon et à Champigneulles, force a été de changer l'emplacement de la plate-forme.

Au Steimberg, près Saint-Avold, la masse en mouvement sur une veine d'argile inclinée qui n'avait pas plus d'un centimètre d'épaisseur, était formée de blocs de terre et de rocher en grès des Vosges présentant un cube de plus de 100,000 mètres, qu'il a fallu enlever en totalité pour rétablir la plate-forme dans un état normal.

Il dit qu'il est rare qu'on réussisse à arrêter les glissements sur des veines de glaise ayant une certaine inclinaison, au moyen de murs de soutènements ou de perrés sur les talus ; il cite plusieurs exemples à l'appui de cette assertion.

Le moyen qui paraît le plus efficace pour prévenir et arrêter les glissements, quand il n'y a pas de masses trop considérables en mouvement, consiste à dessécher le sol en arrière des talus ou des ouvrages d'art, soit au moyen des trous de sonde, soit au moyen de tranchées empierrées, en rapprochant assez les tranchées pour diviser les masses.

Le dessèchement est l'opération la plus essentielle, car ce sont les filets d'eau sur les veines d'argile, ou l'humectation des terrains glaiseux, qui déterminent les glissements ou les éboulements, aussi bien dans les tranchées que dans les remblais.

Dans les vallées de la Marne et de l'Ourcq, comme dans d'autres vallées où il a été établi des canaux de dérivation à mi-coteaux, des glissements et des éboulements considérables ont eu lieu par suite d'infiltration des eaux de ces canaux dans des terrains qui étaient restés asséchés jusque là.

Des remblais formés avec des argiles se sont affaissés par l'effet d'eau d'inondation ou de surface qui est venue les délaver.

Ainsi, aux abords du pont de Chalifert sur la Marne, des remblais faits avec des terrains glaiseux provenant d'une tranchée voisine se sont affaissés lors des débordements des eaux de cette rivière ; l'affaissement était tel qu'on mesurait un abaissement de 15 millimètres dans la voie de fer à chaque passage de train. On a cherché à remédier à ces effets en employant des sapines placées sous les traverses, et formant ainsi une espèce de châssis ; ces sapines ont descendu avec le ballast qu'on ajoutait à chaque passage de train pour niveler la voie. L'affaissement du remblai n'a cessé que lorsque la glaise a été complétement rejetée en dehors.

Un effet à peu près semblable a eu lieu dans la vallée de la Vezouze, à l'est de Lunéville, par suite de l'introduction d'eau de surface dans les terrains de marne irrisée qui composaient le remblai.

On peut déduire de tout ce qui précède que le travail de consolidation des terrains glaiseux peut se résumer ainsi : dessécher et diviser les masses qui peuvent être mises en mouvement.

La Société a reçu :

1° De M. Stephane Mony, membre de la Société, la collection complète des *Annales des mines* depuis 1832 jusqu'à 1852 inclusivement.

2° De M. Petit de Coupray, membre de la Société, un exemplaire de son *Annuaire des chemins de fer* ;

3° De M. Ch. Bordon, un exemplaire d'un Mémoire sur les améliorations à introduire dans l'exploitation des chemins de fer ;

4° De M. Jules Gaudry, membre de la Société, un exemplaire d'un Mémoire sur les moyens proposés pour prévenir les accidents des chemins de fer.

MM. Barré, Denise, Mesmer, Chollet et Marsillon ont été reçus membres de la Société.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Faits divers.

Le premier de chaque mois, le journal *la Presse* publie le relevé authentique de son tirage, afin de servir de contrôle au prix comparé des annonces. Or, du 30 janvier au 30 avril de cette année, le tirage de *la Presse* s'est élevé de 24,876 à 34,642 exemplaires ; c'est un accroissement de tirage de 10,000 exemplaires en trois mois ; cette rapide proportion ne paraît point devoir s'arrêter. Le chiffre au 31 mai sera curieux à connaître. Ainsi *la Presse* a repris en avril 1854 la première place qu'elle occupait en avril 1848.

NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE

DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

UN VOL. IN-18. — BROCHÉ, 1 FR. 50. — RELIÉ, 2 FR.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif ; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

Correspondance.

M. B., à Epinal, — N° 1, mauvaise. — N° 2, non, très mauvaise. — N° 3, oui. — N° 4, probablement. — N° 5, valeur très-médiocre. — N° 6, Lyon. — N° 7, oui.

M. P. N., à Toulouse. — N° 1, oui d'environ 5 fr. — N° 2, non ce n'est pas probable.

M. B., à Joinville. — Oui.

M. Y., à Besançon. — N° 1, ce n'est pas sérieux. — N° 2, médiocre. — N° 3, il n'y rien à toucher avant le 1er juillet. — N° 4, non. — N° 5, à condition de payer une somme représentant 15 fr. par action et le remboursement à 500 fr. des 84 années. — N° 6, non. — N° 7, attendre. — N° 8, oui. — N° 9, oui. — N° 10, médiocre. — N° 11, non. — N° 12, non. — N° 13, c'est probable, mais néanmoins c'est une affaire médiocre. — N° 14, oui, mais peu de chance d'être adopté. — N° 15, non. — N° 16, non. — N° 17, médiocre ; n'y entrez pas. — N° 18, sans cours regulier. — N° 19, l'intérêt à 5 0/0, juillet et janvier ; le dividende en avril.

M. N., à Moirans. — N° 1, valeur abandonnée. — N° 2, sous peu de temps. — N° 3, mal administrée. — N° 4, oui, mais pas très prochainement.

MM. D., à Valenciennes. — N° 1, oui. — N° 2, oui, si les nouvelles ne sont pas mauvaises. — N° 3, oui.

M. C. de la P. B. — N° 1, comme placement, les valeurs ne sont pas chères ; comme spéculation, nous ne saurions nous prononcer après la hausse qui vient d'avoir lieu. — N° 2, Lyon, Méditerranée, Orléans, Nord, Strasbourg, Rouen. — N° 3, s'abstenir. — N° 4, affaire mal administrée.

M. L. et M., à Lyon. — N° 1, Lyon, Méditerranée, Nord, Strasbourg, Orléans. — N° 2, Crédit mobilier, Lyon, Méditerranée.

M. Ch. S., à Troyes. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, arbitrage mauvais. — N° 4, acceptez l'échange.

M. T., à Blaye. — N° 1, l'agent est fondé ; votre ordre était conçu en termes qui le justifient. — N° 2, 400 fr. — N° 3, 500 fr. — N° 4, 350. — N° 5, 750. — N° 6, avenir médiocre.

M. X. X. X. — N° 1, il est sage de réaliser les bénéfices. — N° 2, 1,000 fr. — 500 fr. — 700 f. — 600 fr. — 850 fr. — 800 fr.

M. H. J., à Athis. — N° 1, oui, en payant l'intérêt à 5 0/0 à partir du 1er juillet. — N° 2, ce n'est pas certain. — N° 3, non. 30 fr. 30 c. seulement ; l'intérêt de 20 fr. sera payé le 1er novembre. — N° 4, oui.

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1854.

Voyageurs..........	190,850.	Recettes.	150,479 90
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest.......			80,534 00
		Total.....	231,013 90

Avril 1853.

Voyageurs..........	139,575	Recettes..	166,733 26
Différence en faveur de 1854...			64,280 64

COMPARAISON :

Les quatre mois de 1854 ont donné....	714,801 40
La même période de 1853 a donné....	581,585 14
Différence en faveur de 1854......	133,216 26

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 7 au 13 mai 1854.

84,518 voyageurs	301,648 50
Bagages, marchandises, etc.	400,771 18
TOTAL	702,419 68

Semaine correspondante de 1853.

72,629 voyageurs	295,111 55
Bagages, marchandises, etc.	351,479 83
PRODUIT total	646,591 38

Recette totale du 1er janvier au 13 mai.

1854	13,006,364 09
1853	11,096,793 79
DIFFÉRENCE	1,909,570 30

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 7 au 13 mai 1854.

19,119 voyageurs	93,280 25
Bagages, marchandises, etc.	97,210 90
TOTAL de la semaine	190,491 15
TOTAL de l'exercice courant	3,780,816 40
Semaine correspondante de 1853	202,740 40
Exercice correspondant de 1853	3,420,093 70

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 7 au 13 mai 1854.

11,421 voyageurs	34,666 10
Bagages, marchandises, etc.	47,314 55
TOTAL de la semaine	81,980 65
TOTAL de l'exercice courant	950,312 80
Semaine correspondante de 1853	84,386 00
TOTAL de l'exercice correspondant	924,505 50

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 7 au 13 mai 1854.

Grande vitesse) 34,824 voyageurs	204,412 10
Petite vitesse) Bagages, marchand.	171,559 08
TOTAL de la semaine	375,971 18
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	6,523,423 70
TOTAL	6,899,394 80
Semaine correspondante de 1853	404,088 65
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	6,158,880 60
TOTAL de l'exercice correspondant	6,562,969 25

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 1er au 7 mai 1854.

14,637 voyageurs	30,209 75
Messageries, bagages, marchandises	34,229 04
TOTAL	64,438 79
Semaine correspondante de 1853	52,699 99
Recette totale du 1er janv. au 7 mai	1,090,940 23
— 1853	907,538 58
Différence en faveur de 1854	183,401 65

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,143 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

Voyageurs	318,634 12
Bagages et marchandises	496,223 01
TOTAL de la semaine	814,857 13
Semaine correspondante de 1853	621,093 75
Différence en faveur de 1854	193,763 38
Recettes du 1er janvier au 6 mai	13,439,013 81
Recette correspondante de 1853	10,400,883 05
Différence en faveur de 1854	3,038,130 76

Du 7 au 13 mai 1854.

Voyageurs	325,520 70
Bagages, marchandises, etc.	494,668 54
TOTAL	820,189 24
Semaine correspondante de 1853	646,641 95
Différence en faveur de 1854	173,547 29
Recettes du 1er janvier au 13 mai	14,259,203 05
Recette correspondante de 1853	11,047,525 00
Différence en faveur de 1854	3,211,678 05

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 8 au 14 mai 1854.

Ouest. — 13,350 voyageurs (gr. vitesse	58,959 20
(Petite vitesse)	37,462 73
TOTAL	96,421 93
Rive droite. — 42,294 voyageurs	37,586 30
Rive gauche — 28,934 voyageurs	22,036 25
TOTAL	156,044 48
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	81,950 79
Rive droite	34,490 45
Rive gauche	17,586 40
TOTAL	134,027 64

Recette totale du 1er janvier au 14 mai 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	2,265,537 21
Idem. — 1853	1,878,744 68

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 19e semaine.

Du 7 au 13 mai 1854.

Voyageurs	221,745 96
Marchandises	292,283 43
TOTAL de la semaine	514,029 39
Recettes antérieures	9,146,418 01
TOTAL GÉNÉRAL	9,660,447 40
19e semaine de 1854	514,029 39
Semaine correspondante de 1853	476,752 78
Différence en faveur de 1854	37,276 61
Exercice 1854	9,660,447 40
Id. 1853	7,531,580 70
Différence en faveur de 1854	2,128,867 78

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 7 au 13 mai 1854

Voyageurs	11,198 05
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	20,387 60
TOTAL	31,585 65
Recettes antérieures	583,823 44
TOTAL	615,409 09

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 30 avril au 6 mai 1854.

Voyageurs	82,821 85
Bagages et marchandises	118,577 70
TOTAL de la semaine	201,399 55
Semaine correspondante de 1853	138,395 70
Augmentation	63,003 85
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	3,340,163 05
Recette correspondante de 1853	2,587,264 92
Augmentation	752,898 13

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 30 avril au 6 mai inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

20,523 voyageurs, grande vitesse	41,075 08
Petite vitesse	120,037 44
Services annexes	6,053 72
TOTAL	167,166 24

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	36,830 67
Petite vitesse	102,021 56
Services annexes	6,478 67
TOTAL	145,330 89

Recette totale du 1er janvier au 6 mai :

1854	2,982,020 75
1853	2,545,277 28

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'avril.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	31,313 45	27,903 05	27,249 40
Bagages	585 09	553 40	539 97
Bétail	1,132 15	909 75	1149 25
Marchandises	18,284 03	6,626 16	13,607 04
	51,314 72	46,032 42	42,545 66

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'avril 1854 de fr. 5,282 30 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,769 06 sur 1852.

CHEMIN DE FER

DU NORD. L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

CHEMINS DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de 150 fr. est fait sur les actions nouvelles créées par suite du décret de concession du 17 août 1853, et en exécution des statuts de la Compagnie de l'Est promulgués le 21 janvier 1854.

Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie, à la gare, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai courant, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de dix heures à trois heures.

Il sera fait à chaque action imputation de 2 fr. pour intérêts de six mois échus.

Depuis ledit jour 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr. par le cumul du premier versement de 100 fr. avec les 150 fr. présentement appelés, sont échangées au fur et à mesure de cette libération contre des titres au porteur.

Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation.

Cependant, du 15 mai au 31 octobre 18 4, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr. qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale de Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

CHEMINS DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des obligations suivantes de la Compagnie de Paris à Strasbourg et de la Compagnie de Montereau, sorties au tirage qui vient d'avoir lieu le 4 mai 1854, qu'elles seront remboursées au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, de onze heures à trois heures, savoir :

Pour les obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg, à partir du 1er juin 1854.

Pour celles de la Compagnie de Montereau, à partir du 1er juillet 1854.

Numéros sortis des 60,000 obligations du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Première Émission.

1—36.544	20—29.712	39—17.418
2— 1.715	21—42.404	40—25.897
3—16.908	22—22.734	41—23.117
4—39.892	23— 395	42—10.589
5—56.367	24—33.608	43—33.8[illegible]8
6—23.391	25—16.968	44—59.474
7—48.381	26—16 996	45—40.379
8—28.248	27—2[illegible].809	46— 5.102
9—20.685	28—21.085	47—27 884
10—44.173	29—46.770	48—36 355
11—17.500	30—49.335	49—27.026
12—25.588	31—43.127	50—30.977
13—53.770	32—16.762	51— 5.479
14—56.784	33—44.916	52—35.310
15—58.507	34—23.958	53—22.090
16—28.437	35—33.324	54—30.860
17—56.896	36—51.128	55—48.820
18—45.618	37—40.921	56— 6.957
19—44.915	38—46.712	

Numéros sortis des 16,000 obligations du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Deuxième Émission.

Remboursement des actions de la Compagnie de Blesme à Gray.

1—61.939	6—63.050	11—60.816
2—63.228	7—66.846	12—69.070
3—67 808	8—68.544	13—71.718
4—74.962	9—73.594	14—70.5[illegible]5
5—68.388	10—68.769	15—66.867

Numéros sortis des obligations du chemin de Montereau.

Création de 1852.

1.293	2.410	2.160
3.138	1.835	1.315
802	900	

CHEMIN DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. MM. les actionnaires sont prévenus que l'échange des actions provisoires nominatives contre les actions définitives au porteur aura lieu au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 heures à 3 heures, à partir du 22 mai courant.

Les actions qui ont effectué le versement de fr. 150, exigible depuis le 20 février dernier, seront seules admises à cet échange, conformément aux dispositions de l'art. 8 de ses statuts.

Le service des transferts d'actions provisoires sera en conséquence supprimé, à dater du 18 mai courant.

Pour le Conseil d'administration et par son ordre,

Le Chef de l'Exploitation,

G. de Lapeyrière

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Appel de 100 fr. par action. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. Réal.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE. MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie des chemins de jonction du Rhône à la Loire, sont informés que le tirage au sort qui a eu lieu le 9 mai 1854, en séance publique du Conseil d'administration, a désigné comme devant être amorties :

Les 86 obligations de la 1re série, remboursables à 625 fr., numérotées de 25,800 à 25,885 inclusivement;

Les 108 obligations de la 2e série, remboursables à 500 fr., numérotées de 575 à 682 inclusivement.

Le remboursement de ces obligations aura lieu sur la présentation des titres, à la caisse de la société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à partir du 15 mai courant.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,

A. Couapon.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE. Le 30 mai courant, à trois heures, en séance publique du Conseil d'administration, au siége de la Compagnie, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, en liquidation, à amortir le 1er juillet prochain.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,

A. Couapon.

COMPAGNIE

DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire, qui avait été convoquée pour le 27 avril dernier, n'ayant pu être régulièrement constituée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, est, aux termes de l'art. 32 des statuts, renvoyée au mardi 30 mai courant.

La réunion aura lieu à trois heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette seconde assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de cette assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts seront reçus de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire d'actions une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la délivrance des

cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite, comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST

Tableau des numéros des 144 obligations de la rive droite sortis au tirage public du 17 mai 1854.

EMPRUNT DU 26 DÉCEMBRE 1839. (Anciennes).

4002	4525	5099	5576
4013	4551	5104	5606
4015	4554	5111	5636
4031	4567	5114	5644
4048	4590	5119	5646
4055	4593	5164	5648
4065	4600	5168	5656
4121	4615	5177	5657
4127	4616	5191	5722
4130	4644	5218	5728
4155	4651	5224	5735
4191	4717	5226	5756
4192	4721	5246	5758
4197	4723	5249	5785
4265	4734	5252	5784
4267	4788	5269	5795
4274	4796	5261	5819
4283	4804	5269	5833
4284	4807	5271	5841
4299	4821	5274	5857
	4822	5307	5876
	4826	5316	5879
	4838	5318	5888
	4846	5325	5895
	4850	5348	5913
	4863	5405	5917
	4875	5418	5919
	4912	5421	5940
	4919	5437	5960
	4920	5456	5963
	4985	5477	5973
	5017	5482	5984
	5018	5486	5985
	5022	5509	5988
	5067	5543	5999
	5071	5560	5994

..es obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1,000 fr. chacune.

Tableau les numeros des 62 obligations de la rive droite sorties a tirage ublic du 17 mai 1852.

EMPRU.. DE 1843. (Nouvelles.)

80	1824	3418	5507
122	1860	3519	5554
134	1934	3824	5571
206	2005	3883	5625
219	2017	4013	5653
583	2476	4064	5749
714	2542	4117	5779
717	2690	4339	5890
723	2703	4354	5905
984	2959	4363	6081
1006	3041	4562	6122
1283	3156	4946	6177
1578	3283	4990	6242
1610	3309	5128	6388
1639	3356	5294	
1736	3406	5299	

Ces obligations seront remboursées le 1er janvier 1855, en 1250 fr. chacune.

Tableau des numéros des 288 obligations de la Compagnie de Versailles, rive droite, sorties au tirage public du 17 mai 1854.

EMPRUNT DU 25 MARS 1839.(Anciennes).

2	963	1984	2950
7	965	2011	2956
18	969	2024	2968
34	995	2057	2989
49	1013	2082	2993
75	1021	2083	2994
80	1067	2101	3015
99	1072	2136	3022
108	1077	2151	3046
138	1083	2152	3049
142	1085	2173	3054
158	1099	2180	3084
182	1121	2181	3098
190	1124	2183	3107
197	1143	2211	3109
204	1144	2224	3118
215	1161	2225	3122
218	1169	2261	3125
229	1185	2263	3138
249	1191	2289	3161
247	1221	2297	3168
248	1227	2303	3209
257	1252	2306	3232
294	1267	2319	3245
300	1272	2333	3262
313	1284	2363	3265
316	1310	2371	3300
338	1333	2376	3393
343	1357	2416	3320
347	1365	2419	3327
351	1366	2424	3364
382	1379	2428	3380
425	1403	2443	3385
445	1407	2458	3401
465	1413	2464	3403
471	1416	2468	3413
474	1479	2469	3418
503	1506	2473	3457
547	1517	2475	3459
552	1528	2476	3481
554	1533	2478	3486
587	1545	2486	3498
600	1551	2504	3506
604	1580	2515	3511
605	1612	2527	3519
627	1620	2528	3522
641	1631	2531	3540
648	1647	2532	3545
667	1672	2536	3551
683	1690	2541	3554
697	1731	2546	2596
705	1746	2600	3601
712	1773	2670	3616
757	1796	2690	3646
758	1811	2696	3658
760	1812	2702	3670
779	1833	2716	3676
773	1835	2720	3726
797	1851	2730	3728
802	1862	2735	3740
897	1877	2742	3749
811	1881	2784	3793
816	1888	2794	3819
820	1924	2817	3822
887	1935	2819	3856
893	1938	2824	3862
895	1939	2835	3864
931	1945	2866	3865
932	1955	2870	3878
933	1975	2896	3886
935	1982	2916	3929
944	1983	2939	3947

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, en 1000 fr. chacune.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST

Tableau des 81 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 185 4.

EMPRUNT DU 7 MAI 1852.

141	3927	6859	9135
213	3950	7028	9153
412	4001	7241	9295
530	4091	7367	9401
564	4118	7381	9413
725	4337	7517	9484
888	4538	7660	9733
1024	4666	7662	10011
1041	4841	7713	10023
1684	4939	7730	10245
1872	5221	7766	10459
1905	5396	7897	10516
2029	5563	7988	10553
2109	5601	8006	10793
2219	5623	8106	11084
2995	5640	8220	11531
3149	5735	8392	11666
3278	6264	8455	11877
3430	6311	8633	
3631	6446	8719	
3808	6556	8872	

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1250 fr. chacune.

Tableau des 21 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.

EMPRUNT DU 27 AOÛT 1852.

11960	12384	12641	14351
12029	12570	12846	14795
12023	12718	12912	14986
12066	12733	14167	
12225	12804	14178	
12241	12829	14219	

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1250 fr. chacune.

Tableau des 114 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.

EMPRUNT DU 26 JUILLET 1853.

33	3935	9178	13746
99	3997	9378	13765
149	4208	9465	13778
422	4504	9484	13781
435	4728	9541	14040
463	4877	10017	14238
643	4966	10306	14253
684	4991	10619	14418
806	5115	10810	14475
817	5167	10811	14629
974	5340	10899	14773
1108	5624	10970	14887
1133	5693	10977	14967
1140	5829	11118	15005
1403	6224	11325	15008
1439	6845	11376	15047
1717	6956	11408	15082
1868	7016	11456	15231
2025	7329	11521	15768
2077	7425	11836	16071
2233	7563	11857	16465
2592	8059	12010	16490
2674	8093	12148	16580
3002	8110	12180	16820
3036	8222	12302	16966
3120	8525	12440	17022
3168	8563	13053	17212
3452	8821	13347	
3497	9074	13741	

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, en 1250 fr. chacune.

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE.

Par suite de l'avis publié dans les journaux par la Compagnie des chemins de l'Est, concernant l'échange, à partir du 1er juin prochain, des titres d'actions de la Compagnie de Bâle, contre des titres d'obligations de la Compagnie de l'Est, MM. les actionnaires du chemin de fer de Strasbourg à Bâle qui ont fait des dépôts de titres dans la caisse de la Compagnie, sont invités à les retirer d'ici à la fin du mois de mai courant.

A cet effet, ils devront présenter, dans le délai ci-dessus fixé, le certificat de dépôt portant décharge et visé par un agent de change.

A défaut de retrait avant le 31 mai, il sera fait remise des dépôts à la Compagnie de l'Est.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1843 et de l'emprunt de 1852, pour la construction de Wissembourg, qui ont déposé leurs titres dans les caisses de la Compagnie de Bâle, sont invités à retirer leurs titres d'ici à la fin du présent mois.

A partir du 1er juin prochain, les dépôts non retirés seront remis à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Le Secrétaire général,
A. NOBLET.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par décision du Conseil d'administration, il est fait appel du huitième dixième, soit 50 fr. par action, payables du 15 au 30 juin prochain, aux adresses suivantes :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier et Ce, banquiers ;

A Paris, chez MM. York et Ce, 110, rue Neuve-des-Mathurins;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas répondu à cet appel le 30 juin devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 par an, à partir du 15 juin.

Un rapport sur les progrès des travaux et sur la position présente de la Compagnie sera très-prochainement envoyé aux actionnaires.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le directeur de la Compagnie
W. FRAISSE.

TRAIN DE POISSY.

De chaque jour à dater du 1er mai 1854.

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

Aller. — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h. 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 30, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 59. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 19, — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures.*

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle, précédemment ajournée, aura lieu le mardi 6 juin prochain, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire: *ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853, *extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 3 juin, soit, et avant le 30 mai, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

CHEMIN DE FER

VICTOR — EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi 23 courant, à Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à trois heures de relevée, à l'effet de statuer sur d'importantes modifications au cahier des charges provisoirement conclues, à Turin, avec le ministère sarde.

Tout porteur de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale; nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit par lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes aura lieu contre la présentation des titres, à partir du 12 jusqu'au 20 courant, à trois heures :

A Paris, 48 bis, rue Base-du-Rempart.

A Chambéry, à la Banque de Savoie.

A Turin, chez MM. de Fernex, banquiers.

A Londres, 38, Trogmorton street, chez MM. sir John Easthope et Ce.

On délivrera dans les mêmes lieux des modèles de pouvoirs.

Paris, le 10 mai 1854.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,

L. Le Provost.

COMPAGNIE ROYALE DU

CHEMIN DE FER SUÉDOIS.

MM. les actionnaires français sont prévenus que le versement de 1 liv. st. (fr 25) par action, appelé le 24 janvier dernier, s'effectue chez MM. York et Ce, 110, rue Neuve-des-Mathurins.

Les intérêts de retard sont dus à raison de 6 0/0 l'an, à partir de la susdite date.

Les intérêts sur les sommes déjà versées seront déduits à raison de 4 0/0.

Ceux des actionnaires qui n'auraient pas effectué le versement le 10 juin prochain seront déchus de leurs titres et des droits y attachés.

Par ordre du Conseil d'administration,

York et Ce.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*vole de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des Iles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

Préfecture du département de la Seine.

VILLE DE PARIS.

Quatrième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 50 millions.

Le quatrième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris a eu lieu le 1er mai 1854, à onze heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel-de-Ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt et aux annonces qui ont été faites dans le *Moniteur* ainsi que dans les différents journaux de Paris.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 60 numéros ayant droit, suivant leur ordre de sortie, aux primes ci-après :

ORDRE des sorties.	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes.
1	41539	50000
2	24427	20000
3	15830	15000
4	43599	10000
5	48181	5000
6	20685	5000
7	42733	3000
8	39322	3000
9	21186	3000
10	22212	3000
11	14093	3000
12	47941	3000
13	18929	2000
14	11466	2000
15	32403	2000
16	870	2000
17	31450	2000
18	45753	2000
19	49446	2000
20	23113	2000
21	20496	1000
22	37308	1000
23	46160	1000
24	19460	1000
25	17648	1000
26	11882	1000
27	31884	1000
28	46791	1000
29	15506	1000
30	19524	1000
31	18727	1000
32	24632	1000
33	16075	1000
34	8626	1000
35	40617	500
36	10982	500
37	34503	500
38	215	500
39	12052	500
40	35938	500
41	46918	500
42	25406	500
43	18423	500
44	8240	500
45	259	500
46	45572	500
47	21213	500
48	44564	500
49	9504	500
50	39106	500
51	13172	500
52	5060	500
53	49019	500
54	41891	500
55	1645	500
56	42351	500
57	42891	500
58	30700	500
59	12284	500
60	18053	2500

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation à la caisse municipale, à l'Hôtel-de-Ville, le 1er juillet prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

Pour extrait conforme au procès-verbal du tirage, en date du 1er mai 1854 :

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine,

Ch. Merruau.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

MŒURS ET COUTUMES DE L'ALGÉRIE

DANS LE TELL, LA KABYLIE ET LE SAHARA, par le général Daumas, directeur des affaires de l'Algérie. Un volume in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. — Prix : 2 f. 50.

TABLE DES MATIÈRES :

Le Tell : Des races qui peuplent l'Algérie. — La Métidja. — De la Civilité puérile et honnête chez les Arabes. — La Chasse en Afrique. — L'Hospitalité. — Le Koheul. — L'Aumône. — Les Ablutions. — Le Ramadan. — Le Chambi à Paris. — Chant sur la prise d'Alger.

La Kabylie : La Kabylie. — La Société kabyle. — Les institutions kabyles. — Les Zouaouas.

Le Sahara : Le Sahara algérien. — Généralités du Désert — Chevaux du Sahara. — Guerre contre les tributs du Désert Une tribu de Marabouts. — Organisation d'une Caravane. — Les Chameaux coureurs. — Les Touareug. — Eloge du Sahara, par Abd-el-Kader.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarazin, no 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer et chez les principaux libraires.

LA RUSSIE CONTEMPORAINE.

par M. LEOUZON LE DUC, deuxième édition. 1 vol. in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. Prix : 3 fr.

Cet ouvrage est tout d'actualité; il renferme sur les institutions, les mœurs, la politique, les projets et les ressources de la Russie des renseignements qui mettront les lecteurs à même d'apprécier le but et le caractère de la lutte engagée par l'ambition russe.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer, et chez les principaux libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction); — les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — *Prix* : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les suites de la réduction du taux de l'escompte par la Banque de France se développent peu à peu. Cette mesure a rendu la confiance à la spéculation, et depuis huit jours la hausse a fait des progrès remarquables sur la rente et sur les actions du chemin de fer. M. le ministre des finances s'est empressé de suivre l'exemple de la Banque et il a diminué de nouveau de 1/2 0/0 le taux d'intérêt des bons du Trésor.

Les nouvelles politiques ont également contribué au retour de la confiance. La guerre, qui dans les premiers moments avait jeté une si vive émotion dans les affaires, est examinée avec plus de sang-froid. Les avis reçus de l'Autriche font de plus en plus espérer que cette puissance agira de concert avec la France et l'Angleterre. Ses relations avec la Russie sont devenues de plus en plus hostiles, et le cabinet de Vienne s'est vu dans la nécessité de couvrir ses frontières du côté de la Russie en établissant de ce côté un corps d'armée d'observation.

La hausse a été de 2 05 sur le 3 0/0; de 1 60 sur le 4 1/2 0/0; de 50 fr. sur les actions de la Banque de France; 85 fr. sur le Crédit mobilier; de 27 50 sur les actions du Nord; de 22 50 sur l'Est; de 17 50 sur les nouvelles de l'Est; de 52 50 sur Lyon; de 85 sur le St-Germain; de 30 sur Orléans; de 17 50 sur Rouen; de 27 50 sur le Havre; de 5 sur Bâle; de 35 sur le Grand-Central; de 25 sur le Midi; de 52 50 sur Lyon à Méditerranée; de 25 sur Genève; de 47 10 sur l'Ouest; de 20 sur Cherbourg; de 35 sur Dijon.

Le Grand-Central s'est rapproché rapidement du pair. Il est question pour cette ligne de négociations importantes, mais qui ne sont pas suffisamment avancées pour que nous puissions en entretenir nos lecteurs.

Les transactions ont été un peu moins actives sur les actions anciennes de l'Est depuis que le dividende a été détaché.

L'approche de l'assemblée et la fixation du dividende ont ramené les actions du Nord au dessus de 800 fr.

Voici les variations des principales valeurs depuis la bourse du 11 jusqu'à celle du 18 mai :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 66 60 à 68 75; elle est restée à 68 25; elle a varié à terme de 68 30 à 68 70, et elle est restée à 68 35.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 93 50 à 95 au comptant et de 92 90 à 94 50 à terme.

L'emprunt 3 0/0 a monté de 66 à 68, et les certificats, de 66 85 à 68 75; l'emprunt 4 1/2 0/0, de 93 à 95.

Les actions de la Banque ont monté de 2,770 à 2,820.

Le Crédit mobilier a monté au comptant de 540 à 612 50; il est resté à 625; il a fait 645 à terme, et il est resté à 632 50.

Le Nord a monté de 780 à 807 50 au comptant et à 810 à terme.

Les actions de l'Est ont monté au comptant de 727 50 à 750, et les nouvelles, de 566 25 à 590; elles sont restées à 585.

Les actions de Lyon ont monté de 862 50 à 922 50 au comptant; elles sont montées à 915; elles ont fait à terme 927 50, et elles ont fermé à 917 50.

Lyon à la Méditerranée a monté de 700 à 755.

L'Ouest a monté de 592 50 à 640; il est resté à 635 au comptant et à 637 50 à terme.

Saint-Germain a monté de 630 à 730; il est resté à 715.

Orléans a monté de 1,080 à 1,125; il est resté à 1,117 50 au comptant et à 1,120 à terme.

Rouen a monté de 902 50 à 922 50.

Le Havre a monté de 440 à 480; il est resté à 475.

Bâle a monté de 375 à 380.

Le Midi a monté de 540 à 575; il est resté à 565.

Le Grand-Central a monté de 447 50 à 497 50; il est resté à 485.

Genève a monté de 475 à 480; il est resté à 480.

Dijon a monté de 580 à 615.

Cherbourg a monté de 470 à 485.

Samedi. — La hausse a fait tout à coup des progrès rapides, et les cours ont été continuellement recherchés pendant toute la durée du parquet. Les chemins de fer ont été entraînés dans le mouvement. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 95 à 67 50, et à terme de 66 80 à 67 40; le 4 1/2 0/0, de 93 50 à 94 60 au comptant, et de 93 50 à 94 à terme; l'emprunt 3 0/0, de 66 50 à 66 60, et les certificats, de 67 25 à 67 50. La Banque a monté de 30 à 2,800; le Crédit mobilier, de 35 à 590; le Nord, de 12 50 à 797 50; l'Est, de 5 à 735; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 575; Lyon, de 23 75 à 890; Orléans, de 27 50 à 1,110; Rouen, de 15 à 920; le Havre, de 20 à 470; Bâle, de 2 50 à 377 50; Saint-Germain, de 20 à 650; le Midi, de 15 à 555; Dijon, de 5 à 590; le Grand-Central, de 25 à 487 50; Cherbourg, de 10 à 480; l'Ouest, de 15 à 610; Lyon à la Méditerranée, de 30 à 740.

Lundi. — Quelques réalisations ont été déterminées par la bourse de samedi et par les préparatifs de la liquidation des chemins. Toutes les valeurs ont un peu rétrogradé, mais les cours se sont relevés au moment de la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 67, et à terme de 25 c. à 67 15; le 4 1/2 0/0, de 85 c. à 93 75 au comptant, et de 50 c. à 93 50 à terme. L'emprunt 3 0/0 s'est tenu à 66 50, et les certificats d'emprunts à 67 25. La Banque a monté de 10 à 2,810. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 577 50; le Nord, de 12 50 à 785; l'Est, de 1 25 à 733 75. Les nouvelles de l'Est se sont soutenues à 575. Lyon a fléchi de 7 50 à 832 50; la Méditerranée, de 10 à 730; Orléans, de 10 à 1,100; Rouen, de 5 à 915; le Havre, de 7 50 à 462 50; Dijon, de 5 à 580; le Grand-Central, de 17 50 à 470. Saint-Germain s'est tenu à 650; Bâle, à 377 50; l'Ouest, à 610; Cherbourg, à 480.

Mardi. — La réaction a continué sur la rente, et elle a été surtout provoquée par la liquidation de quinzaine des chemins de fer, qui donnait lieu à beaucoup de réalisations de bénéfices. Les cours ont pourtant repris faveur à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 66 10 à 66 80, et à terme, de 66 20 à 66 80. Le 4 1/2 0/0, de 93 50 à 94 au comptant, et a fait 93 25 à terme. La Banque s'est tenue à 2,470. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 477 50. Les actions du Nord, de 5 à 780; l'Est, de 3 75 à 730; les nouvelles de l'Est, de 5 à 570; Lyon, de 7 50 à 875; la Méditerranée, de 5 à 725; l'Ouest, de 5 à 605; Orléans, de 10 à 1,090; Rouen, de 5 à 910; Rouen, de 7 50 à 455; Bâle, de 2 50 à 375. Saint-Germain a monté de 2 50 à 652 50. Cherbourg a fléchi de 5 à 475; le Midi, de 2 50 à 540; le Grand Central, de 10 à 460; Genève, de 2 50 à 467 50.

Mercredi. — Les cours ont repris vigoureusement tant sur la rente que sur les chemins. Il y avait des demandes considérables pendant toute la durée du parquet. Le 3 0/0 a monté au comptant de 60 à 67 40, et de 70 à terme à 67 50; le 4 1/2 0/0, de 20 au comptant à 94 20, et de 65 à 93 90 à terme. L'emprunt 3 0/0 de 1854 a monté de 55 à 66 75. Les certificats ont repris à 67 50. La Banque de France s'est tenue de 2,820 à 2,810. Le Crédit mobilier a monté de 32 50 à 607 50; les actions du Nord, de 17 50 à 797 50; l'Est, de 15 à 745; les nouvelles de l'Est, de 12 50 à 582 50; Lyon, de 22 50 à 897 50; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 740; Saint-Germain, de 32 50 à 685; Orléans, de 17 50 à 1,107 50; le Havre, de 5 à 460; Bâle, de 5 à 380; Genève, de 3 75 à 471 25; l'Ouest, de 10 à 615; Dijon, de 25 à 610; le Midi, de 20 à 560; le Grand Central, de 22 50 à 482 50.

Jeudi. — Le début de la bourse était excessivement animé et en très-forte hausse, mais les prix élevés ont amené des réalisations de bénéfices, et l'on a un peu rétrogradé pour la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 75 à 68 50, et à terme de 68 70 à 68 35. Le 4 1/2, au comptant a monté à 95; il a varié à terme de 94 75 à 95. Les actions de la Banque ont monté de 10 à 2,820. Le Crédit mobilier a varié de 642 50 à 625; le Nord, de 810 à 807 50; l'Est, de 755 à 750; les nouvelles de l'Est, de 590 à 580; Lyon, de 922 50 à 915; la Méditerranée, de 750 à 748 75; le Midi, de 575 à 565; Saint-Germain, de 730 à 715; le Grand-Central, de 492 50 à 485; Genève, de 477 50 à 480; l'Ouest, de 630 à 640; Cherbourg, de 480 à 485; Orléans, de 1,125 à 1,117 50; Rouen, de 925 à 922 50; le Havre, de 480 à 475; Bâle, de 377 50 à 380.

Vendredi. — Quoique les consolidés anglais soient arrivés avec 3/8 de hausse à 89 89 1/2, le début de notre bourse a été très-faible. Il y avait d'énormes réalisations de bénéfices; mais les cours ont repris faveur vers 2 heures, et les cours étaient demandés à la fin du parquet. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 à 68 20, et à terme de 67 60 à 68 80. Le 4 1/2 0/0 a fait 94 75 au comptant et à terme. La Banque était à 2,820; le Crédit mobilier, de 645 à 625; les actions du Nord, de 797 50 à 807 50; l'Est, de 740 à 750; les nouvelles de l'Est, de 580 à 585; Orléans, de 1,102 50 à 1,107 50; Rouen, de 915 à 918 25; le Havre, de 465 à 470; Lyon, de 900 à 910; la Méditerranée, de 740 à 750; Saint-Germain, de 697 50 à 710; le Midi, de 570 à 562 50; l'Ouest, de 620 à 625; le Grand-Central, de 480 à 485. Dijon était à 600.

J. Mirès

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 13 au 19 mai 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée.	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 13. Compt.	Samedi 13. Terme.	Lundi 15. Compt.	Lundi 15. Terme.	Mardi 16. Compt.	Mardi 16. Terme.	Mercredi 17. Compt.	Mercredi 17. Terme.	Jeudi 18. Compt.	Jeudi 18. Terme.	Vendredi 19. Compt.	Vendredi 19. Terme.
710	943	39	400.000	400	tout	41 fr. 50.	janv. juillet	**Nord**	797 50	797 50	785 »	785 »	780 »	783 75	795 »	792 50	807 50	810 »	817 50	816 »
tout	138	99	72.000	500	tout	40 fr.	août février	**Paris à Rouen**	920 »	920 »	915 »	910 »	910 »	907 50	910 »	910 »	922 50	923 50	916 25	917 50
91	95	97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobre.	**Rouen au Havre**	470 »	472 50	462 50	462 50	455 »	»	460 »	»	475 »	472 50	470 »	»
»	54	95	36.000	500	400	11 fr.	avril.	**Dieppe et Fécamp**	272 50	»	272 50	»	»	»	»	»	275 »	»	»	»
»	347	99	60.000	500	250	5 0/0 (1)	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	480 »	»	480 »	475 »	475 »	»	480 »	»	485 »	485 »	485 »	»
tout.	25	99	54.000	250	tout	23 fr. 50.	octobre avril	**Saint-Germain**	690 »	690 »	690 »	690 »	692 50	694 75	695 »	697 50	715 »	715 »	710 »	712 50
tout	17	99	30.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	**Versailles** (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	»
174	530	99	70.000	500	250	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	646 »	»	640 »	640 »	645 »	»	643 »	640 »	635 »	637 50	625 »	625 »
»	11	50	8.000	500	tout	néant.	»	**Paris à Sceaux**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1116	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50	octobre.	**Orléans**	1119 »	1110 »	1100 »	1110 »	1090 »	1092 50	1107 50	1110 »	1117 50	1120 »	1105 50	1107 50
627	724	99	250.000	500	tout	59 fr. 30.	mai novemb	**Paris à Strasbourg**	735 »	740 »	723 75	725 »	730 »	727 50	715 »	740 »	730 »	740 »	700 »	715 »
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0.	»	Id. nouvelles	575 »	575 »	575 »	575 »	570 »	572 50	582 50	585 »	585 »	585 »	585 »	585 »
44	200	90	84.000	250	tout	14 fr.	avril.	**Strasbourg à Bâle**	377 50	»	377 50	»	375 »	»	390 »	»	390 »	»	390 »	»
308	512	99	240.000	500	250	37 f. 70	janv. juillet	**Paris à Lyon**	920 »	888 25	892 50	895 »	875 »	895 »	897 50	900 »	913 »	917 50	910 »	905 »
»	»	99	3.500	500	100	5 0/0 (1).		**Provins aux Ormes**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.200	500	250	5 0/0 (1).	janv. juillet	**Dijon à Besançon**	590 »	»	585 »	587 50	585 »	585 »	610 »	610 »	615 »	615 »	610 »	6 6 »
»	297	99	90.000	500	200	4 0/0 (1).	»	**Lyon à Genève**	480 »	480 »	470 »	»	467 50	»	471 25	470 »	470 »	475 »	467 50	470 »
291	612	99	90.000	500	300	46 fr.	avril octobre	**Lyon à la Méditerr.**	710 »	717 50	720 »	733 75	725 »	725 »	710 »	712 50	755 »	7 5 »	750 »	747 50
»	900	99	134.000	500	250	4 0/0 (1)	»	**Chemins du Midi**	565 »	560 »	532 50	535 »	540 »	543 75	560 »	560 »	565 »	565 »	562 50	565 »
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	**Bordeaux à la Teste**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	915	99	180.000	500	300	4 0/0.	avril octobre	**Grand Central**	487 50	482 50	470 »	470 »	480 »	475 »	482 50	483 75	485 »	485 »	482 50	483 50
»	40	99	12.500	1 000	tout	25 fr. 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	9 400	500	tout	27 fr. 50 p. an en	mars.	**Anvers à Gand**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux

	Samedi 13. Compt.	Samedi 13. Terme.	Lundi 15. Compt.	Lundi 15. Terme.	Mardi 16. Compt.	Mardi 16. Terme.	Mercredi 17. Compt.	Mercredi 17. Terme.	Jeudi 18. Compt.	Jeudi 18. Terme.	Vendredi 19. Compt.	Vendredi 19. Terme.
Rentes 3 0/0	67 50	67 40	67 »	67 15	66 90	66 90	67 40	67 30	68 25	68 25	68 20	68 10
Rentes 4 1/2 0/0	94 60	94 »	93 75	93 15	94 »	»	94 20	»	96 »	94 50	94 75	»
Banque de France	2800 »	»	2810 »	»	2810 »	»	2840 »	»	2820 »	»	2825 »	»
Crédit mobilier	560 »	586 »	577 50	585 »	575 »	580 »	607 50	612 50	625 »	632 50	625 »	622 50
Comptoir national	525 »	»	525 »	»	530 »	»	530 »	»	535 »	»	507 50	»
Banque foncière	470 »	»	470 »	470 »	470 »	»	475 »	»	»	»	400 »	»
Do **Obligations** Cert.	910 »	»	935 »	»	940 »	»	940 »	»	915 »	»	945 »	»
Do **Obligations** de 500 fr.	415 »	»	420 »	»	435 »	»	430 »	»	440 »	»	440 »	»
Do **10 d'Obligations**	»	»	»	»	»	»	102 50	»	»	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts	Époques des tirages	Dates des paiements.
1854.	150 000	75 ans	285	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	84,000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60,000	99 —	335	275	625	5 0/0	»	Do
1853.	183.332	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Do	3.300	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén	Do
Do.	50 340	90 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.
1848.	10 840	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do.	6.201	43 —	1 250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1852.	15.698	50 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1853	17.100	» »	1.000	750	1.250	5 0/0	»	Do
1842.	7.249	39 —	1 105	tout.	1.250	25	»	Do
1850.	8.531	75 —	1.075	tout.	1.250	25	»	Do
1842.	8.008	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do
1848.	3.332	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Do
1854.	100.000	» »	275	75	500	3 0/0	»	Do
1845.	3.867	73 —	1.000	tout	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	4.933	68 —	1 100	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre.
1848.	13.000	78 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre.
1848.	5 000	87 —	900	tout.	1 250	6 0/0	Do	janvier juillet.
1842.	2.775	47 —	1.100	tout.	1 250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	»	625	5 0/0	Do	janvier juillet.
1841.	1.000	» »	500	tout.	625	25 »	Do	avril octobre

Cours du 13 au 19 mai 1854.

Noms des Compagnies.	13	15	16	17	18	19
Nord-Boulogne	310 »	300 »	307 50	310 »	310 »	307 50
Paris à Lyon	990 »	1003 »	992 50	1000 »	1000 »	1000 »
Lyon à la Méditerranée 3 0/0	»	490 »	»	485 »	490 »	493 »
Do **Nouvelles 3 0/0**	300 »	302 50	300 »	302 50	305 »	»
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »	»
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Versailles r. d.	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	950 »	955 »	960 »	960 »	970 »	970 »
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
Do Nouvelles 1848	»	»	»	»	1000 »	1000 »
Do Nouvelles 1852	300 »	300 »	300 »	302 50	303 »	305 »
Do Nouvelles 1854	302 50	302 50	302 50	305 »	307 50	307 25
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	980 »
Do (nouvelles)	975 »	»	»	975 »	975 »	»
Rouen au Havre	925 »	»	»	925 »	930 »	»
Do (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Do (nouvelles)	480 »	»	»	»	490 »	490 »
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 12 au 18 mai 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	12	13	15	16	17	18
Nord	790 » à 797 50	775 » à 787 50	791 » à 797 50	777 50 à 785 »	787 50 à 800 »	» 75 à 818 75
Paris à Strasbourg	740 » à 742 50	727 50 à 735 »	705 » à 732 50	732 50 à 700 »	740 » à 747 50	» 38 à 752 50
Orléans	1050 » à 1181 »	1050 » à 1100 »	1075 » à 1125 »	1075 » à 1136 »	1075 » à 1125 »	1075 » à 1125 »
Paris à Rouen	875 » à [illegible]21 »	875 » à 935 »	900 » à 950 »	875 » à 935 »	875 » à 921 »	875 » à 905 »
Rouen au Havre	425 » à 450 »	425 » à 450 »	440 » à 475 »	450 » à 475 »	450 » à 475 »	425 » à 450 »
Lyon	840 » à 864 75	865 » à 873 75	867 50 à 873 75	875 » à 881 25	865 » à 900 »	» 75 à 888 75
Ouest	»	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
[illegible]ecaml, Dethomas et Cie	500	450	Echarcon ... Papeterie.	1000	1815	Gaz de Wazemmes	500	167	Sécurité ... Maritime.	5000	9 0/0 b.
—	»	»	Essonne ... Papeterie.	1000	»	— d'Arles, 1re série	100	»	Sauvegarde ... Maritime.	5000	6 0/0 b.
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1120 »	Bastennes ... Asphalte.	1000	400	— Do 2e série	100	15	Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Do Do (1852)	1000	1095 »	Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1000	1525	— de Boulogne (Paris)	1000	»	Nationale ... Incendie.	400	175 0/0 b.
Compagnie générale des Eaux	250	»	Aveyron (Decazeville) ... Forges.	5000	4000	— de Versailles	500	575	Générale ... Incendie.	5000	25.500
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775	Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	503	— de Cherbourg	500	70	Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
[illegible] française canalisée	500	1500	Alais ... Forges.	2500	1750	Messageries impériales	1000	4000	France ... Incendie.	5000	25 0/0 b.
[illegible] ... Cuivre.	100	» »	Châtillon et Commentry. Forges.	1000	1400	Messag. imp. serv. maritime	5000	900	Phénix ... Incendie.	1000	5050
Vieille-Montagne ... Zinc.	200	400	Providence ... Forges.	1000	1000 »	— Gaillard	1000	600	Providence ... Incendie.	2000	25 0/0 b.
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1300	Herserange (n. libér.) ... Forges.	500	210 »	Gondoles parisiennes	81	140	Urbaine ... Incendie.	5000	12 0/0 b.
[illegible] ... Zinc.	250	»	Le Phénix	750	860	Omnibus (Entreprise générale)	1000	1800	Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	75	1000 »	De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4100	Omnibus (rive gauche)	250	»	Éventualités d'Avignon	34 30	»
[illegible]	750	651	Valentin-Coq ... Usine.	500	370	Favorites ... Omnibus.	500	1570	— de Cette	10	»
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre	100	36 »	Société Cail et Cie ... Usine.	500	640	Hirondelles ... Omnibus.	1000	»	— de Fanjeaux	25	»
Septèmes	250	210	Carvin ... Usine.	500	945	Orléanaises ... Omnibus.	1000	731	Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1403
Blanzy ... Charbon	500	530	Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	»	Tricycles ... Omnibus.	500	500	— d'Aix-la-Chapelle	375	375
[illegible]mothe ... Charbon.	1/3 [illegible]	510	Télégraphe sous-marin	25	22 50	Compagnie générale ... Pet. voit.	500	265	— de Montluçon	500	194 50
Charbonnages belges	500	330	Gaz anglais (Paris)	2500	4600	[illegible] ... Pet. voit.	500	510	Docks	250	197
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	210	— français (Paris)	500	850	Lutéciennes ... Pet. voit.	500	500	Fourneaux réunis	100	510
[illegible] de la Loire ... Charbon.	1/7245	450	— parisien (Paris)	1000	1275	Sylphides ... Pet. voit.	500	510	[illegible] (Amiens)	500	725
Centre-du-Flénu ... Charbon.	1000	150	— de Belleville libéré	500	1100	Générale ... Ass. maritime.	12500	18 0/0 b.	[illegible]	500	330
Haute-Loire ... Charbon.	500	250	— du Nord (Batignolles)	500	625	Lloyd français ... Maritime.	5000	9 0/0 b.	Gamaches	500	»
[illegible]ntchamp ... Charbon.	5000	»	— de l'Ouest (Passy)	500	785	Union des Ports ... Maritime.	5000	6 0/0 b.	Palais de Cristal	100	107 50
[illegible]rincourt ... Charbon.	1/1 500	800	— de l'Est (Vincennes)	500	»	Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	340

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N. 716. — 12e ANNÉE. — N° 21. — SAMEDI, 27 MAI 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

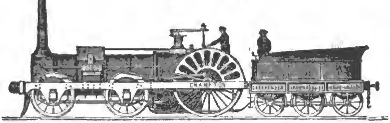
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris...........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Etranger........	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE.

Situation.

L'opinion publique se rassure de plus en plus. Elle ne compte pas sur une solution immédiate et définitive de l'affaire d'Orient, mais elle se repose sur la prudence et la fermeté des gouvernements du soin de diminuer autant que possible les sacrifices et la durée de la guerre, en la circonscrivant dans les régions lointaines où elle se poursuit, et l'éloignant du théâtre où s'exerce plus spécialement l'activité productive des peuples.

Sous l'influence de cette disposition de l'esprit public, les cours s'améliorent. Ils sont encore loin cependant de ceux de l'époque correspondante de 1853, ainsi qu'on peut le voir en rapprochant les chiffres.

Lignes.	Cours du 24 mai 1853.	Cours du 24 mai 1854.	Différence en moins.
Mobilier,	930	625	305
Nord,	927 50	813 75	113 75
Rouen,	1,150 »	905 »	245 »
Havre,	542 50	460 »	82 50
Cherbourg,	645 »	480 »	65 »
Saint-Germain (1),	945 »	712 50	232 50
Ouest,	785 »	630 »	155 »
Orléans,	1,122 50	1,110 »	12 50
Est (2),	880 »	745 »	135 »
Lyon,	972 50	907 50	65 »
Méditerranée,	812 50	775 »	37 50
Midi,	677 50	560 »	117 50

Les cours actuels, malgré la reprise, sont donc bien loin d'être exagérés. Même en retranchant ceux des actions de la fusion normande, Saint-Germain, Rouen, Ouest, etc., qui présentent les baisses les plus fortes, ils peuvent être à peine considérés comme revenus à un taux servant de point de départ à une amélioration proportionnelle à l'élévation des recettes.

Cette amélioration ne doit pas être subite pour être durable, mais successive et graduelle. La recherche de placements avantageux et sûrs doit la produire, et non la spéculation. Pour être raisonnable, elle doit se faire sentir plus vite et avec plus de force sur les valeurs dont les cours présentent encore le plus grand écart, soit avec les prix de l'année dernière, soit avec les revenus déclarés et ceux probables d'après l'accroissement des recettes.

Rien de particulier ne s'est produit cette semaine et n'est venu modifier la situation générale du crédit ni la situation particulière des chemins de fer.

L'inauguration de la section de Nogent-le-Rotrou au Mans, appartenant à la ligne de l'Ouest, a été annoncée officiellement pour le 28 mai ; nous en rendrons compte la semaine prochaine.

L'ouverture pour l'exploitation de Chalon à Lyon et celle de Valence à Avignon paraissent devoir être retardées jusqu'à la première quinzaine de juin.

L'assemblée générale du chemin du Nord a eu lieu le 24 mai ; elle a entendu un excellent rapport de M. Delebecque au nom du Conseil, et a fixé le dividende de 1853 à 30 fr. par action, en sus de l'intérêt de 16 fr.

La veille, avait eu lieu l'assemblée générale des actionnaires du chemin sarde, Victor-Emmanuel. Communication a été donnée aux actionnaires, dans cette réunion, d'un traité consenti par le gouvernement piémontais en faveur de la Compagnie, traité qui restreint les engagements de la Société de 50 millions à 15, et lui laisse le droit de réclamer le remboursement intégral de ces 15 millions en rente 5 0/0 au pair, si, après six mois d'exploitation du tronçon à construire, il ne lui convient pas de garder l'entreprise.

Ad. Blaise (des Vosges).

Vendredi.

P. S. — Bien que sans journaux, de graves et heureuses nouvelles ont circulé aujourd'hui dans le public et déterminé une nouvelle amélioration des cours. On assure que les

(1) Le cours du 24 mai 1853 était de 1,890 fr.; les actions ayant été dédoublées, nous ne mettons que la moitié.

(2) Le cours était de 960 fr.; nous en déduisons la prime de 80 fr., qu'obtiennent les actions de Mulhouse.

représentants des quatre puissances se sont réunis de nouveau et ont arrêté les bases d'une convention qui viserait, pour les réunir en un seul, les conventions précédemment intervenues entre les puissances, ainsi que le traité conclu entre la France, l'Angleterre et la Porte et le dernier traité austro-prussien.

Sous l'influence de l'annonce d'un fait aussi important que l'union de toutes les puissances pour réprimer l'injuste ambition de la Russie et la contraindre à la paix, les cours se sont élevés, savoir :

Le 3 0/0, à	69	90
Mobilier, à	650	»
Nord, à	832	50
Rouen, à	925	»
Saint-Germain, à	730	»
Ouest, à	645	»
Orléans, à	1,135	»
Est, à	757	50
Lyon, à	922	50
Méditerranée, à	790	»
Midi, à	580	»

En outre de la nouvelle qui précède, le public a été rassuré en outre contre l'éventualité d'un nouvel emprunt dont il était question, par la distribution d'un supplément au *Moniteur*, contenant le rapport de M. le baron de Richemont, député au Corps législatif, au nom de la commission du budget pour 1855. La commission, considérant la guerre actuelle comme une crise passagère, a réglé le budget sur les bases d'une situation normale, sans y faire entrer les dépenses extraordinaires de la guerre. En conséquence, les recettes ont été évaluées, pour 1855, à 1,566,012,213
Et les dépenses à 1,562,030,308

Ce qui laisse un excédant de 3,981,905

Ces prévisions comprennent, au titre des dépenses, les charges de l'emprunt de 250 millions récemment contracté ; il a été pourvu à ces charges au moyen de réductions opérées sur les budgets de quatre ministères, et en particulier sur celui des travaux publics.

La commission du budget, voulant pourvoir en outre aux besoins imprévus que la prolongation des hostilités pourrait faire naître, a introduit, ou rétabli plutôt dans la loi de finances, une disposition autorisant le ministre à faire des émissions supplémentaires de bons du Trésor, en sus de la limite normale de 250 millions, sauf à faire régulariser ces émissions par le Corps législatif dans sa plus prochaine session.

Cette disposition, convenue avec le ministre des finances, est une réponse péremptoire aux bruits d'emprunt, et pour peu que la nouvelle relative à la signature d'un nouveau protocole entre les quatre puissances soit confirmée par *le Moniteur*, on peut espérer qu'il ne sera même pas nécessaire d'avoir recours à des émissions extraordinaires de bons du Trésor.

Ad. B. (d. V.)

Chemin de fer du Nord.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 24 MAI 1854.

Après une première convocation pour le 29 avril, non suivie d'effet par suite de l'insuffisance des titres déposés, les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord se sont réunis le 24 de ce mois en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à la salle Sainte-Cécile, sous la présidence de M. le baron J. de Rothschild.

L'objet de la réunion extraordinaire était un vote de pouvoirs à donner au Conseil pour la constitution de la Société anonyme, chargée de l'exploitation du chemin de Ceinture. Le surplus de l'ordre du jour n'indiquait que des opérations ordinaires, c'est-à-dire la lecture du Rapport de la commission de comptabilité sur les comptes de l'exercice 1852, et celle du rapport du Conseil d'administration sur les opérations de l'année 1853.

Ce dernier rapport, présenté au nom du Conseil par M Delbecque, vice-président, a vivement excité l'attention de l'assemblée, par les détails nombreux et remplis d'intérêt qu'il donne sur les progrès du chemin de fer, sur ses développements continus, témoignant à la fois des services qu'il rend, de la richesse des pays qu'il dessert, et du brillant avenir auquel il est appelé.

Ces progrès, ce développement, c'est sur le transport des marchandises qu'il se fait surtout sentir : aussi faut-il, pour répondre à tous les besoins, multiplier le matériel, agrandir les installations, élever des halles, et construire des quais dans un grand nombre de gares et de stations. Ainsi, à Lille, tout l'espace disponible à l'intérieur de la ville est maintenant couvert. Une gare nouvelle commence au delà des remparts et s'étend jusqu'à Fives : « de sorte que, sur 1,800 mètres » de longueur, le chemin de fer n'est plus, » dit le rapport, qu'une vaste gare. »

A Amiens, les deux gares réunies de Boulogne et du Nord sont insuffisantes, et on y ajoute 3,200 mètres carrés de terrain couvert pour recevoir les marchandises. A Paris, la gare intérieure va occuper une nouvelle surface de 18,078 m. c. Des extensions analogues ont lieu dans la gare de La Chapelle, à Saint-Just, à Hazebrouck, à Dunkerque, à Saint-Quentin, et jusque dans des stations intermédiaires, telles que Saint-Leu, Verberie, Raismes, etc.

Le chemin de fer entre donc de plus en plus dans les habitudes des populations ; de plus en plus il devient nécessaire, indispensable au commerce et à l'industrie ; il sollicite leurs progrès et seconde leurs efforts ; il les fait maîtres du temps ; il rend disponible une part considérable de leurs capitaux de roulement, et permet de multiplier ainsi les opérations. En deux ans, de 1851 à 1853, le transport des marchandises a fait plus que doubler, il s'est élevé de 84 millions de tonnes (à un kilomètre) à 190 millions, ou de 126 0/0 ; c'est la mesure du développement des affaires dans le départements du Nord, et l'on peut assurer hardiment que le chemin de fer y a contribué pour une large part.

La récompense naturelle de ces précieux services est l'accroissement des revenus des chemins de fer ; il convient d'observer cependant que les revenus ne croissent pas dans la même proportion que les services. Ainsi, par exemple, les transports de marchandises, qui ont augmenté de 126 0/0 en deux ans, comme quantités, n'ont produit en recettes brutes, pendant la même période, qu'un accroissement de 75 0/0, c'est-à-dire que les tarifs ont été réduits et que le chemin de fer comprenant avec intelligence sa mission et les intérêts de son avenir, a fait la part plus belle au public qu'à lui-même.

Pour 1853, la recette brute totale s'élève à la somme de	35,081,257 fr.	34 c.
dont il faut déduire pour impôt du dixième, détaxes, indemnités, correspondances, 4 3/4 0/0, ou	1,666,479	19
Reste,	33,414,778	15
Les dépenses d'exploitation se sont élevées à ou 34.8 0/0,	11,629,527	70
et les dépenses d'exercices clos, à	94,601	52
Ensemble,	11,724,129	22
Ce qui a laissé pour bénéfices nets,	21,690,648	93

Cette somme ne revient pas, on le sait, tout entière aux actions ; elle subit, au contraire, de nombreux prélèvements, dont voici le détail pour 1853 :

Intérêts des oblig. 1852,	2,284,202	50
Int. sur la créance de l'Etat,	421,158	»
Amort. du capital social,	199,393	82
Amort. de Boulogne	143,750	»
Amort. de l'emprunt 1852,	142,000	»
Amort de l'emprunt Boulogne,	52,500	»
Amort. supplémentaire,	378,386	39
Réfection de la voie (pendant cinq ans),	360,000	»
	3,981,390	71

Le surplus des bénéfices, après les prélèvement ci-dessus, appartient aux actions et permet de distribuer, outre l'intérêt à 4 0/0, soit 16 fr. par action, payé en janvier dernier, un dividende de 30 fr., aussi par action, qui sera acquitté au 1er juillet prochain.

D'après nos calculs et ceux de beaucoup d'actionnaires, le dividende aurait dû être un peu plus fort ; cette différence vient de ce que les prélèvements effectués sur les bénéfices ont été augmentés en 1853 d'imputations nouvelles pour une somme de 1,137,500 fr., dont le rapport fournit le détail, et qui représente justement près de 3 fr. par action, soit, la différence entre le chiffre du dividende déclaré et celui qu'indiquait le calcul établi sur les bases des comptes de 1852.

Le rapport du chemin du Nord nous révèle encore une des causes de l'incertitude de tous les calculs de probabilité que l'on peut

faire sur les dividendes présumés des chemins de fer, en ne tenant compte que du chiffre des recettes brutes publiées chaque semaine.

Cette cause, c'est l'influence exercée par les réductions de tarifs sur le *quantum* des frais d'exploitation, c'est-à-dire leur rapport à la recette brute. De ce que les produits augmentent, on tire cette conclusion : que la proportion des frais doit diminuer, d'abord, parce que les dépenses fixes se répartissent sur un plus grand nombre d'unités de transport; ensuite, parce que la science de l'exploitation se perfectionne chaque jour et procure de nouvelles économies.

Si juste que soit cette double observation, elle conduit fréquemment néanmoins à des résultats inexacts, parce que, nous le répétons, on ne tient pas compte de l'influence exercée par les réductions de tarifs.

L'exploitation du Nord, par exemple, a produit en 1853 une recette brute supérieure de 5 millions à la recette brute de 1852; les frais d'exploitation, ou leur rapport à la recette brute, ont-ils diminué pour cela? Non, ils sont restés sensiblement les mêmes : $\frac{348}{1,000}$ en 1853 contre $\frac{346}{1,000}$ en 1852. Est-ce à dire que les ingénieurs n'aient pas amélioré leur exploitation? Nullement. Les dépenses de traction, qui s'élevaient en 1852 à 0.932 par kilomètre de train, sont descendus en 1853 à 0.882. Comment donc se fait-il que la dépense totale soit la même, proportionnellement aux recettes? C'est tout simplement, ainsi que nous l'avons déjà dit, que les transports effectués ont augmenté dans un rapport plus considérable que les recettes (55.6 0/0 pour les quantités contre 33.8 0/0 pour les produits), c'est-à-dire que les réductions de tarifs par unités de transport ont été plus fortes que les économies réalisées sur les frais. Ajoutez maintenant, à cette influence des tarifs, le trouble que des prélèvements imprévus apportent dans l'économie des calculs, et l'on comprendra aisément en vertu de quelles lois et de quelles causes, une circulation plus que double n'a augmenté les recettes que de 34 0/0, et comment des recettes accrues dans cette proportion n'ont élevé le revenu que de 10.8 0/0.

Ceci expliqué, revenons à l'assemblée générale du 24 mai. Ses membres n'avaient qu'une approbation sans réserve à donner à des résultats aussi satisfaisants que ceux énoncés au Rapport que nous venons d'analyser; il en a été ainsi; l'approbation a été unanime; une seule observation a été faite par un actionnaire au sujet de l'ajournement du paiement du dividende.

Il a été répondu avec raison, par M. le président et par M. E. Pereire, que l'époque du paiement du dividende avait été fixée, conformément aux statuts, par l'assemblée générale des actionnaires; que les sommes représentant le dividende étaient productives d'intérêt au profit de la Société; enfin, que le retard du paiement du dividende était compensé par l'anticipation du paiement des intérêts d'un semestre.

Cette réponse péremptoire a été accueillie comme elle devait l'être, par l'approbation générale; pour notre compte, nous ne doutons pas que, sans rien changer aux époques de paiement des coupons, le Conseil ne se préoccupe bientôt de la convenance pour les actionnaires d'égaliser autant que possible les paiements semestriels, en ajoutant aux 16 fr. d'intérêts soldés intégralement en janvier, un à-compte sur le dividende payable en juillet, ainsi que l'ont déjà fait plusieurs autres Compagnies. Le dividende du Nord est déjà assez considérable, pour qu'une mesure semblable soit dès à présent opportune.

En attendant, le dividende de 1853, fixé à la somme de 30 fr., pourra être touché à la caisse de la Compagnie, à partir du 1er juillet prochain. Les actionnaires qui désireraient recevoir leur dividende avant cette époque, auront la faculté de le faire, en bonifiant à la Compagnie l'intérêt calculé à 4 0/0 l'an, depuis le jour du paiement anticipé jusqu'au 1er juillet.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de Paris à Lyon.

VOYAGE D'ESSAI. — ORGANISATION DU SERVICE POUR L'OUVERTURE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon a pu faire, le dimanche 21 mai, comme nous l'avons annoncé, un premier voyage d'essai sur la section de Chalon à Lyon.

Parti de Chalon, à 10 heures du matin, le train arrivait à 5 heures à la gare de Vaise. Les administrateurs de la Compagnie en parcourant pour la première fois cette section, ont tenu à visiter avec le plus grand soin tous les établissements en construction, les gares provisoires et définitives, leurs dépendances, etc. Leur attention a dû surtout se porter sur les grands travaux d'art qui complètent si heureusement le magnifique ensemble de la ligne de Paris à Lyon.

La section nouvelle ne présente pas sans doute toutes les difficultés qu'il a fallu vaincre dans les autres sections, et notamment dans la partie comprise entre Tonnerre et Dijon; mais les ouvrages d'art n'en sont pas moins remarquables par leur nombre et par leur importance; ils feront honneur, comme toujours, aux habiles ingénieurs qui ont été chargés de les exécuter. M. Jullien, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, directeur de la Compagnie, dont le nom restera attaché à la construction du chemin de Lyon, avait sous ses ordres pour la section de Chalon à Lyon, M. Chaperon, ingénieur en chef, et MM. Ruelle, Labourée, Jacqmin et Aclocque, ingénieurs ordinaires.

Les travaux, commencés au mois de juillet 1852, ont été souvent interrompus ou contrariés par le mauvais temps et par les inondations de la Saône. Il a fallu de grands efforts, heureusement secondés par le printemps plus favorable de cette année, pour arriver aujourd'hui à l'achèvement complet de la ligne, sept mois avant l'époque fixée par le cahier des charges.

On peut citer parmi les ouvrages les plus intéressants et les plus difficiles de la section visitée l'autre jour, les travaux de la traversée de Saint-Cosme et de Saint-Rémy près de Chalon, les travaux de la traversée de Mâcon, le viaduc de Villefranche et le pont sur l'Azergue. Il n'y a sur toute la section que deux souterrains, l'un, à la Pelonnière, de 150 mètres de longueur, l'autre, à Saint-Rambert, de 240 mètres.

Le souterrain de Saint-Irénée, de 2,100 mètres, est au delà de Vaise, dans la partie comprise entre Vaise et Perrache. On y travaille avec la plus grande activité, mais il y a encore 500 mètres de galeries à percer, et il n'est pas permis d'espérer que le souterrain entier soit achevé avant la fin de l'année 1855.

Le jour de l'ouverture de la section de Chalon à Vaise n'est pas encore fixé. La Compagnie ne veut pas commencer l'exploitation avant que la seconde voie soit entièrement posée. Il y a encore quelques lacunes qui se comblent chaque jour, mais qui ne peuvent pas être terminées avant la première quinzaine du mois de juin. L'ouverture se fera sans inauguration solennelle. Il a paru plus convenable de remettre cette inauguration à l'époque où la ligne entière, franchissant le souterrain de Saint-Irénée, viendra s'unir à Perrache à la ligne de Lyon à la Méditerranée.

La gare de Vaise, construite d'après les plans de M. l'architecte en chef Cendrier, présentera au public toutes les facilités qu'il était possible de réunir dans une situation aussi excentrique et avec des voies d'accès aujourd'hui insuffisantes. Hâtons-nous d'ajouter qu'une rue projetée doit la mettre en communication plus directe et plus commode avec le quai, également, projeté de Vaise.

ORGANISATION DU SERVICE.

Le règlement adopté par la Compagnie pour le service d'été, fixe à cinq trains montants et à cinq trains descendants par jour, le nombre des trains entre Paris et Lyon. Sur ces 10 trains, 4 seront express, 2 seront directs, 4 seront omnibus.

Les trains express feront le trajet entier en 10 heures, les trains directs en 13 h. 1/2; les trains omnibus en 15 à 16 heures. Les départs de ces trains auront lieu de Paris :

Pour les trains express, à 7 h. 30 du matin et 8 h. 5 du soir.

Pour le train direct à 8 h. 45.

Pour les trains omnibus, à 2 h. 25 et 9 h. 45 du soir.

Les départs auront lieu de Lyon :

Pour les trains express, à 7 h. 5 du matin et 7 h. 5 du soir;

Train direct, à 9 h. 30.

Trains omnibus, à 2 h. 45 et 9 h. 45 du soir.

La banlieue de Lyon sera desservie par des trains nombreux, comme la banlieue de Paris.

Le parcours journalier des trains, qui est aujourd'hui de 8,000 kilomètres, sera porté à 12,000 kilomètres environ.

Le retour à Paris du train spécial qui portait le Conseil d'administration, a été effectué en onze heures, par suite du ralentissement obligé sur les parties de la section de Chalon à Lyon, où il n'y a encore qu'une seule voie de posée.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Bien que les trains de service continuent à circuler chaque jour sur le chemin de la Méditerranée, entre Valence et Avignon, l'ouverture au public n'aura lieu que dans la première quinzaine de juin, en même temps que celle du chemin de Lyon, entre cette ville et Chalon.

Grâce à la simultanéité de cette ouverture, et aux mesures de service arrêtées d'accord entre les deux Compagnies, le trajet entre Paris et Marseille pourra s'effectuer régulièrement en vingt-trois heures par les trains express, de la manière suivante :

Départ de Paris à 8 h. 5 m. du soir.
Arrivée à Lyon à 6 h. 5 m. du matin.
Départ de Lyon par le Rhône à 8 h. du matin.
Arrivée à Valence à 2 h. de l'après midi.
Arrivée à Marseille à 7 h. du soir.

Pour peu que les Compagnies s'entendent maintenant pour organiser entre elles un bon service de correspondance, au moyen de bateaux réguliers tenus à des heures fixes de départ et d'arrivée ; qu'elles délivrent réciproquement des billets de place pour continuer les voyages d'une ligne sur l'autre ; enfin, qu'elles prennent en charge, par un seul enregistrement, les bagages et leur transport sur la lacune entre les deux lignes, les voyageurs s'apercevront à peine de l'existence de cette lacune, et les facilités qu'ils trouveront ainsi augmenteront inévitablement leur nombre et par suite les profits des deux Compagnies.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer Grand-Central.

Nous avons annoncé, dans notre numéro du 26 novembre 1853, que le gouvernement, après mûr examen, venait d'envoyer aux enquêtes un projet de chemin à construire entre Paris et Nevers, et devant s'embrancher sur la ligne d'Orléans, à Corbeil, ou sur celle de Lyon, à Fontainebleau.

Cette ligne, pomme de discorde entre les deux Compagnies d'Orléans et de Lyon, a été convoitée en outre par le chemin Grand-Central, qui, par le rachat des chemins de Lyon à Saint-Etienne, Andrezieux et Roanne, possède une entrée dans Lyon et a la juste prétention de se raccorder avec la ligne directe de Paris à Nevers, soit qu'elle s'embranche sur Corbeil ou sur Fontainebleau.

La situation exceptionnelle du chemin direct de Paris sur Nevers a donné naissance à un système nouveau, que l'on a appelé système de conciliation, et qui devait consister en la formation d'une Société particulière, commanditée par les autres Compagnies intéressées pour la construction et l'exploitation de ce chemin.

On comprend toutes les difficultés d'exécution et de détail que devait rencontrer ce système, soit sous le rapport des attributions, soit sous le rapport de la répartition du capital, soit enfin comme exploitation : aussi, avant d'être agréé, devait-il entraîner des tentatives nouvelles afin de trouver un système qui permît de satisfaire tous les intérêts ; ce sont ces tentatives qui ont fait croire qu'une fusion allait avoir lieu entre le Grand-Central et les chemins de Lyon ou d'Orléans, selon que les négociations se suivaient avec l'une ou l'autre de ces deux Compagnies.

Pour éviter que les esprits ne s'égarent, nous allons faire connaître les propositions faites par le Grand-Central.

Le Grand-Central proposait d'abandonner à la Compagnie d'Orléans les sections entre Coutras et Périgueux, et offrait ainsi à la Compagnie d'Orléans une seconde entrée dans Bordeaux ; de son côté, la Compagnie d'Orléans aurait abandonné au Grand-Central la partie de son réseau comprise entre Nevers Roanne et Clermont, moyennant une indemnité à débattre.

Dans cette situation, le Grand-Central, en possession déjà du chemin de Roanne à Lyon, serait effectivement un second chemin de Paris à Lyon, et, grâce à un traité avec la Compagnie de Paris à Lyon pour éviter une concurrence fâcheuse entre les deux lignes, le chemin de Grand-Central se trouverait assuré d'un brillant avenir.

Déjà, par le rachat du chemin de Roanne à Lyon, le Grand-Central a fait une opération si avantageuse qu'elle lui assure dès la première année, c'est-à-dire pour 1854, un bénéfice assez considérable qu'on ne peut évaluer à moins de 1,200,000 f., ce qui représente 7 fr. par action. Ce résultat sera de beaucoup supérieur quand les travaux de rectification seront effectués et que l'augmentation du matériel permettra au Grand-Central d'accroître son transport en diminuant ses frais d'exploitation.

Nous ne croyons pas que les propositions du Grand-Central aient été encore agréées par la Compagnie d'Orléans, mais on assure que des contre-propositions ont été faites, qui consisteraient à revenir en partie au système de conciliation expliqué dans notre numéro du 26 novembre ; la section entre Nevers et Paris serait construite et exploitée à frais communs par les trois Compagnies. Dans ce système, comme dans tous ceux qui sont proposés, le Grand-Central profiterait de sa situation si avantageuse ; car, en possession d'une entrée à Lyon, c'est sur elle qu'on viendrait toujours s'embrancher. Le Grand-Central devient toujours forcément, un second chemin de Paris à Lyon.

Si l'on considère en outre que le Grand-Central, par sa position, converge en même temps vers le Midi par Bordeaux et Agen, vers la Méditerranée par Lyon ; qu'il dessert dans son parcours, entre Lyon et Bordeaux, les riches bassins métallurgiques et houillers de l'Aveyron, etc., etc., on ne peut que s'étonner que ses actions aient été aussi longtemps dépréciées.

J. MIRÈS

Chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 23 MAI 1854.

La Compagnie du chemin de fer sarde, Victor-Emmanuel, a réuni ses actionnaires en assemblée générale le 23 mai, au siége de l'administration, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*, sous la présidence de M. Ch. Laffitte.

Le Rapport, dont on trouvera le texte plus loin, a été lu par M. Eug. Barbier, administrateur délégué de la Compagnie.

Ainsi que nous le faisions entrevoir dans notre dernier numéro, le Conseil d'administration s'est trouvé en mesure d'annoncer aux actionnaires que des modifications profondes avaient été, sur ses vives instances, apportées à la concession primitive par le gouvernement sarde.

Ces modifications peuvent se résumer de la manière suivante :

La concession primitive mettait à la charge de la Compagnie la construction d'un chemin de 240 kilomètres, dont la dépense était évaluée à 50 millions de francs ; elle ne lui accordait sur la dépense faite qu'un intérêt de 4 1/2 0/0.

La convention nouvelle supprime tout engagement séculaire, et ne laisse plus subsister d'autre charge que celle de l'établissement d'une section de 84 kilomètres, dont la dépense ne devra pas excéder 15 millions, et n'atteindra probablement pas ce chiffre, grâce à l'adoucissement notable des prescriptions techniques du cahier des charges.

Six mois après l'achèvement et la mise en exploitation de cette section, la meilleure de la ligne entière, celle comprise entre Saint-Jean-de-Maurienne et Aix-les-Bains, la Compagnie aura le droit d'opter, suivant les circonstances, entre la conservation de son contrat primitif et son abandon. Dans ce dernier cas, la Compagnie aura droit au remboursement de toutes les dépenses généralement quelconques faites par elle jusqu'à concurrence de la somme de 15 millions. Ce remboursement sera effectué en titres de rentes piémontaises 5 0/0 au pair.

L'assemblée générale a accueilli avec une vive satisfaction les importantes nouvelles contenues dans le rapport. L'arrangement conclu répond en effet à toutes les convenan

ces; il soulage le présent sans sacrifier l'avenir, il assure un revenu de 5 0/0 au capital déjà engagé, et décharge les actionnaires de l'obligation de verser des sommes considérables, sans leur enlever l'espoir de demeurer intéressés dans une entreprise qui a obtenu leur confiance. A quelque point de vue qu'on l'examine, la convention modificative du premier traité est donc digne d'éloge, et fait autant d'honneur à l'intelligente politique du gouvernement sarde qu'à la prudence de la Compagnie du chemin de fer.

Inutile de dire que l'assemblée générale a approuvé complétement ce qui avait été préparé par le conseil. La convention a été votée à l'unanimité et sans aucun débat sur le fond. Des questions ont été seulement adressées au conseil par plusieurs actionnaires sur le chiffre et l'époque des versements qu'il pourrait être nécessaire d'appeler, pour l'exécution du contrat restreint.

La réponse faite à ces questions par M. le président peut être résumée ainsi :

Le premier versement de 100 fr. par action a produit une somme de 8 millions environ, défalcation faite des titres mis en réserve pour les entrepreneurs et de ceux souscrits, mais non payés, et dont on n'a pas poursuivi la rentrée pour ne pas discréditer l'affaire et déprécier la valeur des titres régularisés. Sur cette somme, il a été fourni au Trésor sarde un cautionnement de 4,500,000 fr. en rentes; la Compagnie n'a donc de disponible en ce moment, pour commencer les travaux, qu'un capital réduit à environ 3 millions de francs, ce qui rendra nécessaire un appel de fonds après la ratification du traité par les Chambres sardes, et l'approbation des plans définitifs par l'administration supérieure.

Quelque hâte que l'on y mette, ces différentes formalités devant exiger un certain temps, ce n'est qu'après ce délai que les actionnaires auront à augmenter leur mise par de nouveaux versements. Le chiffre maximum de ceux-ci ne peut pas être fixé, quant à présent, d'une manière rigoureuse; il dépend du nombre d'actions sur lequel il portera et ne peut dès-lors être déterminé qu'après la réponse des entrepreneurs au sujet des actions qui leur ont été réservées. Le Conseil espère néanmoins qu'il suffira d'appeler 50 fr. par action, le surplus de la dépense pouvant être couvert au moyen d'un emprunt que le remplacement de la garantie d'intérêt temporaire à 4 1/2 0/0, par un remboursement en rente perpétuelle 5 0/0, permettra de négocier sans peine, pour peu que le mouvement actuel de reprise se soutienne quelque temps.

Dans tous les cas, et alors même qu'il serait nécessaire d'appeler plus de 50 fr. par action, les versements faits par les actionnaires seraient toujours remboursés en rente sarde à 5 0/0 au pair, jusqu'à concurrence d'une somme totale de 15 millions de francs, somme qui, en s'en rapportant aux études faites par ordre de la Compagnie, ne devra pas être dépassée.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que le remboursement en rente ne sera pas imposé aux actionnaires. Si l'exécution du chemin, réduit à 84 kilomètres, et son exploitation pendant six mois, permettent d'espérer que l'entreprise générale donne un revenu supérieur à 5 0/0, la Compagnie aura la faculté de déclarer son option et de garder la concession entière, aux conditions fixées par le contrat primitif; mais elle ne le fera, cela est évident, que si le revenu est supérieur à 5 0/0; s'il est inférieur ou seulement égal à ce taux, le remboursement sera réclamé, et les actionnaires deviendront des rentiers, ayant placé leurs capitaux à 5 0/0. Or, la rente sarde a touché plusieurs fois le pair; elle est en ce moment à 82 50, c'est-à-dire que dans la situation la plus défavorable que l'on puisse imaginer, celui d'une réalisation obligatoire de la rente aux cours actuels, la perte à supporter par les actionnaires ne serait, au maximum, que de 17 1/2 0/0, tandis que les actions perdent aujourd'hui 45 0/0 sur le versement fait.

Il ne manque plus maintenant que la sanction des chambres sardes, pour donner force de loi à la convention provisoire conclue entre la Compagnie et le gouvernement piémontais. Cette sanction est trop désirable au point de vue des intérêts nationaux et de l'équitable répartition des profits et des charges entre toutes les parties du royaume, pour être douteuse un instant. On peut donc la regarder comme certaine, et considérer l'exécution du chemin de fer Victor-Emmanuel comme assurée, au grand avantage du pays qu'il doit enrichir, et sans aucun péril pour les actionnaires qui doivent fournir les fonds nécessaires à son établissement.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les Chemins de fer et l'Agriculture.

Tous les journaux ont publié cette semaine la note suivante :

« D'après le désir exprimé par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des
» travaux publics, les Compagnies des chemins de fer du Nord, de l'Est, de Rouen, du
» Havre, de Dieppe et de Lyon ont consenti
» à réduire de 50 0/0 les frais de transport
» pour les animaux, instruments et produits
» qui seront envoyés à l'exposition générale
» agricole de Paris. »

Les chemins de fer ne négligent, on le voit, aucune occasion de s'associer aux fêtes, aux joies et aux solennités de l'agriculture et de l'industrie, comme aux privations et aux besoins de toutes les classes de la population.

Le pays souffre-t-il de l'affaiblissement des récoltes et du haut prix des denrées, les chemins de fer s'empressent de réduire leurs tarifs pour le transport des subsistances, bien au-dessous des limites les plus basses fixées par l'administration. S'agit-il d'une fête nationale ou locale, les chemins de fer en décuplent le public par l'organisation de trains de plaisir qui transportent les promeneurs presque gratuitement.

Est-il question, enfin, d'un concours industriel ou agricole, d'une exposition de produits du travail national, on voit encore les chemins de fer remettre aux concurrents la moitié des frais de transport qu'ils auraient eu à supporter.

C'est ainsi que les chemins de fer répondent aux injustes préventions dont ils sont l'objet, à l'envie qu'ils excitent. Quelle autre industrie a fait jamais de pareils sacrifices, et montré autant d'intelligence des devoirs qu'impose une haute situation?

AD. BLAISE (des Vosges).

Les chemins de fer et le prix des grains.

Le Moniteur du 25 mai fait suivre de la note suivante la publication du tableau régulateur du prix des grains :

« Suivant le tableau des prix régulateurs inséré dans *le Moniteur* de ce jour, le prix moyen général de l'hectolitre de froment, pendant les trois semaines auxquelles s'applique ce tableau, a été de 29 fr. 78 c. Comparativement au prix moyen général du mois dernier, la diminution n'est que de 0 fr. 04 c.

» A l'époque correspondante de 1847, le prix moyen général était de 39 fr. 74 c. La différence, à l'avantage de 1854, est donc de 9 fr. 96 c.

» Aujourd'hui, comme en 1847, la 1re section de la 3e classe, composée des départements du Haut et du Bas-Rhin, est celle où les prix sont le plus élevés. Mais, tandis qu'en 1847 le prix moyen de l'hectolitre était, dans cette section, de 46 fr. 85 c., il n'est cette année que de 31 fr. 92 c.; différence, 14 fr. 93 c. »

Les habiles mesures prises en temps opportun par l'autorité supérieure, afin de faciliter les importations de blé étranger nécessaires pour combler l'insuffisence des récoltes en France, ont eu, ainsi qu'on vient de le voir, ce résultat excellent d'empêcher les prix d'atteindre le niveau excessif de 1847.

Les chemins de fer n'ont rien à revendiquer dans ce résultat, mais ce qui leur appartient en propre, c'est d'avoir nivelé les prix par la facilité des transports, par leur exactitude, leur régularité, ainsi que par la réduction des tarifs. C'est par eux qu'ont été ainsi prévenues les disettes locales, répondant à des encombrements relatifs sur d'autres points du territoire, comme cela a eu lieu en 1847 dans certaines contrées où les chemins de fer n'arrivaient pas encore.

Achevons donc le réseau concédé dans le Centre, le Midi et l'Est, exécutons les chemins de Bretagne, et si Dieu nous réserve ensuite la pénible épreuve d'une mauvaise récolte, nous pourrons nous reposer sur les chemins de fer du soin de répartir les approvisionnements sur tous les points du territoire, de la manière la plus égale possible, ce qui n'a jamais pu être fait avant eux.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les Maîtres de forges et les Chemins de fer.

Les maîtres de forges sont depuis longtemps dans l'usage de se réunir pour arrêter en commun, suivant l'état du marché, les prix de vente des diverses sortes de fonte et de fer.

On nous a signalé souvent ce fait comme une violation de la loi qui défend les coalitions. Cela est possible, mais ne nous regarde pas. Nous sommes trop, d'ailleurs, les adversaires des lois prohibitives ou restrictives de la liberté du travail et des transactions, pour demander jamais qu'on les applique, même à ceux qui en abusent contre nous, c'est-à-dire contre les intérêts que nous défendons. Que les maîtres de forges se réunissent donc, qu'ils complotent ensemble une nouvelle hausse du prix des fers et des fontes, la législation transitoire qui nous régit leur laisse encore quelques mois à jouir du monopole dont ils abusent; mais qu'ils n'espèrent pas faire revenir le gouvernement sur la modeste réduction de droit promise aux consommateurs par le décret du 22 novembre 1853, pour recevoir son effet à partir du 1er janvier 1855.

Toutes les industries réclameraient aujourd'hui, avec celle des chemins de fer, contre une pareille mesure, car toutes souffrent également des retards sans fin apportés à l'exécution des commandes acceptées depuis longtemps.

Le ministère de la marine n'est pas livré des adjudications qu'il a faites.

Les constructeurs de navires pour le commerce et les constructeurs de machines ne reçoivent pas les tôles, les fers et les pièces de forges qui leur sont nécessaires pour l'exécution des navires, des appareils moteurs et des outils qu'ils ont pris, à leur tour, l'engagement de livrer à des époques fixes.

Les chemins de fer, malgré leurs incessantes réclamations, ne reçoivent pas leurs rails.

Le Midi ne peut pas ouvrir Bayonne et Langon.

L'Est ne peut pas ouvrir Thionville.

Bordeaux ne peut pas doubler sa voie et multiplier ses trains.

Le Nord ne peut pas remplacer ses rails de 30 kilog., épuisés par une circulation de plus de 100,000 francs par kilom., entre Paris et Amiens (voir le rapport que nous publions aujourd'hui).

Et tout cela par un motif unique, parce que ces compagnies ne reçoivent pas les rails commandés aux forges, et que celles-ci ne livrent pas.

Tous ces faits, dont nous gémissons, et dont le public souffre, sont l'obstacle insurmontable contre lequel viendront se briser les efforts des maîtres de forges pour obtenir le retrait de la réduction de droit qui doit être appliquée à partir du 1er janvier prochain. Leurs réunions de Gray, de Saint-Dizier, de Paris, et les résolutions qu'ils y prennent contre les consommateurs, sont autant d'arguments contre leurs prétentions et de motifs, non-seulement pour persévérer dans le décret du 22 novembre, mais pour l'élargir, sinon par une réduction plus forte, au moins pour une autorisation d'introduire à charge de réexportation.

Quelle que soit notre répugnance pour les redites et pour la polémique, nous ne nous lasserons pas cependant de revenir sur cette question, qui touche à tant et de si graves intérêts, et qui affecte si directement l'industrie des chemins de fer, dont nous sommes les organes.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION SUR LE CHEMIN D'AUTEUIL.

Vendredi 19 mai,	temps couvert. . .	4,819
Samedi 20,	beau temps. . . .	7,431
Dimanche 21,	id.	17,616
Lundi 22,	incertain.	5,608
Mardi 23,	pluie par intervalle	4,620
Mercredi 24,	incertain.	5,407
Jeudi 25,	pluie par intervalle	8,638
Total de la semaine.		54,139

voyageurs.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
ORLÉANS	809,682 »	145,511	21.9
NORD	712,429 »	34,986	5.2
STRASBOURG	552,050 »	39,448	7.6
MÉDITERRANÉE	197,229 »	48,328	32.4
Gd CENTRAL	181,528 »	13,830	8.2
		Diminut. s. 1853. Totale	**0/0.**
ROUEN	197,575 »	23,088	10.4
HAVRE	92,171 »	7,215	7.2
LYON	391,414 »	17,902	4.3
OUEST	137,699 »	7,852	5.3

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

MIDI. — Assemblée générale le 30 mai, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts sont reçus de dix heures du matin à deux heures, à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 6 juin, à 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Vingt cinq actions donnent droit d'assister à la séance.

APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

LYON. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

OUEST SUISSE. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

ANVERS A ROTTERDAM. — Septième et dernier versement de 25 francs, exigible à partir du 22 juin.

SUÉDOIS (Compagnie royale du chemin de fer) — Versement de 25 francs par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — 32 fr. 10 c.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30. (Voir aux échanges de titres et aux appels de fonds.)

LYON. — Quatrième coupon des obligations. A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

ROUEN AU HAVRE. — 12 fr. par action.

OUEST. — 16 fr. par action.

ST-GERMAIN. — Dividende de 20 fr.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt 5 0/0.

ANDREZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

MINES DE LA LOIRE. — Dividende de 22 fr.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

Les actionnaires qui ne se sont pas présentés pour recevoir les dividendes de 1839, de 1845,

de 1846, sont prévenus que le délai est ajourné jusqu'au 31 décembre. On peut se présenter : à Roanne, à la caisse; à Lyon, chez veuve Moria, Pons et Morin; à Paris, chez Maurice Sautter; à Genève, chez Heutsch et Chauvot.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

MINES DE STOLBERG. — Dividende provisoire de 50 fr.

EMPRUNT LOMBARDO-VÉNITIEN. — Coupon d'intérêt échéant le 1er juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la Caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

EST. — A partir du 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

STRASBOURG A BALE. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1853 et de l'emprunt de 1852 de Wissembourg, qui ont déposé leurs titres dans les caisses de la Compagnie de Bâle sont invités à les retirer. A partir du 1er juin, les dépôts non retirés seront remis à la Compagnie de l'Est.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur, de dix à trois heures, depuis le 22 mai.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

CENTRAL SUISSE. — Voir dans le numéro du 20 mai.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — A partir du 1er juin remboursement des obligations sorties au tirage du 4 mai.

GRAND-CENTRAL. — Les obligations de Rhône et Loire sorties au tirage du 9 mai et destinées à être amorties sont : 86 obligations de la 1re série remboursables à 625, du n° 25,8 0 au n° 23,885 inclus 108 de la 2e série remboursables à 500 fr., du n° 575 à 682 inclus. Le remboursement a lieu à partir du 15 mai, 15, place Vendôme.

Le 30 mai, à 3 heures, 16, place Vendôme, tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de St-Etienne à Lyon, à amortir le 1er juillet prochain.

OUEST. — Les numéros des obligations tirées au sort le 17 mai, se trouvent dans le numéro du 20 mai.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852, Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

PRÉFECTURE DE LA SEINE. — Nous avons publié le 20 mai les numéros sortis au tirage du 1er mai 1854.

Le 1er juin, à 11 heures, deuxième tirage des obligations de l'emprunt départemental de 6 millions de 1849.

C. DEVINA.

Compagnie du chemin de fer du Nord.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 24 MAI 1854.

Présidence de M. le baron James de Rothschild, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

Présenté au nom du Conseil d'administration
par M. Delebecque.

Messieurs,

Notre assemblée générale a, cette année, un double caractère : elle est ordinaire pour ce qui concerne l'exposé de la situation de la Compagnie et des résultats de l'exploitation en 1853, l'examen, et, s'il y a lieu, l'approbation des comptes de cet exercice; elle est extraordinaire pour le supplément de pouvoirs à donner à votre Conseil d'administration, afin qu'il puisse concourir à la constitution définitive de la Société anonyme du chemin de fer de Ceinture.

Nous commencerons, Messieurs, par vous soumettre en peu de mots cette seconde question, pour n'avoir pas, dans la suite de ce rapport, à détourner votre attention des objets qui vous intéressent d'une manière plus directe et plus permanente.

CHEMIN DE FER DE CEINTURE.

Vous avez appris, par les précédents rapports qui vous ont été soumis, que le chemin de fer de Ceinture avait été concédé, par décret du 10 décembre 1851, aux Compagnies d'Orléans, de Lyon, de Strasbourg, du Nord et de Rouen. Les conditions principales de la concession ont été que les cinq Compagnies verseraient chacune un million de francs, pour contribuer aux frais de premier établissement, évalués à environ 9 millions, que l'Etat paierait le surplus de la dépense et exécuterait les travaux, que cependant la construction des garages et des stations intermédiaires serait à la charge des Compagnies; que les Compagnies se feraient représenter par des délégués dans un syndicat préposé à l'administration du chemin de fer de Ceinture, et qu'enfin cette administration serait constituée en Société anonyme. En vertu de ces dispositions énoncées dans le décret de concession, dans le cahier des charges annexé audit décret, et dans la convention passée entre M. le Ministre des travaux publics et les Compagnies concessionnaires, celles-ci ont présenté au gouvernement une demande en autorisation de Société anonyme, et elles lui ont soumis, en projet, les statuts destinés à régir cette Société.

Dans le cours de l'instruction à laquelle cette demande a donné lieu, un décret impérial du 21 mars 1853, rendu sur le rapport de M. le Ministre des travaux publics, a réglé l'organisation du syndicat. Ce décret, en visant le projet des statuts qui doivent régir la Société anonyme du chemin de fer de Ceinture, a reproduit toutes les dispositions proposées par les Compagnies, relativement à l'organisation du syndicat.

Néanmoins, en la forme, la section du Conseil d'Etat, appelée à examiner le projet des statuts, n'a pas trouvé que les délibérations déjà prises par les assemblées générales au sujet du chemin de Ceinture, eussent conféré aux Conseils d'administration des cinq Compagnies, des pouvoirs assez explicites à l'effet : 1° d'accepter la concession; 2° de former la demande en autorisation de Société anonyme et d'arrêter les statuts; 3° de consentir aux modifications que le gouvernement pourrait demander dans la rédaction de ces statuts.

Au fond, la section du conseil d'Etat a considéré que la Compagnie anonyme projetée ne justifiait ni d'un capital social suffisant, ni d'un fonds de réserve, le capital ayant été limité à la somme de cinq millions de francs que les Compagnies concessionnaires ont eu à payer à l'Etat, et ne pourvoyant pas, par conséquent, aux autres dépenses de premier établissement que doivent nécessiter l'achèvement des travaux et la mise en exploitation du chemin de Ceinture.

Nous avons donc à vous demander, Messieurs, un vote ayant pour objet de satisfaire à ces diverses demandes, et faisant suite à l'allocation d'un million que vous avez déjà consentie pour le chemin de Ceinture, dans l'assemblée générale du 3 avril 1852. Les autres Compagnies intéressées ont profité, comme nous le faisons nous-mêmes aujourd'hui, de la première occasion qui leur a été offerte, pour obtenir de semblables autorisations. Par ce moyen, nous espérons que la situation pourra être complètement régularisée, et que les statuts soumis au conseil d'État seront définitivement approuvés avant la fin de l'année 1854.

Nous n'ajouterons que peu de mots pour en finir sur cet objet : le chemin de fer de Ceinture est aujourd'hui en exploitation d'un bout à l'autre pour le transport des marchandises. Le nombre de tonnes transportées, qui va toujours croissant, s'élève à environ 1,200 par jour. Nous avons dû concourir à l'acquisition des terrains nécessaires pour les stations intermédiaires et pour les voies de garage, et à l'établissement de ces voies, sans lesquelles le service n'aurait pas été possible; nous sommes entrés dans ces dépenses, en 1853, pour une somme de 72,000 fr. égale à celle qui a été fournie par les autres Compagnies. Ce paiement a eu lieu, en sus du million qui était la part de la Compagnie dans les frais de premier établissement, et qui a aussi été soldé en 1853. L'usage du chemin de Ceinture pour la transmission des marchandises entre les grandes lignes qui aboutissent à Paris, présente beaucoup d'avantages, par la suppression du camionnage et des transbordements multiples qu'avaient à subir les colis destinés à traverser la capitale. Le syndicat s'occupe, d'accord avec l'administration publique, des mesures à prendre pour l'établissement ultérieur du service des voyageurs. Enfin, outre les améliorations de service qui doivent résulter du chemin de Ceinture, les Compagnies tireront encore, par leur participation aux recettes, un certain produit représentant l'intérêt du capital qu'elles ont versé pour l'exécution de ce chemin.

Nous aurons l'honneur de vous soumettre, à la fin de la séance, la formule de délibération qui nous est demandée concernant le chemin de fer de Ceinture.

Nous passons, Messieurs, à l'exposé de la situation de notre entreprise et des résultats de l'exploitation en 1853.

TRAVAUX, RÉFECTION DE LA VOIE, GARES, STATIONS, etc.

§ Ier. — *Réfection de la voie.*

Vous avez approuvé, dans votre dernière assemblée générale ordinaire, une mesure de la plus haute importance, surtout pour l'avenir. Cette mesure consiste dans le renouvellement de notre voie principale, dont les rails actuels seront remplacés par des rails du poids de 37 kilogrammes par mètre courant. La dépense en acquisition de matériaux et en travaux sera de 12,800,000 fr., dont une moitié à la charge du compte de premier établissement; la réserve supplémentaire et un prélèvement de 360,000 f. sur les produits de l'exploitation pendant cinq ans, devant servir à payer l'autre moitié. Nous n'avons pu donner, dès l'origine, une grande activité aux travaux de la réfection de la voie. Nos efforts devaient avoir surtout pour objet, en 1853, les commandes de matériaux et les approvisionnements sur la ligne. En fait de main-d'œuvre proprement dite, on a effectué principalement des remplacements de ballast, afin de préparer le travail et de lui assurer ses développements naturels.

Les matériaux dont nous avons obtenu la livraison en 1853 et les engagements pris par les fournisseurs pour 1854, nous avaient fait espérer de pouvoir exécuter, dans le courant de la campagne actuelle, les 2/5 environ du travail total; nous aurions ainsi racheté les lenteurs inévitables de l'an dernier, et nous serions restés dans les conditions de l'exécution en cinq ans, conformément à vos délibérations. Nous comptions en même temps approvisionner largement la ligne de Saint-Quentin à Maubeuge, dont nous parlerons ci-après. Malheureusement les engagements pris par MM. les maîtres de forges n'ont pas été tenus, et bien que, depuis quelque temps, nous ayons réservé exclusivement pour la ligne principale tout ce qui nous est livré de rails et de coussinets, nous serons néanmoins forcés de réduire dans de fortes proportions le travail de la réfection pendant l'année courante. Nous aurions dû, d'après les marchés conclus, recevoir 12,000 tonnes de rails avant la fin d'avril dernier; les livraisons effectuées ne s'élèvent en réalité qu'à 5,400 tonnes.

Nous ne rappellerons pas ici les motifs qui ont fait adopter la mesure du renouvellement de la voie; entre autres avantages, elle offrira celui de réduire considérablement, dans l'avenir, les frais d'entretien.

Les dépenses d'approvisionnement, faites en 1853 pour le renouvellement de la voie, s'élèvent à fr. 650,351.

Nous avons, en outre, imputé pour ces travaux une somme de 360,000 fr. sur les produits de l'exploitation, selon ce qui a été décidé l'an dernier.

§ II. — *Gares, Stations.*

L'importance croissante de nos transports exige, dans les gares, des améliorations et des développements dont une partie a été exécutée en 1853. Nous avons agrandi les installations affectées aux marchandises à la Chapelle-Saint-Denis, à Saint-Just, à Amiens, à Fives, à Lille, à Hazebrouk, à Dunkerque, à Saint-Quentin. Nous avons établi des halles ou des quais secondaires dans les stations qui en manquaient, à Saint-Leu, Verberie, Montescourt, Raismes, Steenwerck et Arnecke.

Le matériel a exigé des agrandissements d'ateliers et de remises. On double, à la Chapelle, l'atelier consacré au montage, les dimensions de celui qui existait n'étant plus en rapport avec le nombre actuel et surtout avec le nombre futur de nos locomotives. On modifie aussi à la Chapelle la machine à vapeur qui fait mouvoir tous les outils, pour qu'elle soit proportionnée au travail à faire. On agrandit la remise des machines d'Amiens, en profitant des constructions faites par la Compagnie de Boulogne; on établit une remise nouvelle à Fives pour 16 machines, et on ajoute quelques locaux de plus à l'atelier secondaire établi sur ce point.

Les accessoires de ces divers services ont reçu naturellement des développements proportionnés; on construit de nouvelles voies secondaires pour faciliter les mouvements; on a établi des ponts à bascule dans quelques stations pour rendre le contrôle des chargements plus sûr; enfin, on a augmenté les garanties pour le service des trains, en établissant de nouveaux réservoirs, et en créant des prises d'eau intermédiaires.

Des travaux importants ont été exécutés et se poursuivent sur certains points pour le service des voyageurs.

La couverture de la gare de Creil est maintenant complétement terminée. On travaille avec activité aux gares de transbordement de Longueau et de Fives; la construction d'une gare définitive à Boulogne est très-avancée; et nous avons l'espoir de pouvoir livrer au public ces établissements nouveaux en bonne saison, dans le courant de l'année 1854.

Dans les installations que nous venons de rappeler sommairement, quelques-unes méritent de fixer votre attention, à cause de l'importance des points où on les établit, ou de l'utilité particulière qu'on doit en attendre.

Il est remarquable que le développement de notre trafic se fait sentir à peu près sur tous les points de nos lignes. Les effets sont plus ou moins prononcés, suivant les habitudes des populations traversées; mais partout le progrès existe, et l'influence du chemin de fer devient tous les jours plus forte.

Cependant, c'est surtout dans les centres industriels que ce développement acquiert de grandes proportions.

Ainsi, à Amiens, nous allons avoir pour les marchandises 3,200 mètres carrés d'espace couvert en plus qu'on n'en avait établi à l'origine; à Saint-Quentin, on double les locaux; à Lille, tout le terrain disponible à l'intérieur sera bientôt couvert; nous développons la gare de Fives; nous avons établi un lieu de débarquement pour les charbons aux portes de la ville; il y a aussi d'autres emplacements affermés à des tiers pour des dépôts de matériaux de diverses natures; de sorte que de Fives à Lille, sur 1,800 mètres de longueur, le chemin de fer n'est à proprement parler qu'une vaste gare.

Le développement du trafic sur le port de Dunkerque n'est pas moins sensible, et nous y doublons les locaux pour les marchandises.

Dunkerque est le port naturel de tout le nord de la France, et il peut, sous ce rapport, envisager un vaste avenir, grâce surtout à nos chemins de fer, qui lui donnent des débouchés si faciles et si rapides sur tous les grands centres industriels: Lille, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Reims même, que nos lignes doivent rattacher à ce port.

Le port de Boulogne a une tout autre destination; c'est surtout un port de voyageurs et de voyageurs riches. Mais comme rien n'y dispute au chemin de fer les marchandises que les navires y apportent, le trafic y est assez considérable, même sous ce rapport. Boulogne n'avait pas, jusqu'ici, comme Calais, sa gare définitive; la Compagnie d'Amiens à Boulogne en avait ajourné la construction. Les travaux qui s'exécutent sur ce point vont offrir aux voyageurs une gare commode et de belles dimensions; ils auront en outre le bon effet de rendre disponibles pour les marchandises les locaux qui ne donnent maintenant aux voyageurs qu'un abri provisoire trop modeste et tout à fait insuffisant, en sorte que ces travaux produiront une double amélioration bien désirable.

Les gares couvertes de Longueau et de Fives, si utiles pour les trains rapides, seront, comme celle de Creil, accueillies avec satisfaction par le public, et s'ajouteront avec la gare de Boulogne à la série des mesures que la Compagnie n'hésite jamais à adopter lorsqu'il s'agit du bien-être des voyageurs.

Les différents travaux que nous venons de mentionner ont entraîné, en 1853, une dépense de 889,400 fr., à laquelle il y a lieu d'ajouter 68,262 fr. pour quelques installations accessoires de garages, plaques tournantes, croisements de voies, etc.

Enfin, nous avons senti la nécessité d'étendre le périmètre de la gare de Paris, où tous les services étouffent pour ainsi dire, entassés les uns sur les autres. Ce défaut d'espace a l'inconvénient de rendre tous les mouvements à la fois plus difficiles et plus dispendieux. Nous avons acheté à l'amiable deux terrains contigus à la gare, formant ensemble une superficie de 18,078 mètres 26 cent. carrés qui va être utilisée de la manière la plus avantageuse aux intérêts de la Compagnie.

EMBRANCHEMENTS.

Saint-Quentin à Erquelines.

Tous les projets de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines sont approuvés, sauf pour les ouvrages d'art de la partie avoisinant Le Cateau, maintenant soumis à l'administration. Quelques détails aux abords des places fortes de Landrecies et de Maubeuge ont donné lieu à un complément d'instruction exigé par la commission mixte des travaux publics, et seront bientôt définitivement réglés.

Les autorisations qui nous manquent ne se feront plus longtemps attendre; et les approbations données à l'ensemble des projets de terrassement nous permettent, du reste, de poursuivre nos travaux à peu près sur tous les points.

La ligne de Saint-Quentin à Erquelines doit avoir une longueur totale de 86,262 mètres et exige une superficie de terrain de 302 hect. 52 ares 89 centiares.

Nous avons tous les terrains sur une longueur totale de 75,457 mètres, et pour une superficie de 265 hect. 76 ares 89 cent. Reste à acquérir 36 hect. 76 ares, correspondant à une longueur de 10,805 mètres.

La plus grande partie de nos expropriations est donc terminée sur cette ligne; et nous poursuivons les formalités pour le reste avec la plus grande activité.

Nous venons d'obtenir un décret d'occupation d'urgence pour la section du Cateau, qui avait été retardée par des circonstances indépendantes de notre volonté. Ce décret nous permettra de lever les derniers obstacles qui pouvaient s'opposer au développement de nos ateliers.

Si les livraisons de rails ne sont pas en retard, nous pouvons espérer que la ligne sera mise en exploitation avant la fin de l'année entre Erquelines et Haumont, sur 16 kilomètres de longueur, et au commencement de l'été de 1855, entre Haumont et Saint-Quentin, c'est-à-dire avant l'expiration du délai de quatre ans stipulé dans nos conventions avec l'Etat.

Vous comprendrez facilement l'intérêt que nous avons à pousser activement la section d'Erquelines à Hautmont. Cette section fait suite à la ligne de Charleroy à Erquelines, dont l'exploitation est à notre compte depuis le 1er janvier 1864; et c'est entre Erquelines et Hautmont que se trouvent les trois grands établissements métallurgiques de la Sambre, qui consomment annuellement plus de 100,000 tonnes de charbon.

Les dépenses faites en 1853 sur la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, soit en travaux, soit en approvisionnements, s'élèvent à la somme de 2,320,657 fr. 75 c.

Tergnier à Reims.

Le tracé de la ligne de Tergnier à Reims est définitivement arrêté, et présente un développement total de 79,875 mètres.

Tous les projets de terrassements et d'ouvrages d'art sont maintenant soumis à l'approbation de l'administration supérieure, avec les dossiers des conférences militaires auxquelles ces projets ont donné lieu.

Les enquêtes pour les expropriations sont ouvertes sur douze communes représentant une longueur de 10 kilomètres 656 mètres. Les dossiers des enquêtes pour le reste de la ligne vont être bientôt terminés et pourront être déposés dans les mairies.

Dans la convention annexée au décret du 13 août 1853, nous avons pris l'engagement de terminer les travaux de la ligne de Tergnier à Reims dans un délai de quatre ans. D'après la situation des études, nous sommes parfaitement en mesure de remplir nos engagements.

Nous pourrions entreprendre les travaux sur toute la ligne, dans le courant de la campagne; mais comme les ouvrages, à l'exception de ceux de la traversée de la vallée de l'Oise et de la vallée de l'Aisne, peuvent être terminés en une année, nous avons cru ne devoir entreprendre, dans les circonstances présentes, que les travaux pour lesquels une pareille mesure était commandée, en raison du régime des eaux, des sujétions imposées par la navigation et de l'influence sur les grands ateliers de terrassements.

Les ouvrages que nous allons entreprendre dans cette campagne ne nous imposeront que de faibles sacrifices et nous laisseront toute liberté pour nos déterminations ultérieures.

Busigny à Somain (par Cambrai).

La ligne de Busigny à Somain par Cambrai doit, comme vous le savez, remplacer, aux termes de la convention annexée au décret du 13 août 1853, la ligne du Cateau à Somain, qui nous avait été concédée par décret du 19 février 1852.

Vous avez donné votre approbation à la nouvelle convention, dans l'assemblée générale extraordinaire du 29 octobre dernier; et vous n'avez pas oublié que nous avons consenti à nous charger de cette ligne moyennant une subvention de 4,500,000 fr. payables, savoir :

2,500,000 fr. par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer des Ardennes et de Beauvais à Creil, et 2,000,000 par la ville de Cambrai et le département du Nord.

Les votes de la ville de Cambrai et du département du Nord pourront être prochainement approuvés et régularisés, quant aux voies et moyens. Vous savez, du reste, que le délai d'exécution des travaux a été fixé à quatre ans, et que ce délai ne court qu'à dater de cette régularisation.

Nous avons pensé qu'il convenait de préparer les études définitives de la ligne, pour être prêts à commencer les travaux dès que cela serait jugé convenable.

La ligne aura une longueur de 49 kilom. et mettra Somain à une distance de 77 kil. 100 m. de Saint-Quentin, et, par conséquent, de 247 kil. 40 m. de Paris.

Par Douai et Arras, la distance de Somain à Paris est de 256 kilom.

Les conférences avec les officiers du génie sont ouvertes pour toute l'étendue de la ligne, qui est placée entièrement dans la zone de défense de la frontière du Nord, et qui touche, du reste, aux places fortes de Cambrai et de Bouchain.

Les conférences pour la place de Bouchain sont terminées, et le dossier a pu être transmis à l'administration supérieure. Rien ne s'opposera donc plus à l'examen des projets que nous avons présentés pour la section comprise entre Bouchain et Somain, sur une longueur de 11 kil. 5 mètres.

Dans cette étendue, le chemin traverse la concession houillière de Douchy (Lourches); et l'exécution de la ligne entre l'Escaut et Somain, sur une longueur de 8 kilom. 30 m., rattacherait cette exploitation au réseau du Nord.

C'est pour cela que nous nous sommes d'abord occupés du projet de cette partie de la ligne. Les dossiers d'expropriation vont être mis aux enquêtes, et nous espérons pouvoir en entreprendre bientôt les travaux, si les formalités administratives n'y mettent pas obstacle.

Nous avons, comme il vient d'être dit, un délai de quatre ans pour la construction de cette ligne; et ce délai ne commencera à courir qu'à dater de la régularisation des votes de subsides; en sorte que la Compagnie pourra choisir l'époque la plus favorable pour exécuter les travaux.

Noyelles à Saint-Valery.

Nous avions exprimé, dans la dernière assemblée générale ordinaire, l'espérance d'une solution très-prochaine à l'égard du chemin de Noyelle à Saint-Valery. Cette espérance ne s'est pas encore réalisée. Nous avons la ferme conviction que les combinaisons par nous proposées satisfont aux légitimes intérêts du pays, et nous devons, par suite, attendre avec confiance les résultats du nouvel examen auquel le gouvernement a soumis notre projet.

Nouvelle ligne de Paris à Creil.

L'assemblée générale extraordinaire du 29 octobre dernier avait pour objet principal de vous entretenir d'une nouvelle ligne entre Paris et Creil, par les plateaux, que nous avons consenti à exécuter dans un délai de cinq ans, à compter du décret de concession qui porte la date du 13 août 1853.

Quand ce décret a été rendu, les projets étudiés ne permettaient pas de préciser le tracé de la nouvelle ligne. On n'en connaissait bien que les difficultés : aussi le décret a-t-il laissé toute latitude désirable pour les nouvelles études.

Nous n'avons, quant à présent, entrepris que des reconnaissances; elles sont assez complètes pour nous permettre d'indiquer à l'administration les différentes solutions possibles du problème qu'il s'agit de résoudre; elles nous donnent la certitude que nous pourrons éviter les travaux les plus difficiles des anciens projets.

Le terrain à parcourir est fort accidenté et présente une hauteur totale à franchir, de Paris au point culminant, de 78 mètres environ; du point culminant à Creil on descend de 102 mètres.

Nous nous sommes imposé la condition de ne pas dépasser, dans le profil, des inclinaisons de 5 millimètres par mètre, et nous comptons y réussir sans de trop grands sacrifices.

Nous allons soumettre à Son Excellence M. le Ministre des travaux publics les résultats de nos études.

Les dépenses de l'exercice 1853, pour études et travaux préparatoires, sur la ligne de Tergnier à Reims, de Busigny à Somain, de Noyelles à Saint-Valery, et de Saint-Denis à Creil, s'élèvent ensemble à 230,739 fr. 35 c.

MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

D'après les indications placées sous vos yeux dans plusieurs des précédentes assemblées générales, le matériel d'exploitation et l'outillage devaient coûter, pour la ligne principale et pour les embranchements de Calais, Dunkerque et Saint-Quentin, une somme approximativement fixée à 33,900,000 »

Ce chiffre a dû s'accroître :

1° En 1851, par l'acquisition de la ligne de Boulogne, qui a fait entrer dans le compte un matériel évalué à 4,030,000 »

2° En 1852, par la concession des nouvelles lignes de Saint-Quentin à Erquelines, de Tergnier à Reims, de Cateau à Somain, qui doivent former ensemble un parcours de 208 kilomètres, et pour lesquelles il y avait lieu à une prévision de dépense de matériel de 8,320,000 »

3° En 1853, par la concession de la nouvelle ligne de Saint-Denis à Creil, et par la prise à bail du chemin de Charleroi à Erquelines, qui nécessiteront un supplément de 3,000,000 »

Total, 49,270,000 »

Là-dessus, il avait dépensé jusqu'au 31 décembre 1852, 38,941,216 70

et au 31 décembre 1853, 45,163,164 58

Ce qui fait ressortir pour le dernier exercice une dépense de 6,221,947 88

et atteint presque la limite des prévisions ci-dessus rappelées, si l'on retranche le supplément relatif à la nouvelle ligne de Creil à Charleroi.

Ainsi, nous avons fait exécuter, avant la fin de 1853, le matériel afférent aux lignes de Saint-Quentin à Erquelines, de Tergnier à Reims, du Cateau à Somain, qui, comme vous l'avez vu, ne sont encore que commencées. C'est une anticipation qui nous était commandée par les développements du trafic : il fallait bien échapper aux difficultés de service et aux pertes qui résultent toujours de l'insuffisance du matériel.

Nous ajouterons ici, pour compléter les informations qui vous sont dues sur ce point, que les dépenses engagées dès à présent, pour matériel commandé et à livrer, soit en 1854, soit en 1855, doivent s'élever à 13,136,835 42

Ce qui, réuni au montant ci-dessus des sommes déjà employées, formera un total de 58,300,000 »

Ce sera un excédant de 9,030,000 »

sur les dépenses prévues. Mais, comme on vous l'a dit avec tant de raison l'année dernière, un accroissement de cette nature rentre dans la catégorie de ceux qu'une Compagnie s'impose

toujours avec plaisir, d'abord parce qu'il est représenté par un accroissement correspondant dans l'actif social, qui reste dans tous les cas la propriété de la Société, ensuite parce qu'il fournit les moyens d'augmenter les revenus de l'entreprise. Nous avons reconnu jusqu'à présent que toutes les dépenses supplémentaires qui ont eu lieu pour le matériel ont été compensées au bout de deux ans par un accroissement équivalent dans nos recettes nettes; il doit en être de même à l'avenir, tant que nous resterons dans la limite des besoins réels, et nous n'avons nulle envie d'en sortir.

Les dépenses faites en 1853 ont produit, dans le matériel roulant, les augmentations suivantes :

Désignation des véhicules.	Nomenclature et composition du matériel au 31 déc. 1852.	au 31 déc. 1853.	Différence.
Machines locomotive,	239	254	15
Voitures des trains des voyageurs,	944	991	47
Wagons à marchandises,	2,721	3,233	512
Wagons à houille de 10 tonnes,	701	1,103	402
Wagons à coke de 10 tonnes,	»	303	303
	4,605	5,884	1,279

Vous remarquerez que les plus fortes augmentations s'appliquent au transport de la houille et du coke.

Nous espérons que les livraisons que nous attendons encore nous mettront, lorsqu'elles auront été effectuées, en état de répondre à tous les besoins des pays que nous desservons. Dans tous les cas, nous croirons toujours répondre à vos intentions, en ne reculant pas devant les nouvelles commandes qui seraient ultérieurement reconnues nécessaires pour doter notre réseau de toute la puissance de production qu'il comporte.

EMPRUNT.

Dans des vues de prévoyance plutôt que pour faire face à des besoins actuels, votre Conseil d'administration a décidé le 16 décembre 1853 l'émission d'un second emprunt de 2 ,000,000 sur le crédit de 60,000,000 qui lui avait été ouvert dans l'assemblée générale du 3 avril 1852, pour l'exécution des nouvelles lignes concédées à la Compagnie par le décret du 19 février précédent. Ce second emprunt comprenant 75,000 obligations aux mêmes taux d'émission, d'intérêt annuel et de remboursement, que celles de 1852, a été ouvert du 5 au 25 janvier 1854. Les circonstances ont empêché que cette mesure n'eût tout le succès qu'on devait espérer. L'emprunt n'a été couvert qu'en partie; mais la Compagnie peut attendre pour le placement des titres qui lui restent dans les mains, et dont elle tirera parti en temps opportun, selon les convenances ou les exigences de l'avenir.

SITUATION FINANCIÈRE.

Notre situation financière, dans laquelle se résument toutes les recettes et toutes les dépenses de la Compagnie depuis son origine, ainsi que les faits dont il vient d'être question pour le dernier exercice, se présente dans les termes suivants, au 31 décembre 1853.

Fonds versés par les actionnaires,	160,000,000	»
Emprunt de 1852,	24,750,000	»
75,000 obligations Nord-Boulogne,	37,500,000	»
2,363 obligations de Boulogne (1848),	1,181,558	09
Dû à l'Etat,	21,478,103	91
Dû à divers entrepreneurs, fournisseurs et autres créanciers,	3,818,957	87
Dû pour dividendes et intérêts,	18,330,679	90
Voies et moyens pour la réfection de la voie,	4,992,788	60
Dû aux comptes de réserve et d'amortissement,	3,977,114	25
	276,029,202	62

Voici l'emploi de ces diverses sommes :

Construction de la ligne principale.		113,577,097	37
Construction des embranchements :			
Lille à Dunkerque,	19,867,964 07		
Hazebrouck à Calais,	13,714,799 89		
		33,582,763	96
Creil à Saint-Quentin,		21,849,521	47
Dépenses à répartir,		462,922	79
Amiens à Boulogne,		34,141,441	85
Nouveaux embranchements,		2,767,645	47
Réfection de la voie,		653,351	38
Construction du chemin de Ceinture.		1,072,000	»
Chemin de Charleroi,		1,378,571	04
Construction du matériel d'exploitation, outillage des ateliers, approvisionnements et mobilier, y compris le matériel d'Amiens à Boulogne,		45,163,164	58
Le solde montant à 21,410,749 fr. 71 c. se forme des articles suivants :			
Espèces en caisse ou chez les banquiers de la Compagnie.	3,576,205 39		
Bons du Trésor et rentes en portefeuille.	11,235,113 14		
Fonds entre les mains d'agents comptables ou receveur, comptes-courants, factures à recouvrer.	6,569,431 18		
		21,380,749	71
Somme égale,		276,029,202	62

Les ressources dont la Compagnie a disposé pendant l'exercice 1853 s'élèvent à fr. 16,027,011 16, ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après.

Valeurs disponibles au 31 décembre 1852,	33,527,987	81
Versements effectués par les actionnaires en 1853,	21,250	»
Versements effectués sur l'emprunt de 1852,	1,270,991	»
Voies et moyens pour la réfection de la voie,	360,000	»
Pour excédant, en 1853, des sommes représentant les produits nets de l'exploitation, et les soldes dus sur les mêmes comptes en 1852,	2,224,532	06
Total,	37,407,760	87
A déduire : Valeurs au 31 décembre 1853,	21,380,749	71
Somme employée en 1853,	16,027,011	16

Voici le détail de l'emploi de ces ressources :

Construction de la ligne principale,	1,769,192	65
Construction des anciens embranchements,	252,647	22
Construction de la ligne d'Amiens à Boulogne,	122,912	87
Réfection de la voie,	653,351	38
Construction des nouveaux embranchements,	2,556,388	12
Construction du chemin de Ceinture,	1,072,000	»
Chemin de Charleroi,	1,378,571	04
Construction du matériel d'exploitation, etc.,	6,221,947	88
Paiements faits à l'Etat en 1853,	2,000,000	»
Somme égale,	16,027,011	16

EXPLOITATION.

Nous avons eu à vous signaler l'année dernière combien les transports de petite vitesse avaient présenté d'accroissement en 1852 sur 1851. Les résultats de 1853 sont encore plus remarquables et dépassent même les plus favorables prévisions. Nous comparerons, sous ce rapport, les trois exercices.

Recettes.

Les recettes de la petite vitesse ont été :

En 1851, de 8,432,000 fr.
En 1852, de 11,061,000
En 1853, de 14,805,000

Ainsi, le dernier exercice offre une augmentation de 3,744,000 fr. ou 34 0/0 sur 1852, et une augmentation de 6,374,000 fr. ou 75 0/0 sur 1851.

Le mouvement est indiqué dans le tableau suivant :

	1851.	1852.	1853.
Nombre de tonnes expédiées,	584,000 t.	799,000 t.	1,177,000 t.
Distance moyenne du parcours kilométrique.	144	153	161
Nombre de tonnes transportées à 1 kilomètre.	840,00,000 t.	122,000,000 t.	190,000,000 t.

Le mouvement des tonnes à 1 kilomètre présente, en 1853, une augmentation de 56 0/0 sur 1852, et de 126 0/0 sur 1851.

En décomposant encore ces chiffres, on trouve que l'accroissement principal a porté sur les transports de houille et de coke, comme le démontre le tableau ci-dessous :

	1851.	1852.	1853.
Tonnage de la houille.	81,331 t.	129,213 t.	278,418 t.
Tonnage du coke,	28,432	51,930	90,936
Ensemble,	109,763 t.	181,143 t.	360,354 t.
Produit du transport de la houille,	fr 417,088 c. 31	fr 699,093 c. 84	fr 1,599,910 c. 85
Id. du coke,	399,193 61	774,324 10	1,085,040 46
Ensemble,	816,281 93	1,473,417 94	2,684,911 31

Le mouvement et la recette pour cette partie du trafic, en 1853, sont plus que le triple de ce qu'ils étaient en 1851.

Les recettes des trains de voyageurs ont aussi été plus considérables qu'en 1852. On jugera, par le tableau suivant, de la progression de l'ensemble des produits dans les sept dernières années.

	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
Nombre de voyageurs	2,612,665	2,400,082	2,918,399	3,091,776	3,080,241	4,259,160	4,740,613
Recettes des voyageurs	fr. 8,553,382	fr. 7,771,425	fr. 9,462,402	fr. 12,044,586	fr. 14,320,420	fr. 14,667,075	fr. 15,757,510
Recettes accessoires de la grande vitesse	2,032,303	2,164,872	2,876,778	3,175,415	3,572,368	4,298,768	4,485,589
Total des transports à grande vitesse	10,585,685	9,936,297	12,339,180	15,220,001	17,892,788	18,965,843	20,243,099
Recettes de la petite vitesse	5,086,478	5,537,919	6,987,300	8,474,893	8,431,659	11,061,154	14,804,611
Total général	15,042,163	15,474,216	19,326,480	23,694,894	26,324,447	30,020,997	35,047,710
Nombre de kilomètres exploités	338	431	538	575	637	710	710

L'augmentation sur les recettes de voyageurs est de 1,090,000 fr. ou 7 0/0, ainsi répartie :

Sur la 1re classe, 522,000 fr. ou 11 0/0.
Sur la 2e classe, 379,000 fr. ou 7 0/0.
Sur la 3e classe, 189,000 fr. ou 4 0/0.

Le produit des trains de plaisir a été un peu plus faible en 1853 qu'en 1852 ; la recette a été de 344,000 fr. au lieu de 376,000 fr.

Nous avons continué à donner des billets circulaires permettant aux voyageurs de visiter les bords du Rhin, en allant par la ligne de Strasbourg et revenant par le Nord, et réciproquement. Il y a eu en 1853 1,648 billets de 1re classe et 946 billets de 2e classe, soit en tout 2,594 billets ou plus du double du mouvement de 1852.

Sur l'ensemble des recettes il y a eu une augmentation de *cinq millions* ou près de 17 0/0.

La longueur des lignes exploitées est restée la même qu'en 1852.

Les stations qui présentent l'augmentation la plus considérable sont indiquées ci-dessous :

	1852.	1853.
Quiévrain,	2,430,000 fr.	3,371,000 fr.
Somain,	540,000	1,101,000
Raismes,	87,000	153,000

Ces augmentations sont principalement dues au développement des transports de combustibles.

Dépenses.

Les parcours des trains, des locomotives et des wagons ont augmenté dans une plus forte proportion que les recettes ; néanmoins les dépenses du service de la traction n'ont augmenté que dans les mêmes proportions que les recettes. Cela tient à ce que le prix de revient du kilomètre parcouru a présenté un nouvel abaissement sur celui de l'année dernière. Le prix du kilomètre parcouru par les locomotives a été :

Pour le service des locomotives et tenders, de	0,664
Pour le service des voitures et wagons, de	0,218
Total,	0,882
Il avait été en 1852 de	0,932

Le prix du kilomètre de parcours des trains, qui avait été en 1852 de 1 fr., a été en 1853 de 0 fr. 98 c., locomotives et wagons compris.

L'ensemble des dépenses d'exploitation est résumé au tableau ci-dessous, qui présente la comparaison avec les recettes brutes :

DÉPENSES D'EXPLOITATION.	Dépenses d'exploitation. 1851	1852	1853	Proportion des dépenses aux recettes. 1851	1852	1853
Administration centrale	533,000	578,000	631,000	0,021	0,020	0,019
Exploitation	2,502,000	2,775,000	3,258,000	0,100	0,097	0,097
Matériel et traction	4,623,000	4,830,000	5,654,000	0,184	0,170	0,170
Entretien et surveillance de la voie	1,557,000	1,641,000	2,077,000	0,062	0,059	0,062
Total des dépenses	9,217,000	9,823,000	11,630,000	0,367	0,346	0,348
Recettes après déduction	25,107,000	28,130,000	33,381,000	1,000	1,000	1,000

Les dépenses forment donc les 348/1,000 de la recette brute au lieu de 346/1,000 en 1852, et au lieu de 367/1,000 en 1851.

L'augmentation proportionnelle est à peu près insignifiante et est largement justifiée par l'augmentation considérable du trafic de petite vitesse qui entraîne plus de frais.

Sans comprendre les omnibus établis aux principales gares de notre ligne, les voitures qui desservent les villes et communes plus ou moins éloignées de nos stations, ont effectué *chaque jour*, pendant l'année 1853, 296 départs, parcouru 9,567 kilomètres, transporté moyennement 2,722 voyageurs et occupé 1,435 chevaux.

Pendant toute l'année, elles ont transporté 976,182 voyageurs et produit au chemin une recette de 3,043,538 fr., dont il faut déduire les subventions, qui se sont élevées à 271,933 fr., soit 9 0/0 de la recette réalisée à l'aide de ces voitures spéciales.

Si on ajoute à ces services les omnibus des stations, Paris et l'intérieur des villes exceptés, on arrive à un transport moyen de 3,536 voyageurs par jour, ou de 1,310,155 par an.

Nous avons fait établir le produit et la dépense de chacune des sections du chemin de fer. Le tableau ci-dessus donne le résultat comparé à celui de 1852.

DÉSIGNATION des sections.	1852. Recette brute — par kil.	1852. Dépense totale — par kil.	1852. Recette nette — par kil.	1852. Proportion de la dépense avec la recette.	1853. Recette brute — par kil.	1853. Dépense totale — par kil.	1853. Recette nette — par kil.	1853. Proportion de la dépense avec la recette.
Paris à Amiens	103,800	31,030	72,770	0,299	88,900	26,430	62,470	0,297
Amiens à la frontière	56,000	18,8[illegible]0	37,140	0,337	46,100	15,200	30,910	0,331
Lille à Calais et Dunkerque	21,700	9,470	12,230	0,436	20,000	8,600	11,400	0,430
Creil à Saint-Quentin	19,500	9,130	10,370	0,467	17,500	8,050	9,450	0,461
Amiens à Boulogne	17,400	9,060	8,340	0,520	14,240	7,460	6,780	0,526
L'ensemble	47,000	16,370	30,360	0,348	40,200	13,900	26,400	0,346

Il y a augmentation dans les recettes brutes et dans les recettes nettes de chacune des sections.

Plusieurs mesures qui n'étaient, les années précédentes, qu'à l'état d'essai, et qui sont définitivement entrées dans la pratique de notre exploitation, nous paraissent avoir concouru dans une proportion utile à ces résultats satisfaisants. C'est ainsi que nous avons commencé à recueillir en 1853 les effets du nouveau tarif des houilles, qui n'a été mis en vigueur que dans les derniers mois de 1852. Tout nous fait espérer que l'année 1854 offrira, sous ce rapport, des produits encore plus beaux.

Nous avons organisé, pour les houilles, un service de transport par abonnement, qui présente de bonnes conditions au commerce, et qui assure à notre matériel un emploi à-peu-près uniforme pendant toute l'année, en faisant une répartition presque égale des expéditions entre les différentes saisons.

Le chemin de Ceinture ayant été mis, comme nous l'avons dit, en exploitation dans toute sa longueur, nous avons profité de cette communication nouvelle pour organiser, de concert avec les autres chemins de fer qui aboutissent à Paris, des tarifs communs sur les houilles et les cokes, qui permettent à ces combustibles d'arriver sans transbordement et à des conditions modérées de prix, à des distances assez considérables au delà de Paris. Nous ouvrons ainsi de nouveaux débouchés aux bassins houillers du Nord.

Enfin nous avons formé dans un certain nombre de localités des espèces de gares supplémentaires pour toute espèce de marchandises, soit de grande, soit de petite vitesse. Ce sont des bureaux où la marchandise est enregistrée et reçue pour l'expédition. Situés au centre des villes, ces bureaux sont plus rapprochés du commerce; ils lui offrent aussi plus de facilités pour les consignations et les réexpéditions, en un mot, pour tout ce que réclame l'intérêt des relations et des transmissions commerciales. Nous avons des bureaux centraux dans les villes de Paris, Amiens, Lille, Valenciennes, Roubaix, Armentières et Saint-Quentin.

Nous avons aussi, dans le même but, une succursale de correspondance à Cambrai, en attendant que cette ville soit directement desservie par une de nos lignes. Tous ces établissements sont en progrès et contribuent à augmenter l'importance de nos transports.

En résumé, les recettes de l'exploitation, déduction faite des impôts sur les voyageurs, des détaxes, des indemnités, des subventions aux correspondances, etc., se sont élevées en total à | 33,403,497 49

Les dépenses de l'exploitation ont été de	11,724,129 22
Soit, pour excédant des recettes sur les dépenses,	21,679,368 27
En y ajoutant le solde de l'exploitation de 1852,	11,280 66
L'excédant disponible est de	21,690,648 93

Cet excédant a reçu les affectations suivantes :

Amortissement prévu par les statuts,		199,393 82
Amortissement des obligations du Nord-Boulogne,		143,750 »
Amortissement de l'emprunt de 1852,		142,000 »
Amortissement des obligations de Boulogne (1848),		52,500 »
Amortissement supplémentaire,		378,386 39
Intérêts des actions à 4 0/0,	6,400,000 »	
dont il faut déduire les intérêts des placements des fonds,	757,230 49	
		5,642,769 51
Intérêts des obligations.		2,284,202 50
Id. fonds dus à l'État.		421,158 »
Réfection de la voie.		360,000 »
Dividende des actions pour 1853, à raison de fr. 30 par action.		12,000,000 »
Solde de l'exercice 1853 à reporter.		66,488 71
Somme égale à l'excédant disponible.		21,690,648 93

Vous voyez, Messieurs, que le dividende à répartir sera de 30 fr. par action.

Il a été distribué au 1er janvier dernier, pour intérêts, 16 fr. par action.

Le produit total de chaque action pour l'année sera donc de 46 fr. par action, soit 11 1/2 0/0 du capital d'émission.

Le dividende de 30 fr. par action sera payé à la caisse de la Compagnie à dater du 1er juillet prochain ; ceux de MM les actionnaires qui voudront le recevoir par anticipation, en auront la faculté, en bonifiant à la société 4 0/0 d'intérêts à partir du jour où ils auront touché jusqu'au 1er juillet.

L'exercice 1853 s'est trouvé grevé de quelques charges qui n'avaient pas pesé sur les années précédentes.

Ainsi, vous trouvez dans les comptes une somme de de plus qu'en 1852, pour les intérêts et l'amortissement des obligations émises cette année là, seulement à l'expiration des quatre premiers mois.	517,000 »
Vous y voyez également figurer pour la première fois les affectés à l'amortissement de l'emprunt à court terme, contracté en 1848 par la Compagnie de Boulogne.	52,500 »
Nous avons dû aussi introduire dans les dépenses de l'exploitation une somme de formant le tiers des frais arriérés de surveillance que l'Etat a réclamé en masse, plus les	100,000 »
attribués, comme nous l'avons dit, à la réfection de la voie principale.	360,000 »
Votre Conseil d'administration a jugé qu'il y avait lieu de faire sur les recettes, à titre d'amortissement supplémentaire, un prélèvement de 378,000 fr. qui n'a été en 1852 que de 270,000 fr. Différence en plus	108,000 »
Total des imputations nouvelles	1,137,500 »

Vous remarquerez, Messieurs, que plusieurs de ces charges sont temporaires. Quant à l'amortissement supplémentaire, il s'applique, soit à des suppléments de frais de premier établissement, soit aux sommes employées, comme il a été dit dans le rapport de 1852, à compléter les annuités pour le paiement de la dette envers l'Etat, sommes qui, selon les termes du rapport de 1853, ne peuvent rentrer ni dans l'amortissement des actions, ni dans celui des obligations émises.

Vous savez, Messieurs, que la dette de la Compagnie envers l'Etat provient de la réduction des actions au capital de fr. 400; elle était à l'origine de 40,000,000 de francs. Par les paiements qui ont été successivement effectués, et qui sont aujourd'hui de 2,000,000 francs par an, elle s'est trouvée réduite, au 31 décembre 1853, à 21,000,000 de francs, et elle sera entièrement soldée, capital et intérêts, en 1865.

Une résolution définitive vous sera proposée ultérieurement et en temps opportun, afin de liquider et de régler les questions financières qui se rattachent aux faits rappelés ci-dessus. En attendant, il est du devoir de votre conseil d'administration de s'appliquer à faire toujours la part égale entre le présent et l'avenir. Il serait souverainement injuste de surcharger le présent au profit de l'avenir; mais ce serait faire acte d'imprudence et de faiblesse que de léguer trop de charges à l'avenir par condescendance pour le présent. Nous pouvons, au surplus, compter sur une situation qui ne fera que s'améliorer. Conduite avec économie et avec une sage réserve, notre entreprise sera, nous en sommes convaincus, constamment à l'abri de tout ressaut, de toute brusque perturbation ; et elle verra s'accroître, d'année en année, la prospérité dont elle a joui jusqu'à présent. Cette prospérité a pour base les immenses ressources des départements qui sont desservis par notre ligne principale et par ses embranchements. Dans ces contrées, les productions du sol, qui sont d'une si grande abondance et d'une si grande variété, sont encore dépassées par les résultats qu'obtiennent le commerce et l'industrie. Le chemin de fer apporte à des usines dont le nombre et l'importance augmentent chaque jour, les matières premières qu'elles emploient ou qu'elles transforment. Les usines, à leur tour, livrent au chemin de fer leurs produits manufacturés, destinés soit à la capitale ou aux départements de l'Est, du Midi et de l'Ouest, soit à l'exportation. Le génie actif des habitants les met généralement à l'abri des chômages ou cessations de travail qui viennent de temps en temps affliger les populations industrielles. Si une industrie dans le Nord est forcée de se ralentir ou de s'arrêter par l'excès de production ou par toute autre cause, on voit à l'instant une autre industrie s'élever et grandir à côté de celles qui l'ont devancée ; et pour en revenir à notre point de vue, le même contingent de transport se produit toujours avec augmentation.

La preuve d'un progrès sans interruption résulte des comptes rendus qui vous ont été soumis, sur chacune des années écoulées depuis l'époque de la concession ; elle est confirmée par les détails contenus dans le présent rapport sur l'exercice 1853; elle l'est plus encore par les produits obtenus pendant les dix-neuf premières semaines de 1854, et qui dépassent de 1,910,000 fr., soit de 17.2 0/0 ceux qui ont été réalisés en 1853 pendant la même période. Le passé et le présent vous répondent de l'avenir.

Conformément à l'art. 19 des statuts, vous aurez à procéder à la nomination de cinq administrateurs en remplacement des membres du Conseil dont le sort a décidé l'ordre de sortie.

Les administrateurs sortants sont :

MM. le baron James DE ROTHSCHILD,
Jules MALLET,
le baron Anthony DE ROTHSCHILD, } administrateurs
le baron Lionel DE ROTHSCHILD, } résidant à
John Moss, } Londres.

Les membres sortants sont rééligibles.

Chemin de fer Victor-Emmanuel.

Rapport présenté par le Conseil d'administration de la Compagnie à l'assemblée générale extraordinaire, convoquée à Paris le 23 mai 1854.

Présidence de M. CHARLES LAFFITTE.

Messieurs,

La loi du 29 mai 1853 vous a concédé le chemin de fer Victor-Emmanuel, allant du Mont Cenis à la frontière française d'une part, et à la frontière génevoise de l'autre.

Lorque le gouvernement sarde vous accordait cette concession, nous étions tous en droit de la considérer comme une entreprise très-avantageuse : la situation des affaires était florissante, le cours de la dette publique avait acquis un niveau très-élevé, l'intérêt de l'argent avait subi une dépression corrélative, et les capitaux se portaient avec ardeur dans les voies, si prospères alors, de l'industrie.

Les garanties sur lesquelles reposait votre concession et les chances satisfaisantes de son avenir devaient lui assurer une faveur toute particulière.

Mais bientôt un trouble inattendu vint altérer la sécurité générale.

Deux fléaux également funestes, la guerre et la disette, menacèrent à la fois l'Europe.

L'exportation rapide et constante du numéraire, l'inquiétude inspirée par les hostilités de la Russie et de la Turquie, la crainte même d'une conflagration universelle amenèrent une dépréciation chaque jour plus considérable des valeurs publiques, et la fortune des Compagnies, comme celle des particuliers, en reçut une atteinte profonde.

Lorsque les Compagnies les plus anciennes, soutenues par une exploitation fructueuse, subissaient les conséquences de la crise financière, la nôtre pouvait-elle s'en défendre, elle qui se trouvait encore dans la première période de son existence. On ne devait pas l'espérer.

Non que rien fût changé aux conditions propres de notre avenir ; chaque jour, au contraire, et nous sommes heureux de le déclarer, des études ordonnées par le Conseil venaient ajouter aux présomptions favorables qui avaient déterminé notre soumission.

Aussi, malgré la gravité des circonstances, avions-nous poursuivi résolument, sur toute la ligne, les études qui précèdent l'exécution des travaux, fidèles en cela au mandat que nous avions reçu, et à l'intérêt des actionnaires comme à celui des localités.

Cependant l'aspect de la politique s'assombrissait encore de jour en jour.

Malgré notre bonne volonté, que nul ne pouvait mettre en doute, la Savoie était avertie par son instinct national du danger qui menaçait toutes les entreprises semblables à la nôtre. Alarmée pour un chemin si profondément lié à sa prospérité future, elle multipliait auprès de nous et du gouvernement sarde, en raison de la gravité des circonstances, les démarches qu'elle croyait propres à hâter l'exécution de la ligne. Elle espérait trouver dans le commencement des travaux une garantie certaine de leur prochain achèvement. Elle eût voulu les voir entreprendre même avant l'accomplissement des formalités préparatoires les plus indispensables. Elle ne se rappelait pas assez qu'un mauvais départ est une première cause d'insuccès, et que se conformer à ses vœux, c'était encore aventurer sans utilité appréciable les restes du versement que vous aviez effectué.

D'un autre côté, beaucoup d'actionnaires français et anglais nous adressaient réclamations sur réclamations, nous faisaient visites sur visites, pour demander l'abandon immédiat et absolu de la ligne. Ils ne se souvenaient plus qu'un cautionnement considérable (4,500,000 f.) était engagé, que des dépenses indispensables avaient été faites pour la constitution de la Compagnie, pour le paiement de taxes onéreuses, pour les intérêts d'un semestre, et enfin pour des études presque terminées, et dont la haute valeur serait anéantie par notre retraite. Ils ne faisaient pas le compte de ce que pouvait coûter encore un long procès à soutenir avec l'État, et de ce qui resterait enfin des 100 fr. versés sur chaque action.

Les administrateurs de la Compagnie auraient manqué à leur premier devoir s'ils avaient cédé à l'entraînement des uns par une mise en œuvre irréfléchie, ou à la précipitation des autres par une regrettable désertion.

Eprouvés depuis longtemps par l'expérience de crises semblables, ils ont cherché au contraire à s'armer d'une constance égale à la rigueur des événements ; mais vous n'en sauriez douter, Messieurs, leurs préoccupations avaient devancé les vôtres, car au poids des embarras communs s'ajoutait celui d'une responsabilité morale plus lourde encore.

Ils n'ont pourtant pas un instant perdu de vue ce respect des engagements pris, qui oblige les Compagnies aussi bien que les particuliers, et qui n'admet d'autre composition que la loi d'une absolue nécessité. Leur sollicitude était également vive pour les intérêts des actionnaires, remis entre leurs mains en des temps plus tranquilles.

Avant de se jeter dans les partis extrêmes, ils devaient se demander s'ils avaient bien épuisé toutes les combinaisons imaginables, si quelque ressource nouvelle ne pouvait pas être opposée aux difficultés publiques sans cesse renaissantes, et s'il n'y avait aucun moyen de sauvegarder, de part et d'autre, des droits si respectables à leurs yeux.

Les administrateurs comprenaient bien l'impossibilité d'avoir recours à des appels de fonds sans une modification profonde de la situation où vous vous trouviez. Au milieu d'une dépréciation pareille des valeurs sur lesquelles vous aviez dû compter pour répondre à ces appels, ils se rendaient compte de vos alarmes.

Ils vous voyaient sous le coup nécessaire de demandes répétées, pouvant s'élever jusqu'à un chiffre total de 500 francs par action, et cherchaient les moyens d'alléger la charge qui pesait sur vous.

Ils étaient également frappés du danger de compromettre le fruit de tant de dépenses antérieures. Ils avaient considéré les chances de confiscation du cautionnement auxquelles nous étions exposés ; ils avaient entendu les menaces de l'État. Sans croire à tant de rigueur, et tout en apercevant des moyens de défense dans l'article 4 du Cahier des charges, qui admet des restrictions pour le cas de guerre, ils savaient cependant que le gouvernement donnait à cet article une interprétation contraire à nos intérêts.

Ils repoussaient une telle interprétation : ils sont encore persuadés que les tribunaux ne l'auraient pas admise. Mais cette dissidence entraînait un jugement. S'il nous était défavorable c'était la perte de la partie la plus considérable de notre actif ; si les juges se prononçaient pour nous, l'arrêt n'était que suspensif de nos obligations, suspension indéfinie comme la guerre elle-même.

Nous pouvions ne pas poursuivre nos travaux ; mais nous n'avions pas le droit d'y renoncer pour toujours

De là un accroissement considérable du capital engagé par le paiement successif des intérêts, et par la perpétuation des charges improductives mais inévitables ; peut-être même enfin une absorption totale de nos ressources, avant la cessation du conflit européen invoqué par nous comme une cause suffisante d'inaction.

Tandis que le conseil envisageait ainsi nos périls sous leurs différentes faces, il ne pouvait douter des préoccupations du gouvernement sarde. Comme la nôtre, sa situation était critique Le débat qui, dans l'hypothèse d'un dissentiment, devait fatalement s'élever sur l'art. 4, lui offrait une alternative aussi funeste qu'à nous-mêmes.

Ou il succombait et se donnait les regrets de l'attaque sans en recueillir les bénéfices, ou il réussissait et se trouvait conduit à la confiscation. S'il en venait à faire cet usage extrême de son pouvoir, quel en pouvait être le résultat ? Aurait-il essayé lui même d'exécuter son chemin ? Mais il se serait heurté contre une évidente impossibilité quand les besoins impérieux de la politique réclamaient toutes ses ressources financières. Se serait-il adressé à d'autres Compagnies ? Mais il les aurait vu tout effrayées dès le principe par tant de sévérité, ou fortes de notre refus même. Elles étaient d'ailleurs incapables d'agir aux conditions que nous devions abandonner, nous qui avions déjà réalisé des pertes dont nous pouvions ne plus tenir compte, et qui étions ainsi engagés de capitaux considérables. De là, nécessité évidente pour le ministère d'offrir à ces Compagnies de meilleures conditions, sans aucune certitude de succès. De là encore, comme conséquence de raison et d'équité, obligation de nous accorder ces conditions plutôt qu'à d'autres, si nous étions en mesure de les accepter nous-mêmes.

Hors de ces termes il n'y avait plus qu'ajournement illimité d'un chemin auquel la Savoie et le Gouvernement sarde attachent une grande et légitime importance : c'est-à dire dommage, incertitude, découragement pour tous.

Dans ces circonstances, et après des délibérations multipliées, une voie de salut vint s'offrir à l'esprit du Conseil d'administration. Confiant dans la justice de sa cause, et dans l'efficacité de son projet, il le transmit au gouvernement.

Nous savions, Messieurs, l'expérience nous l'avait appris, tout ce que nous devions rencontrer de lumières dans l'administration sarde. Notre appel s'adressait à des hommes éminents et pratiques que de rares talents avaient élevés et maintenus, malgré les agitations des partis, à la tête des finances et des travaux publics.

Ils ne repoussèrent pas nos premières ouvertures, et le projet revint bientôt à Paris avec des modifications qui portaient témoignage d'une haute intelligence de la situation.

Le président du Conseil d'administration n'hésita pas dès lors à se rendre au vœu de ses collègues, et faisant céder les intérêts personnels, divers et importants, devant celui de la Compagnie, il partit pour Turin afin d'en délibérer avec le ministère.

De longues conférences eurent lieu avec MM. de Cavour, président du Conseil des ministres, et Paleocapa, ministre des Travaux publics, et se terminèrent par la conclusion du traité provisoire dont il va vous être donné lecture.

Quoique nous n'ayions pas obtenu, Messieurs, tout ce que nous avions demandé, et que sur plusieurs points nous ayions rencontré une invincible résistance, nous avons hâte de rendre hommage à l'esprit conciliant et au zèle pour l'intérêt public, dont le ministère a donné de nouvelles preuves dans cette circonstance. Sans des sacrifices réciproques, de pareilles transactions deviendraient impossibles; aussi tous les efforts des négociateurs ont ils eu pour objet d'arriver à une combinaison qui pût obtenir à la fois vos suffrages et ceux du parlement.

Vous nous direz bientôt, Messieurs, s'ils ont été assez heureux pour remplir la première condition de ce programme difficile.

(Ici il a été donné lecture du texte de la Convention conclue le 27 avril dernier entre MM. de Cavour, Paleocapa et Ch. Laffitte.)

En n'examinant que les dispositions principales de ce contrat, si vous en comparez le texte à celui du cahier des charges primitif, vous reconnaîtrez que l'art. 1er réduit à l'obligation de construire 84 kilomètres seulement nos stipulations antérieures, qui nous obligeaient à en établir environ 24 .

L'art. 3 fixe à un maximum de 15 millions le chiffre total des dépenses sur lesquelles portera la garantie de l'Etat, et rien ne nous fait supposer que ce maximum puisse être excédé. Cet article admet à figurer dans notre situation les dépenses antérieures comme les dépenses à venir de la Compagnie; ainsi, la différence qui pourrait résulter de la réalisation de votre cautionnement, ne diminuerait en rien le chiffre des avances à rembourser par l'Etat.

L'art. 4, afin de nous donner les moyens de rester dans la limite des 15 millions, réduit d'une manière notable les exigences techniques du cahier des charges sous beaucoup de rapports.

L'art. 9 nous assure la faculté ou de poursuivre les travaux à la fin de l'année 1856, ou de les abandonner tout à fait. Si des circonstances politiques plus heureuses, si des espérances, autorisées par une exploitation de quelques mois, si, enfin, la hausse de vos actions vous présentent l'avenir sous un jour favorable, vous continuerez; dans l'hypothèse contraire, vous vous retirerez.

Vous renonceriez alors aux éventualités que peut vous offrir le réseau de la Savoie, et le Gouvernement se substituerait aux droits de la Compagnie; mais il paierait intégralement vos dépenses, jusqu'à concurrence d'un maximum de 15 millions, en titres de rentes 5 0/0 au pair; de telle manière qu'après cette option, laissée aux actionnaires eux-mêmes, votre pis-aller serait d'obtenir des capitaux employés un revenu de 5 0/0 en titres négociables à votre volonté. Vous savez, Messieurs, que si, comme tous les fonds publics, le 5 piémontais a subi le contre-coup de la guerre, il était au pair il y a peu de temps encore, et nous devons espérer de l'y revoir dans des temps plus ou moins prochains.

Vous vous associerez à nous quand nous exprimons l'espérance de voir renaître la confiance générale avant le terme des délais qui nous sont accordés. Ne nous est-il pas permis d'assurer que dès lors vos valeurs, reprenant le cours élevé auquel elles ont droit de prétendre, nous serions heureux de poursuivre et de mener à son terme l'utile voie inter-nationale à laquelle nous avons tous attaché de si sérieux intérêts?

D'ici là, Messieurs, ne perdons pas de vue que la combinaison nouvelle, dès qu'elle aura reçu votre sanction et l'approbation législative, doit porter le crédit du chemin Victor-Emmanuel à un niveau supérieur à celui du 5 0/0 sarde, puisque c'est en titres de ce fonds public que, dans la supposition la moins favorable, vous verriez convertir vos actions.

Par l'art. 10, nous avons voulu, dans l'hypothèse de l'abandon définitif avant la fin de 1856, nous assurer la possibilité de n'avoir plus à appeler que 50 fr. par action. Après que les nouveaux versements se seront élevés à ce chiffre de 50 fr., le traité nous donnerait le droit de compléter au besoin les dépenses nécessaires, par un emprunt ou une émission d'obligations.

Nous ne pousserons pas plus loin cet examen.

Mais il nous a semblé indispensable de vous soumettre, en même temps que la convention, un état qui résume notre situation financière, et vous donne la mesure des ressources destinées à faire face à nos engagements.

(Ici il est donné lecture à l'assemblée de la situation de la Compagnie.)

Si nous ajoutons à nos ressources disponibles les produits présumés de la réalisation du cautionnement, ainsi que d'un emprunt complémentaire, nous reconnaîtrons sans peine que sans avoir recours à des appels considérables, il sera possible de faire face à tous nos besoins d'ici au terme fixé pour notre option.

Nous avons pensé que c'était là le but que nous devions surtout nous efforcer d'atteindre. Si, dans cette négociation, nous n'avons pas un moment cessé d'être les représentants dévoués de vos intérêts, comme nous avons essayé d'être les interprètes de vos sentiments, nous aurons l'honneur, Messieurs, de vous proposer la résolution suivante :

» L'assemblée générale extraordinaire, convoquée à Paris, en vertu de l'autorisation ministérielle du 3(avril 1854, après avoir pris connaissance de l'exposé des motifs et de l'état de situation qui ont déterminé la convention ci-annexée, les approuve ainsi que cette convention elle-même, conclue provisoirement le 27 avril dernier à Turin entre le président du Conseil des ministres, ministre des finances, le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous réserve de l'approbation du parlement, d'une part; — et M. Charles Pierre-Eugène Laffitte, président du Conseil d'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par le Conseil d'administration, suivant délibération du 6 avril 1854, et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale dans un délai d'un mois au plus tard, d'autre part. »

(Cette résolution, mise aux voix devant l'assemblée, composée de plus de deux cents actionnaires, représentant plus de 32,000 actions, a été adoptée *à l'unanimité*.)

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 7 mai 1854.

Présidence de M. VUIGNER.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur les rails et supports de rails employés dans les chemins de fer.

On rappelle que dans une précédente séance on avait résumé les conditions principales d'une voie qui semblait être dans de bonnes conditions de construction et d'entretien. Depuis, une étude plus complète sur cette matière a fait arrêter les dispositions suivantes pour être appliquées sur une nouvelle ligne.

Ces conditions sont :

1° Le rail sera à simple champignon; cependant la partie qui reposera dans le coussinet aura assez de largeur pour donner à la voie toute la stabilité qu'on obtient avec le rail à double champignon.

Ce rail aura à sa surface de roulement 64m/m, et sur la face d'appui dans le coussinet 50m/m; sa hauteur totale sera de 13 centimètres, et l'épaisseur du corps du rail sera de 19m/m. Il aura 6 mètres de longueur et pèsera 35k,5 par mètre courant.

2° Le coussinet de joint sera supprimé et remplacé par deux éclisses en fer de 0m,50 de longueur, placées de chaque côté du rail et maintenues par 4 boulons.

3° Il y aura six traverses par rail à égale distance les unes des autres.

Le but principal qu'on a cherché à atteindre a été d'obtenir pour le rail une surface de roulement plus solide, plus durable que celles des rails à double champignon, en reportant dans ce seul champignon une partie de la matière qui entre dans le second. Quant à l'avantage que présentent les rails à double champignon de pouvoir les retourner, cet avantage n'est pas aussi sérieux qu'il semble l'être au premier abord. Beaucoup de chemins qui ont des rails à double champignon les retournent; mais quand il devient nécessaire de leur faire subir cette opération, leur surface inférieure est déjà bien altérée, et il est à craindre qu'ils ne cassent promptement; c'est inévitablement ce qui doit avoir lieu.

La suppression du coussinet de joint et son remplacement par des éclisses a pour but d'améliorer la voie, en donnant à toute la ligne des rails une rigidité uniforme et constante. Ce système, qui a parfaitement réussi en Angleterre, a donné aussi en France, dans les essais qu'on en a faits, des résultats satisfaisants.

On fait observer que l'Allemagne, qui possède à peu près 10,000 kilomètres de chemins de fer, en a une très-faible proportion établis avec rails à deux champignons égaux; la plus grande partie est à large base.

Beaucoup d'expériences ont été faites sur la résistance des rails, entre autres celles exécutées par l'ordre du gouvernement de Prusse, pour décider la forme du rail à adopter pour les chemins de l'Est.

On a fait ces expériences, 1° sur des rails à double champignon; 2° sur les mêmes rails, mais avec champignon inférieur réduit, et 3° avec les mêmes rails avec champignon inférieur entièrement enlevé. Ces expériences, qui avaient pour but de déterminer la limite d'élasticité et le moment de la rupture, ont donné des résultats entièrement d'accord avec la théorie, que pour un même poids de matière, la résistance d'un rail augmente avec la distance de cette matière à l'axe neutre.

Les éclisses sont employées en Allemagne depuis 1847 au moins; elles sont fort usitées, parce qu'elles ont donné de bons résultats. Mais les joints avec éclisses ne sont jamais en porte-à-faux; ils reposent toujours sur une traverse.

La forme des éclisses varie beaucoup; elles sont fixées soit par deux, trois ou quatre boulons. Il y a des éclisses qui sont attachées aux traverses et faites de manière à présenter les

deux joues d'un coussinet; quelquefois, également, ces éclisses sont placées en dedans des coussinets en fonte. L'emploi des éclisses ne peut donner que de bons résultats et doit avoir l'avantage de rendre la voie uniforme.

Dans un voyage fait récemment en Angleterre, on a observé des lignes de fer sur lesquelles l'emploi des éclisses datait de deux ou trois ans, et nulle part on ne s'est aperçu que les boulons qui les maintenaient manifestassent le moindre jeu, parce qu'il arrive que la tête du boulon se rouille et que, dès lors, l'écrou ne peut plus se desserrer; il faut seulement avoir soin, lorsqu'une voie nouvelle vient d'être posée, de faire des visites fréquentes; mais, au bout de quelque temps de pluie, cette précaution devient inutile.

Dans la pose des éclisses, on laisse toujours du jeu latéral entre le boulon et le rail pour permettre la dilatation. Dans ce système, le boulon ne fait que serrer l'une contre l'autre les deux éclisses qui embrassent les deux faces du rail, et c'est dans ce sens que les boulons agissent.

Avec les éclisses, lors même que les traverses sont mauvaises, que la voie est mal bourrée, et qu'il y a des flexions de 1 jusqu'à 2 centimètres entre deux points d'appui, on remarque que cette flexion ne se reporte pas au point des rails pour tendre à les séparer, et que les voitures qui circulent sur une semblable voie ne sont en rien affectées par cette mauvaise condition. — On ne ressent aucune de ces secousses désagréables qu'on ressent d'ordinaire à chaque coussinet de joint. En Angleterre, avec l'emploi de l'éclisse, les traverses étant écartées de 0m,90, le plus grand porte-à-faux du rail sur le coussinet est de 0m,70; cette dimension n'est du reste pas absolue: elle peut varier, pour un même chemin, de 0m,75 à 0m,80, suivant l'état de la voie.

Au chemin de fer du Nord, on doit adopter sept traverses avec des rails de 6 mètres de long.

Un essai, fait au chemin de fer du Nord, des systèmes à éclisses de Samuel Sore, a bien réussi, quoique cet essai ait été fait dans de mauvaises conditions.

Mais ce système est un peu plus cher que le système à éclisses ordinaire.

On fait observer qu'avec ce système de voie à éclisses, on obtient une rigidité et une stabilité comme sur une voie sur longrines; mais, dans ce système, l'écartement des traverses, fixé à 1 mètre, est très-suffisant avec un bon ballast.

Pour le rail à double champignon, on trouve que, dans bien des circonstances, il est bon de pouvoir retourner un rail, si ce n'est à cause de son usure, au moins à cause de quelques défauts de fabrication qui ne se développent qu'après un certain temps de service. D'ailleurs, cette forme est théoriquement la plus résistante, et au point de vue de la fabrication, la forme symétrique est une garantie de bonne façon.

Enfin, dans la voie adoptée pour la ligne de Mulhouse, on ne voit pas les motifs qui ont pu conduire à élargir la table de roulement, et à la porter de 60 à 64 millim.

On répond que la forme de rail à simple champignon, bien que n'étant pas aussi résistante théoriquement que celle à double champignon égaux, présente cet avantage, de reporter l'économie de matière de l'une sur l'autre; elle permet de renfler le champignon dans son raccord avec la partie verticale, et il est facile de remarquer sur les rails anciens, que cette partie du rail qui fatigue davantage, est plus écrasée qu'elle n'est usée, en sorte qu'il n'est pas rare de voir des lamelles de 60 à 80 centimètres de longueur se détacher du champignon, quand celui-ci a une saillie trop faible, et qu'il n'est pas soutenu comme il l'est dans les rails Brunel, Barlow, et comme on a cherché à le faire dans le rail du chemin de Ceinture et du chemin de Mulhouse.

Enfin, un motif sérieux pour donner au champignon supérieur une largeur plus grande qu'au champignon inférieur, c'est que ce champignon supérieur s'use, se détériore, et qu'au bout d'un certain temps, il a perdu de sa résistance première; que cette résistance tend à se rapprocher de celle du champignon inférieur, de manière à mettre les deux surfaces en équilibre.

En dernier lieu, la considération qui a conduit à porter de 60 à 64 millim. la largeur de la table de roulement des rails, est l'augmentation de résistance, augmentation représentée par le rapport $\frac{70}{64}$

On appuie les observations sur l'emploi du rail à simple champignon, et on ajoute qu'il faut, dans le service, enlever toute tentation de retourner les rails; qu'au chemin de fer de Rouen, quelques accidents, sans gravité heureusement, ont fait mettre une grande réserve pour retourner un rail. Quand la table de roulement est usée ou détériorée, on met le rail de côté.

On fait observer, au contraire, qu'il y a un grand avantage à pouvoir retourner les rails; ainsi, au chemin de fer du Nord on a des rails qui servent depuis 8 ans et qui, retournés, font encore un très bon service.

Aujourd'hui encore, toute la voie principale du chemin du Nord est avec rails de 30 kil.; quelques faibles portions renouvelées sont en rails de 37 kil. Avec les rails de 30 kil., par l'addition d'une cinquième traverse et le remplacement du ballast ancien par un nouveau ballast de bonne qualité, on a aujourd'hui une voie en très bon état. Quant à la quantité de rails retournés, elle est très considérable, et ce travail, fait avec soin, intelligence et discernement, n'a jamais été cause d'aucun accident.

En ajoutant la cinquième traverse à la voie, on a réglé comme il suit l'écartement des traverses: 0m,75 entre les traverses de joint et les traverses intermédiaires adjacentes, et 1 mètre entre les autres traverses intermédiaires.

Cependant, une voie disposée avec les écartements suivants entre les traverses: 0m,66, — 1m,04, — 1m,10, — 1m,04, — 0m,66, donne encore des résultats plus satisfaisants par sa solidité et sa stabilité.

M. POIRÉE, ingénieur des ponts et chaussées, invité à la séance, revient sur la question de l'écartement des traverses; il dit qu'au chemin de Lyon on s'est bien trouvé de l'adoption des cotes suivantes: 0m,80 entre la traverse de joint et les traverses intermédiaires adjacentes, et 1m,13 entre les autres traverses intermédiaires. Quant à la difficulté de bourrer, qui résulte de l'écartement de 0m,80, elle existe effectivement; mais quand cette opération est faite avec soin, dans les premiers temps du service, le ballast se comprime, et il devient inutile d'y retoucher.

La suite de la discussion relative à l'établissement des voies sur longrines est renvoyée à la séance prochaine.

La Société a reçu:

1° De M. Barberot, membre de la Société, un exemplaire d'une Note sur l'emploi des serre-rails et table-rails;

2° De la Société d'agriculture de l'Aube, une collection de la 2e série de ses Bulletins;

3° De M. Bellier, membre de la Société, une collection des cahiers des charges de la compagnie du chemin de fer du Midi.

HESQUIN DE RHÉVILLE.

PARTIE TECHNIQUE.

Essieux des voitures de chemins de fer.

I. — *Exposé.*

Les dangers auxquels les convois sont exposés par suite d'une rupture d'essieu ont provoqué les efforts les plus sérieux parmi les constructeurs et les chefs d'usine, pour mettre cette partie du matériel roulant à l'abri des chances d'accidents, autant que l'état actuel de la science des chemins de fer peut le permettre. Aussi le choix du métal et les précautions prises dans la fabrication sont en général si minutieux que, malgré la diversité des provenances et celle des méthodes de fabrication, les résultats obtenus sont très favorables, et donnent heureusement une très grande sécurité.

Cependant les ruptures d'essieux sont encore assez fréquentes, quoiqu'elles n'entraînent que fort rarement des suites fâcheuses. Il peut donc être utile de continuer les recherches sur les causes de rupture, d'examiner les résultats statistiques obtenus sur le plus grand nombre de chemins, de comparer les diverses méthodes de fabrication, et enfin d'indiquer les épreuves auxquelles on doit soumettre les essieux sans en altérer la solidité.

C'est l'examen succinct des phases par lesquelles un essieu doit passer, qui formera l'objet du présent travail.

II. — *Causes de rupture des essieux.*

Il est hors de doute aujourd'hui, et l'expérience l'a suffisamment démontré, que les essieux des locomotives et des wagons changent en général leur contexture au bout d'un certain temps, et qu'ils deviennent cristallins, par suite des efforts auxquels ils sont soumis dans l'exploitation, et qui sont le résultat des chocs et de la torsion combinés.

Comment ce changement s'opère-t-il dans l'intérieur du métal? C'est là une question qui ne se trouve encore résolue que par des hypothèses, dont voici celle qui paraît la plus plausible:

« Après la séparation du carbone par l'affinage, et à la suite des opérations du marteau et du laminoir, la fonte, avec son grain brillant, est changée en fer à contexture fibreuse. Cet état métallique n'est pas un état naturel, il est artificiel; il est donc fort possible qu'à la suite des chocs et des vibrations auxquels les essieux sont exposés, les atomes du métal acquièrent un mouvement libre entre eux, de façon qu'ils se replacent dans leur position primitive et naturelle, et qu'ils acquièrent de nouveau les qualités physiques de la fonte, en ce sens que le fer élastique est changé en fer dur et cassant. »

En tout cas, et quoi qu'il en soit, la résistance

des essieux en fer devient douteuse dans un temps donné, et leur rupture peut arriver à la suite du changement de la contexture.

Un fait assez curieux vient de corroborer cette hypothèse :

« Il y a près de six ans que les usines de Seraing ont fourni à un chemin de fer sarde une grande quantité d'essieux. On a exigé que chaque pièce fût trop longue d'un pied ; on a cassé ce bout superflu et on l'a minutieusement examiné pour reconnaître le mode de fabrication et pour se convaincre que ce fer se trouve à l'état fibreux. Malgré les précautions qu'on a prises dans le choix des essieux, la plus grande partie de cette fourniture est devenue cristalline ; les essieux se sont cassés fréquemment et sont maintenant presque tous remplacés. »

Cette altération des essieux étant donc suffisamment reconnue, il ne reste plus qu'à remonter à son origine.

III. — *Origine de l'altération des essieux.*

Les causes qui produisent directement la torsion et le choc des essieux et qui entraînent leur rupture, peuvent se classer ainsi qu'il suit :

1° *Les inégalités dans la pose de la voie* proviennent de la solution de continuité dans les rails ; laquelle discontinuité, ou plutôt la mobilité des rails, a pour conséquence immédiate leur surélévation pendant le passage des trains. Dans les grandes vitesses, les roues courbent les rails, dont les extrémités sont redressées, et sur lesquelles glissent les roues pour retomber sur le rail suivant ; dans les petites vitesses, le poids de la roue agit seul sur le rail, qui est affaissé et par conséquent dépassé par le rail suivant que la roue heurte ; de là une nouvelle espèce de choc. Dans les gares, le glissement des roues pressées par les freins, se joint à ces chocs. Les effets des chocs disparaissent complétement sur les chemins de fer à attaches invariables, telles que les plaques vissées ; la mobilité des rails n'a lieu que sur les chemins à coussinets à simple coin, ou à rails de Brunel.

Il serait donc d'une utilité réelle de vérifier le nombre des ruptures d'essieux sur les rails à joint mobile, et de le comparer à celui fourni par les rails fixes. Le cas le plus favorable pour un pareil examen se présenterait si les essieux sortaient de la même usine, et qu'on n'eût pas besoin de faire entrer, comme élément d'appréciation, le mode de fabrication.

En France, tous les chemins de fer sont à joint mobile ; en Allemagne, presque toutes les lignes nouvelles possèdent des plaques vissées ; il serait donc très facile d'établir la comparaison proposée.

2° *La fabrication des essieux n'a pas encore été poussée partout au dernier degré de perfection ;* les loupes ne sont pas suffisamment forgées, le laminage n'agit pas d'une manière assez énergique et intime sur le noyau de l'essieu, et ne forme qu'une écorce qui se trouve souvent entamée sur le tour. Par ce procédé, les fusées qui ont à présenter la plus grande résistance sont quelquefois réduites au dernier diamètre, et sont alors en métal moins dense que le milieu de l'essieu, qui a moins à résister.

3° *Les essieux laminés, à forme cylindrique, n'offrent pas une résistance égale dans toute leur étendue ;* ils sont plus solides au milieu qu'aux fusées, où les chocs exercent principalement leurs efforts. Aussi, dès qu'on a reconnu cet inconvénient, on a donné aux essieux plus d'épaisseur vers les extrémités, d'après les modèles anglais, qui se composent de deux troncs de cônes juxta posés à leur sommet ; les chocs sur la circonférence des roues se transmettent non seulement aux fusées, mais encore au milieu de l'essieu.

4° *La torsion* est très apparente, tant dans les alignements que dans les courbes, où l'on voit souvent une roue restée en arrière n'avancer que quand l'effort de torsion dépasse le coefficient de frottement ; dans ce cas, la roue glisse très rapidement sur le rail, comme le ferait un cône, auquel on voudrait faire parcourir une ligne droite sur une surface plane. L'angle de torsion n'est pas appréciable *à priori ;* du reste, les effets de la torsion ne peuvent pas être évités comme ceux qui proviennent du choc.

Pour un seul et même chemin de fer, les amplitudes des torsions et les forces qui les produisent doivent être égales ; les rayons des roues et des essieux peuvent changer, mais ils produisent alors un angle constant de torsion, qui, d'après la théorie, est proportionnel au rayon de la roue, et en raison inverse de la quatrième puissance du diamètre de l'essieu ; dans cette circonstance, les petites roues auraient l'avantage sur les grandes roues, car la réduction du diamètre entraînerait une diminution de la torsion dans un rapport très élevé, quand on s'en réfère au résultat donné par ce calcul, qui mérite d'être confirmé par des expériences directes.

On ne peut qu'atténuer les effets de la torsion, et, pour y arriver, il faut donner aux roues de chaque essieu des diamètres mathématiquement égaux ; malgré ces précautions, l'inexactitude dans la position réciproque des essieux subsistera toujours, de même que les inégalités dans la forme de leurs bandages ; leur usure sera toujours inégale ; en outre, l'inégalité de la pression des freins, la traversée des courbes, et les lacets des wagons, produiront la torsion des essieux tant que les roues seront fixes.

Toutes les torsions et compressions, tous les chocs auxquels les essieux sont exposés, exercent directement leur effet de destruction sur la fusée : aussi, presque toutes les ruptures ont lieu dans cet endroit.

Il serait donc utile de chercher à réduire, autant que possible, ces effets, et d'étudier l'influence que les divers systèmes de roues exercent sur les fusées ; on sera alors probablement conduit, en France, à appliquer les roues composées de deux plaques en tôle, dont l'usage commence à se répandre en Allemagne sur une très vaste échelle. Malgré leur grande élasticité, ce qui est leur caractère distinctif, ces roues offrent une résistance suffisante.

A plusieurs reprises on a reconnu la nécessité de se rendre un compte exact des différentes circonstances qui accompagnent ces ruptures, et on a eu recours à des essais directs dont voici un aperçu.

IV. — *Observations directes sur les essieux.*

Des observations nombreuses ont été faites sur le chemin de fer rhénan, de Bruxelles à Cologne, au sujet de la résistance et de la durée des essieux en fer forgé ou en fer laminé ; ces observations ont démontré que les essieux forgés changent leur contexture beaucoup plus rapidement que les essieux laminés, et que, par conséquent, ils se cassent plus tôt.

La rupture fréquente des essieux sur les chemins de fer de l'Etat, en Autriche, a déterminé le gouvernement à faire des essais directs ; il s'est fait livrer des modèles au nombre de quatorze, de fabrication belge, allemande et anglaise, ayant tous $0^m,09$ de diamètre, et un poids de 125 kilogrammes, à l'exception de l'essieu anglais de l'usine de Leeds, de 94 kilogrammes.

Ces essais ont conduit à la conclusion pratique de donner aux nouvelles fusées un diamètre de $0^m,091$ au lieu de $0^m,076$, dimension primitive.

Premier essai. — *Dans les recherches sur les défauts de fabrication*, on a laissé tomber, d'une hauteur de 10 mètres, les essieux par leur milieu, sur un rouleau en fonte. Plusieurs essieux allemands et belges n'ont pas résisté à cette épreuve. La méthode de fabrication belge n'a pas donné des résultats satisfaisants. On avait essayé de faire un noyau en fer fibreux et de l'entourer de fer trempé. La soudure n'a pas eu lieu d'une manière complète ; cependant le principe de fabrication peut être bon ; il ne s'agirait que de le perfectionner.

Deuxième essai. — *L'épreuve relative à la contexture et à la qualité du fer* a consisté dans la flexion des essieux jusqu'à leur rupture, au moyen d'un poids qu'on a laissé retomber de différentes hauteurs. Un seul essieu a résisté, celui en fer puddlé et laminé fourni par une usine allemande. Le mouton n'a pas pu le briser ; cassé ensuite avec le marteau, il a présenté une contexture pure, fibreuse et argentine, qui indique la qualité supérieure du fer.

Troisième essai. — *Pour mesurer la solidité des fusées*, on a compté les coups de marteau nécessaires pour les briser. Cet essai a été favorable aux fusées forgées.

Les essieux qui, dans le cas précédent, sont restés intacts, n'ont pas résisté, quant à leurs fusées, par la raison que cette partie n'avait pas été suffisamment travaillée.

Du reste, s'il n'était pas généralement admis que les fusées ne résistent que quand elles sont convenablement forgées, le fait suivant le prouverait :

« Dans l'établissement de Seraing on a laminé un essieu dont l'un des bouts seulement a été forgé ; on a ensuite tourné les fusées, qui ont été cassées avec un marteau d'un poids de 13 kilogrammes. La fusée laminée a reçu 200 coups, et s'est brisée au 30e coup donné en sens opposé ; la fusée forgée a reçu 200 coups dans un sens, puis 200 coups dans l'autre sens, et n'a pas pu être cassée qu'après une entaille de $0^m,008$, et avec 18 coups de marteau de 20 kilogrammes. »

Partout on cherche donc à perfectionner les méthodes de fabrication ; en Allemagne on a eu recours aux essieux en acier, sur lesquels suivront maintenant quelques indications.

ÉMILE WITH.

Chemin de fer piémontais.

Plusieurs journaux annoncent que le chemin de fer de Turin à Suze a été inauguré lundi dernier en présence du roi de Piémont. La durée du trajet de Paris à Milan et à Gênes se trouve ainsi notablement réduite, la voie de fer existant dès ce moment d'une manière continue jusqu'au pied du versant méridional du mont Cenis.

Exploitation des chemins de fer.

Tarifs internationaux.

La Belgique vient d'ouvrir des négociations avec les diverses Compagnies de chemins de fer en Allemagne, pour amener la rédaction de tarifs uniformes pour le transport des marchandises, tarifs qui seraient divisés partout d'après les mêmes catégories d'objets à transporter et établis avec une grande économie.

Chemins de fer espagnols.

On lit dans *la Espana* du 6 mai :

«La commission d'ingénieurs nommée il y a quatre mois pour étudier sur le terrain les deux tracés d'Avila à Ségovie, sur le chemin de fer de cette dernière ville à Valladolid, a terminé ses travaux et doit les livrer sous peu au gouvernement. »

La direction générale des travaux publics en Espagne vient de publier l'état général des diverses lignes en exploitation et en construction. Nous donnons ce travail intéressant :

LIGNE DE MADRID A ALMANSA.	Longueur.		Distance de Madrid.		Total.
	kil.	mèt.	kil.	mèt.	kil.
En exploitation.					
De Madrid à Getafe,	13	427	13	427	
De Getafe à Pinto,	6	977	20	404	
De Pinto à Valdemoro,	6	294	26	698	
De Valdemoro à Cienpozuelos,	6	490	33	188	
De Cienpozuelos à Aranjuez,	15	047	48	235	99 443
De Aranjuez à Villasequilla,	23	159	71	394	
De Villasequilla à Huerta,	10	140	81	534	
De Huerta à Tembleque,	17	900	99	443	
En construction.					
De Tembleque à Villacañas,	18	500	117	094	
De Villacañas à Quero,	15	500	133	443	48
De Quero à Alcazar,	14		147	443	
De Alcazar à Criptana,	8		155	443	
De Criptana à Socuéllamos,	33		188	443	
De Socuéllamos à Villarobledo,	15		203	443	
De Villarobledo à Minaya,	23		226	443	
De Minaya à la Roda,	17		243	443	
De la Roda à la Gineta,	16	500	259	943	75
De Gineta à Albacete,	18	500	278	443	
De Albacete à Peñacarcel,	28		306	443	
De Peñacarcel à Alpera,	30		336	443	
De Alpera à Almansa,	22		358	443	
EMBRANCHEMENT D'ALICANTE.					
En construction.					
De Almansa à la venta de la Encina,	15	473	373	916	
De la Venta à la Villena,	21,376		355	292	
De Villena à Sax,	10	928	406	220	
De Sax à la Rambla de las Salinetas,	15	528	421	748	
De la Rambla al Cuartel,	16	478	438	226	
Del Cuartel à Alicante,	15,780		454	006	
EMBRANCHEMENT DE VALENCIA.					
En construction.					
De Almansa à Jativa,	93	270	451	713	
De Jativa à Manuel,	7	244	458	957	
De Manuel à Cargagente,	8	917	467	874	8 917
En exploitation.					
De Carcagente à Alcira,	3	063	470	9	
De Alcira à Benifayo,	15	185	486	124	
De Benifayo à Silla,	9	036	495	180	43 294
De Silla à Valencia,	11	702	506	882	
De Valencia al Grao,	4	286	511	168	
EMBRANCHEMENT DE CIUDAD-REAL.					
De Socuellamos à Argamasilla,	33	930	222	373	
De Argamasilla à Manzanares,	28	160	230	533	
De Manzanares à Daimiel,	21	180	271	713	
De Daimiel à Almagro,	20	560	292	273	
De Almagro à Ciudad Real,	24	130	316	703	

LIGNE DE CADIZ A SEVILLA.

1re section : De Cadix à la porte de Santa Maria, 38 kilom.

2e section : De Jerez au rio Salado, 60

3e section : Du rio Salado à Séville, 52 1/2

La première section de la ligne de la porte de Santa Maria à Jerez, qui est sur le point d'être livrée à la circulation, a 16 kilom.; la ligne entière sera de 150 kil.

LIGNE DE TARRAGONE A REUS.

Son étendue totale est de 13 kil. 160 mèt., à savoir :

De Tarragona à Villaseca, 7 kil. 790 mèt.
De Villaseca à Reus, 5 370

DE BARCELONE A GRANOLLES (1re SECTION DE LA LIGNE DU NORD DE LA CATALOGNE.

Etendue, 20 kil. 730 mèt.
En exploitation, 20 256

Forges.

SAINT-DIZIER.

Nous faisions remarquer, dans notre précédent bulletin, une amélioration sensible dans la position du marché. Elle s'est bien soutenue pour la généralité des articles. Les marchands qui croyaient à la baisse sont enfin obligés d'en venir aux assortiments qu'ils avaient jusqu'alors différés et que la vente au détail les forcent à faire. La récente mesure de la Banque et du Comptoir national, qui viennent d'abaisser le taux de l'escompte, doit y entrer pour quelque chose.

Les prix n'ont pas varié sensiblement. Fonte à fer, 155 et 160 fr. ; on nous donne connaissance d'un marché récent à 155 fr. — Fonte à refondre, 190 et 192 fr. 50 ; les derniers placements ont été faits au premier de ces prix.

Les fers battus à la houille sont mieux demandés et soutiennent leurs cours.

Pour les fers laminés, il y a moins d'ordres que précédemment, sans doute on attend les résultats de la réunion des lamineurs, qui se tient, à cette heure, à Paris.

Feuillards. — Une usine spéciale, le laminoir du Closmortier facture cet article aux prix suivants : 3 m/m 1/2, 360 fr. ; 2 à 3 m/m, 370 fr. ; 1 m/m 1/2, 390 fr.; 1 m/m, 420 fr.; 3/4 de m/m, 460 fr.

Les ronds et petits carrés, en fer fort, sont cotés par la même usine à 400 fr.

Les fortes pluies, qui n'ont discontinué de dix jours, et qui ont été presque générales, ont permis à plusieurs usines de reprendre leur travail; la crue d'eau en gêne momentanément quelques autres.

PARIS.

La semaine a été moins bonne que la précédente pour la vente. Quant aux cours, il serait inopportun d'en parler. Nous attendrons le résultat de la réunion que nous avons annoncée pour aujourd'hui et qui ne peut nous parvenir que demain soir.

Métaux. — Le cuivre est ferme aux prix anciens. La France tend de plus en plus à s'affranchir du monopole de l'étranger ; l'Algérie possède des minerais de qualité que la Société fermière des fonderies de Caronte et de la Méditerranée exploite; les produits sont reconnus excellents. On mande qu'on va reprendre les travaux d'extraction dans certaines minières qui avaient été abandonnées, parce que l'exploitation en avait paru un instant difficile. — Le plomb est sans changement. — Le zinc a faibli ; sa cote est aujourd'hui ainsi fixée : brut, 60 fr. ; Vieille-Montagne, 65 fr. ; laminé, 70 fr. — Les avis des marchés régulateurs de l'étain sont sans variation ; à Paris, les prix sont les mêmes, cependant l'étain anglais est coté de 320 à 325 fr. — En général, les arrivages des métaux, sur nos différents ports, sont très faibles.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

La position du marché n'a pas varié ; la demande et les prix se soutiennent. La fonte est

toujours en bonne voie et se cote, numéros mélangés, 104 fr. La fonte Gartscherrie vaut 108 et 109 fr.

Les produits métallurgiques, et particulièrement les fontes brutes, les fers en barres ou ouvrés ont réalisé une augmentation considérable. Elle peut être évaluée pour l'ensemble à plus de 11 millions de francs. Les modifications libérales introduites dans le tarif français, n'y ont certainement pas été étrangères.

Il est permis d'attribuer, en partie du moins, à la même cause, l'accroissement de 215,397 tonnes, d'une valeur de 3,265,675 fr., qu'on relève pour la houille. L'abaissement du droit en France est venu fort à propos atténuer, pour les consommateurs, les effets du renchérissement de ce combustible.

La quincaillerie et la coutellerie sont au nombre des articles d'exportation qui se soutiennent le mieux.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Les avis de la Belgique n'annoncent rien d'important ; les fontes et fers restent aux prix connus et cotés dans nos derniers numéros.

Nous extrayons de l'arrêté préfectoral qui fixe des tarifs pour les transports de toute nature, applicables à la section de Saint-Dizier, les paragraphes suivants :

La Compagnie des chemins de fer de l'Est est autorisée à transporter la houille et le coke, par wagon de 5 à 8,000 kilogr., de la station de Forbach à la station de Saint-Dizier (258 kilomètres) à raison de 12 fr. 90 par 1,000 kil.

Les Compagnies des chemins de fer du Nord et de l'Est sont autorisées à transporter la houille et le coke, par wagon complet de 10,000 kilogr., sur les placards et aux prix indiqués ci-dessous :

De Quiévrain à St-Dizier		(525 kil.)	17 fr. 90
De Valenciennes	id.	(512 »)	17 » 60
De Raismes	id.	(506 »)	17 » 40
De Somain	id.	(491 »)	16 » 90
De Douai	id.	(477 »)	16 » 70

BOIS.

Les affaires sont à peu près nulles ; on parle de deux ou trois ventes qu'on dit être faites en baisse. La mauvaise tenue des bois sur le canal, causée sans doute par l'abondance, réagit forcément sur notre marché. On cite les prix de 95 à 105 fr. pour l'entrevous, et de 145 à 155 pour l'échantillon.

Le départ de plusieurs trains de sciages est arrêté par la crue de la Marne. Les eaux sont assez fortes pour empêcher aussi les départs de trains de charpentes qui descendront au commencement de la semaine prochaine.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

C'est avec empressement que nous ouvrons nos colonnes à la note suivante qui nous est adressée par une commission d'anciens élèves de l'École centrale :

Monument Th. Olivier.

Souscription ouverte par les anciens élèves de l'École centrale des Arts et Manufacture, pour ériger un tombeau a M. Th. Olivier, l'un des fondateurs de l'École.

La souscription ouverte pour élever un tombeau à M. *Théodore Olivier* sera close le 30 juillet prochain. La commission d'anciens élèves de l'École centrale des Arts et Manufactures, chargée de préparer l'exécution de cette œuvre de gratitude envers l'un des fondateurs de l'École, a dû reconnaître que la circulaire destinée à annoncer la souscription n'a pu parvenir à tous ceux qui veulent prendre part à celle-ci. Elle remplit donc un devoir en publiant cet avis.

Les souscriptions peuvent être adressées à MM. Priestley, trésorier de la commission, 17, rue Neuve-Saint-Gilles ;
Guillot, caissier de l'École centrale, à l'École ;
Delacroix, agent de la Société d'encouragement, 44, rue Bonaparte ;
Husquin de Rhéville, archiviste de la Société des ingénieurs civils, 26, rue de Buffault.

Les souscripteurs sont invités à se réunir le 27 juin, à huit heures du soir, dans l'un des amphithéâtres de l'École centrale, pour entendre le rapport de la commission et arrêter le projet du monument qui sera élevé à M. Olivier par ses élèves et par ses amis.

Décoration.

Le *Moniteur belge* nous apporte une bonne nouvelle :

M. Petit de Coupray, inspecteur général au chemin de fer d'Orléans, ancien élève de l'école polytechnique, vient d'être nommé chevalier de l'ordre de Léopold. C'est une juste récompense de ses nombreux et utiles travaux dans l'intérêt de l'industrie des chemins de fer.

Faits divers.

Lyon a Genève. — Les travaux du chemin de fer de Lyon à Genève vont bientôt, d'après ce qu'on annonce, commencer sur trois points :

1° Au faubourg de Bresse à Lyon, pour l'établissement d'une gare provisoire ;

2° Au passage de la rivière d'Ain sous Loyes ;

3° Sur le territoire de Montagnat et Péronnas, et dans la forêt de Seillon, aux abords de Bourg.

L'État, les administrations des communes et des hospices, et les propriétaires particuliers, se sont empressés de donner à la Compagnie les autorisations nécessaires pour la prise de possession immédiate des terrains et le commencement des travaux.

(Courrier de l'Ain.)

Grand-Central. — Nous avons une bonne nouvelle à annoncer à notre commerce. La commission formée par M. le préfet de la Loire pour examiner les déclarations consignées aux registres de l'enquête ouverte sur le tracé du chemin de fer de Saint-Etienne à Roanne, et réunie depuis Lundi à Montbrison, s'est prononcée en faveur du maintien du chemin de fer de la rive droite.

Saint-Rambert a Grenoble. — L'ouverture des travaux de construction du chemin de fer de Saint Rambert à Grenoble a eu lieu samedi dernier 20 mai. C'est à Saint-Egrève, vers le pont de la Vence, où doit être élevée une chaussée d'une étendue considérable, qu'ils ont commencé. Les ouvriers employés au chemin ont célébré dimanche dans un banquet cette première journée qui leur donne dès à présent l'assurance d'un travail soutenu.

Espagne. — On nous écrit de Madrid, le 21 mai :

« Aujourd'hui a eu lieu, sur la ligne de Madrid à Almanza, l'inauguration de la section de Temblèque à Alcazar de San-Juan. Plusieurs membres du cabinet et le directeur des travaux publics y ont assisté. Cette section sera immédiatement ouverte au public. La ligne sera en exploitation jusqu'à Albacète à la fin de septembre. »

Compagnie du télégraphe électrique de la Méditerranée.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le 5e et dernier versement de 50 fr. par action sera dû le 21 du mois courant. Ce versement devra être effectué au siége de la Société, 83, rue de Richelieu.

L'intérêt, à raison de 5 % par an, sera exigible sur tous les versements qui ne seront pas faits avant la date ci-dessus notifiée.

La première partie du câble sous-marin, de la longueur d'environ 1800 kilomètres, est terminée et va être embarquée, pour la Méditerranée, sur le bâtiment à vapeur, à hélice, le *Persian.*

Paris, ce 18 mai 1854.

Compagnie du télégraphe électrique de la Méditerranée.

MM. les Actionnaires sont prévenus que les actions définitives seront échangées contre les certificats provisoires au siége de la Société, 83, rue de Richelieu, à commencer du 15 juin prochain, de midi à quatre heures.

Paris, ce 18 mai 1854.

Caisse et Journal des chemins de fer.

PARIS, 85, RUE RICHELIEU.

Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMIUS DE FER

PUBLIÉ

PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER

RUE BERGÈRE, 20

Un beau volume, de plus de 700 pages, avec Carte coloriée des Chemins de fer.

PRIX : 5 FR. BROCHÉ. — 6 FR. RELIÉ.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer vient de faire paraître l'*Annuaire officiel des Chemins de fer* pour l'année 1854, publié sous la direction de **M. Petit de Coupray.**

L'existence de l'*Annuaire* date de 1847. Le volume qui vient de paraître fait suite aux précédents, il continue sans interruption et sans lacunes la reproduction des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine des chemins de fer.

Tant d'intérêts publics et privés se rattachent aujourd'hui à cette vaste industrie, elle a pris de tels développements et représente un capital si considérable, elle est devenue, en un mot, une partie si importante de la richesse publique, que tout le monde, les particuliers aussi bien que les Compagnies, doivent connaître les progrès accomplis par les chemins de fer.

Or, l'*Annuaire* est, de tous les ouvrages, celui qui peut le mieux atteindre ce but, et répandre partout les lumières spéciales propres à préparer et hâter l'expérience que le temps n'a encore donnée à personne.

Il suffit d'indiquer sommairement les matières contenues dans le volume de 1854 qui vient de paraître, pour faire apprécier son utilité.

En tête de l'*Annuaire* est placé le cadre administratif du département des travaux publics, correspondant à la section des chemins de fer.

L'énumération du personnel de la Commission centrale des chemins de fer, du service d'inspection, du contrôle et de surveillance administrative, termine le cadre du personnel des agents de ce ministère.

Le côté pratique de l'*Annuaire* réside surtout dans des notices sur chaque chemin, contenant la description détaillée de l'administration de chacune des lignes, et des renseignements statistiques sur le transport des voyageurs et des marchandises, sur le produit par kilomètre et par chemins, sur l'exploitation générale et sur la partie technique, enfin sur la comptabilité des diverses Compagnies, depuis leur formation, pendant l'exécution des travaux, et enfin depuis leur exploitation.

Sous le titre de *Notice générale sur les chemins de fer étrangers*, l'*Annuaire* passe en revue tous les chemins de fer de l'Europe, de l'Amérique et de l'Inde, et publie des documents précieux qui permettent de rapprocher les travaux accomplis en France de ceux des autres nations, et de les comparer entre eux.

L'*Annuaire* présente ensuite, sous la rubrique de *Documents divers*, des notices statistiques sur le Sous-Comptoir des chemins de fer, sur la Télégraphie électrique, et sur les accidents arrivés sur les chemins de fer.

Les chapitres de la *Législation* et de la *Jurisprudence* des chemins de fer français, renferment les lois, décrets, règlements d'administration publique, circulaires et rapports ; ils forment ainsi un recueil complet destiné aux personnes qui ont à s'occuper de ces questions. Les dispositions spéciales à chaque chemin de fer, la jurisprudence commerciale, criminelle et administrative, reproduisent tous les textes, et rappellent les jugements importants rendus sur cette matière.

Viennent ensuite, dans une partie spéciale, les cahiers des charges, les actes de concession, et dans une autre partie les statuts de chaque Compagnie.

Des tables chronologiques, analytiques, et alphabétiques, faites avec beaucoup de soin, terminent l'ouvrage.

L'*Annuaire* de cette année renferme une table générale des chemins de fer, où l'on peut suivre chaque ligne depuis sa naissance jusqu'à ce moment, et apprendre toutes les dispositions législatives dont elle a été successivement l'objet.

A l'*Annuaire* est jointe une carte des chemins de fer français, dessinée d'une façon très-correcte, et coloriée de manière à faire voir clairement le tracé de toutes les lignes exploitées, en construction ou seulement approuvées.

L'étendue et l'importance des matières contenues dans l'*Annuaire* de 1854 en font, pour une certaine classe de lecteurs, non-seulement un ouvrage utile, mais un livre indispensable.

NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE

DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

UN VOL. IN-18 — BROCHÉ, 1 fr. 50. — RELIÉ, 2 FR.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif ; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

Correspondance.

M. A. L. X. — N° 1, il n'est pas connu ; on ne publie rien sur les opérations de cet établissement, et dès lors nulle appréciation n'est possible. — N° 2, on pense qu'il atteindra 110 à 120 fr. en juillet. — N° 3, 5 0/0 en janvier et juillet. — N° 4, également. — N° 5, la sécurité étant la même, il n'y a pas de préférence.

M. Ch. L. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, jamais. — N° 4, vendez. — N° 5, conservez — N° 6, arbitrage excellent comme titre, mais non pas comme spéculation.

M. J., à Nancy. — N° 1, oui, pour échanger contre des actions. — N° 2, oui cette année. — N° 3, erreur ; il y aura une pression. — N° 4, non ; l'ancienne proportion sera changée. — N° 5, oui, mais le chiffre n'est pas encore déterminé — N° 6, cela se fera, mais l'époque ne saurait être fixée. — N° 7, non. — N° 8, à Orléans. — N° 9, on espère 20 fr. en sus de l'intérêt à 4 0/0. — N° 10, dans deux ans. — N° 11, probablement. — N° 12, oui. — N° 13, dans ce moment, l'Ouest. — N° 14, parce que ces chemins sont fondus dans l'Est. — N° 15, les négociations sont très-avancées pour la réunion au réseau de l'Est. — N°s 16, 17 et 18, attendre.

M. B., à Verdun. — N°s 1, 2 et 3, Strasbourg nouveau. — N° 4, Lyon.

M. R. P., à Bar. — N° 1, cette valeur a beaucoup d'avenir, mais comme spéculation il n'y faut pas songer. — N° 2, conservez jusqu'après l'assemblée. — N° 3, la Compagnie n'y pense pas.

M. X. X., à Turin. — N° 1, oui. — N° 2, le droit n'est pas douteux, mais des considérations, que vous-même avez à peu près devinées, empêchent tout au moins un résultat sérieux.

M. B., à Vierzon. — Lyon, Méditerranée, Strasbourg, Nord, Orléans.

M. T. M., à Ham. — 22 0/0 à bénéfice.

M. Ch. R., à Rouen. — N° 1, 300 fr. — N° 2, 250 fr. — N° 3, 350 fr. — N° 4, 250 fr. — N° 5, 250 fr.

M. F. M., à Bordeaux. — N° 1, échangez pour du n° 4. — N° 2, excellent, mais sans fluctuation probable. — N° 3, conservez, sécurité et revenu.

M. V. F., non.

M. L. J., à Carpentras. — N° 1, l'ordre étant conçu en termes douteux, l'agent est excusable. — N° 2, nous ne pouvons vous être utile. — N° 3, s'abstenir.

M. C. T., à Nevers. — N° 1, jamais. — N° 2, 55 fr. — N° 3, 32 fr. — N° 4,

---

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1854.

Voyageurs..........	190,830.	Recettes.	150,479 90
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest.......			80,534 00
		Total.....	231,013 90

Avril 1853.

Voyageurs..........	139,575	Recettes..	166,733 26
Différence en faveur de 1854...			64,280 64

COMPARAISON :

Les quatre mois de 1854 ont donné....	714,801 40
La même période de 1853 a donné....	581,585 14
Différence en faveur de 1854......	133,216 26

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 14 au 20 mai 1854.

92,619 voyageurs....................	311,649 75
Bagages, marchandises, etc...........	400,779 35
Total..............	712,429 10

Semaine correspondante de 1853.

90,220 voyageurs.....................	348,508 30
Bagages, marchandises, etc............	328,934 05
Produit total..........	677,442 35

Recette totale du 1er janvier au 20 mai.

1854..............	13,718,793 19
1853..............	11,774,236 14
Différence..	1,944,557 05

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1854.

19,624 voyageurs..................	93,361 60
Bagages, marchandises, etc..........	104,214 00
Total de la semaine......	197,575 60
Total de l'exercice courant.....	3,978,593 00
Semaine correspondante de 1853.....	220 663 90
Exercice correspondant de 1853......	3,640,757 60

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1854.

11,995 voyageurs..................	35,459 40
Bagages, marchandises, etc.........	56,712 55
Total de la semaine......	92,1 1 95
Total de l'exercice courant....	1,042,684 75
Semaine correspondante de 1853....	99,387 30
Total de l'exercice correspondant	923,852 80

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1854.

Grande vitesse) 36,918 voyageurs..	209,977 70
Petite vitesse) Bagages, marchand..	181,436 65
Total de la semaine.......	391,414 35
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854......................	6,899,394 80
Total...............	7,290,809 15
Semaine correspondante de 1853.....	409,316 65
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853...............	6,562,969 25
Total de l'exercice correspondant...	6,972,285 90

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1854.

Voyageurs..........................	335,701 15
Bagages, marchandises, etc.........	473,980 93
Total................	809,682 07
Semaine correspondante de 1853.....	664,170 79
Différence en faveur de 1854	145,511 28
Recettes du 1er janvier au 20 mai....	15,068,885 12
Recette correspondante de 1853.....	11,711,695 79
Différence en faveur de 1854	3,357,189 33

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 15 au 21 mai 1854.

Ouest. — 12,515 voyageurs (gr. vitesse	51,681 45
(Petite vitesse)......................	32,529 64
Total.....................	84,211 09
Rive droite. — 34,591 voyageurs......	31,881 30
Rive gauche — 28,972 voyageurs......	21,607 20
Total................	137,699 59
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	78,463 24
Rive droite	43,935 80
Rive gauche..........................	23,152 65
Total................	145,551 69

Recette totale du 1er janvier au 21 mai 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	2,403,236 80
Idem. — 1853	2,024,296 37

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 20e semaine.

Du 14 au 20 mai 1854.

Voyageurs.........................	238,141 32
Marchandises......................	313,909 14
Total de la semaine........	552,050 46
Recettes antérieures.....	9,660,447 40
Total général...........	10,212,497 86
20e semaine de 1854...............	552,050 46
Semaine correspondante de 1853.....	512,602 13
Différence en faveur de 1854	39,448 33
Exercice 1854......................	10,212,497 86
Id. 1853......................	8,044,191 83
Différence en faveur de 1854....	2,168,306 03

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 7 au 13 mai 1854

Voyageurs.........................	13,000 45
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.........................	19,249 45
Total.................	32,249 90
Recettes antérieures..........	615,409 09
Total.....................	647,658 99

LIGNE DE STRASBOURG A BALE ET ANNEXES.

Voyageurs.........................	31,680 60
Bagages et marchandises...........	27,336 01
Total de la semaine.......	59,016 61

A partir de la semaine prochaine, les recettes de la ligne de Strasbourg à Bâle seront confondues avec celles de la ligne de Paris à Strasbourg et Forbach.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 7 au 13 mai 1854.

Voyageurs.........................	75,923 07
Bagages et marchandises	121,306 22
Total de la semaine.......	197,229 29
Semaine correspondante de 1853.. .	148,901 10
Augmentation.............	48,328 19
Total des recettes, à partir du 1er janvier..............	3,537,392 34
Recette correspondante de 1853.....	2,736,166 02
Augmentation.......	801,226 32

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 7 au 13 mai inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

19,570 voyageurs, grande vitesse.....	41,276 40
Petite vitesse.......................	133,591 30
Services annexes....................	6,660 66
Total..............	181,528 36

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse......................	38 684 03
Petite vitesse......................	122,612 70
Services annexes....................	6,401 14
Total..............	167,697 87

Recette totale du 1er janvier au 13 mai :

1854................................	3,163,549 11
1853................................	2,712,975 15

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'avril.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	31,313 45	27,963 05	27,249 40
Bagages.......	585 09	553 46	530 97
Bétail.......	1,132 15	909 75	1149 25
Marchandises	18,284 03	6,626 16	13,607 01
	51,314 72	46,052 42	42,545 66

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'avril 1854 de fr. 5,262 30 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,769 06 sur 1852.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

MM. les porteurs d'actions de jouissance de la Compagnie de Strasbourg à Bâle pourront également se présenter, à partir du 1er juin, pour échanger ces actions contre le paiement de la somme de 100 fr., stipulée au traité de cession.

CHEMIN DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. MM. les actionnaires sont prévenus que l'échange des actions provisoires nominatives contre les actions définitives au porteur aura lieu au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 heures à 3 heures, à partir du 22 mai courant.

Les actions qui ont effectué le versement de fr. 150, exigible depuis le 20 février dernier, seront seules admises à cet échange, conformément aux dispositions de l'art. 8 de ses statuts.

Le service des transferts d'actions provisoires sera en conséquence supprimé, à dater du 18 mai courant.

Pour le Conseil d'administration et par son ordre,

Le Chef de l'Exploitation,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE. Le 30 mai courant, à trois heures, en séance publique du Conseil d'administration, au siége de la Compagnie, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, en liquidation, à amortir le 1er juillet prochain.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,

A. COURPON.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie des chemins de jonction du Rhône à la Loire, sont informés que le tirage au sort qui a eu lieu le 9 mai 1854, en séance publique du Conseil d'administration, a désigné comme devant être amorties :

Les 86 obligations de la 1re série, remboursables à 625 fr., numérotées de 25,800 à 25,885 inclusivement;

Les 108 obligations de la 2e série, remboursables à 500 fr., numérotées de 575 à 682 inclusivement.

Le remboursement de ces obligations a lieu sur la présentation des titres, à la caisse de la société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à partir du 15 mai courant.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,

A. COURPON.

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE. Par suite de l'avis publié dans les journaux par la Compagnie des chemins de l'Est, concernant l'échange, à partir du 1er juin prochain, des titres d'actions de la Compagnie de Bâle, contre des titres d'obligations de la Compagnie de l'Est, MM. les actionnaires du chemin de fer de Strasbourg à Bâle qui ont fait des dépôts de titres dans la caisse de la Compagnie, sont invités à les retirer d'ici à la fin du mois de mai courant.

A cet effet, ils devront présenter, dans le délai ci-dessus fixé, le certificat de dépôt portant décharge et visé par un agent de change.

A défaut de retrait avant le 31 mai, il sera fait remise des dépôts à la Compagnie de l'Est.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1843 et de l'emprunt de 1852, pour la construction de Wissembourg, qui ont déposé leurs titres dans les caisses de la Compagnie de Bâle, sont invités à retirer leurs titres d'ici à la fin du présent mois.

A partir du 1er juin prochain, les dépôts non retirés seront remis à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Le Secrétaire général,

A. NOBLET.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt à 4 1/2 0 0 l'an, garanti par le gouvernement sarde, sera payé, à partir du 29 mai courant, sur la présentation des titres, aux bureaux de la Compagnie, à Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, de dix heures à trois heures; et à Chambéri, 3, rue de la Métropole.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire,

LE PROVOST.

TRAIN DE POISSY. *De chaque jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

Aller. — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h. 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 30, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 50. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 10, — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures.*

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORSAY. MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Orsay, ci-devant chemin de fer de Paris à Sceaux, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 15 juin 1854, à deux heures de relevée, au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, 35.

Les actionnaires, propriétaires depuis dix jours de dix actions nominatives ou de vingt actions au porteur, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 47 des statuts, se présenter au siége de la Société dix jours auparavant pour retirer leur carte d'admission en déposant leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,

A. BARLATIER.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. *Deuxième versement de 50 fr.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr., appelé primitivement moitié au 15 mars, et moitié au 15 mai, doit être parfait au plus tard à cette dernière date.

Aux termes des statuts, les actionnaires retardataires auront à payer les intérêts à raison de 5 0/0 l'an. Les numéros de leurs actions seront publiés à deux reprises. La première, immédiatement après le 15 mai; et la seconde, vingt jours après la première. Si ensuite, après un nouveau délai de quarante jours, le versement n'a pas été effectué, ces actions seront annulées, et la somme déjà versée restera acquise à la Compagnie.

Par décision de l'assemblée générale du 27 avril dernier, les actionnaires qui auront fait dans les délais ci-dessus relatés le versement de 50 fr., auront la faculté, moyennant deux paiements ultérieurs de 25 fr. chacun, au 15 novembre 1854 et au 15 février 1855, de libérer leurs actions à 200 fr., par l'échange de cinq actions libérées de 200 fr., contre deux actions libérées de 500 f.

Les deux versements aux 15 novembre et 15 février pourront être escomptés dès à présent, à raison de 4 0/0 l'an.

Les actionnaires qui préféreront conserver leurs titres actuels et continuer leurs versements au fur et à mesure d'appel jusqu'à 500 fr. par action n'auront à verser, en 1854, que les 50 fr. appelés au 15 mai, et il leur est donné l'assurance que les appels ultérieurs ne dépasseront jamais le chiffre de 50 fr. à la fois, ni 100 fr. dans l'espace de six mois.

Ceux qui désireront se libérer dès à présent en versant jusqu'au complément de 500 fr. par action, jouiront de l'intérêt à 4 0/0 l'an depuis le jour de leur paiement.

Les versements sont reçus dès ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère,

Et à Bâle, au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE. Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle, précédemment ajournée, aura lieu le mardi 6 juin prochain, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire: *ordinaire* pour

1853, *extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 3 juin, soit, et avant le 30 mai, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST

Tableau des numéros des 144 obligations de la rive droite sortis au tirage public du 17 mai 1854.

EMPRUNT DU 26 DÉCEMBRE 1839. (Anciennes).

4002	4525	5090	5576
4013	4551	5104	5606
4015	4554	5111	5636
4031	4567	5114	5644
4048	4590	5119	5648
4055	4593	5164	5648
4065	4600	5168	5656
4121	4615	5177	5657
4127	4616	5191	5722
4130	4644	5218	5728
4155	4651	5224	5735
4191	4717	5226	5756
4192	4721	5246	5758
4197	4723	5249	5785
4265	4734	5252	5784
4267	4788	5260	5795
4274	4796	5261	5819
4283	4804	5269	5833
4284	4807	5271	5841
4290	4821	5274	5857
4327	4822	5307	5876
4338	4826	5310	5879
4342	4838	5318	5888
4385	4846	5325	5895
4409	4850	53·8	5913
4410	4863	5405	5917
4412	4875	5418	5919
4414	4912	5421	5940
4417	4919	5437	5960
4424	4920	5456	5963
4429	4985	5477	5973
4433	5017	5482	5984
4444	5018	5486	5985
4446	5022	5509	5988
4471	5067	5543	5990
4479	5071	5560	5994

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1,000 fr. chacune.

Tableau des numeros des 62 obligations de la rive droite sorties au tirage public du 17 mai 1852.

EMPRUNT DE 1843. (Nouvelles.)

80	1824	3418	5507
122	1860	3510	5554
134	1934	3824	5571
206	2005	3883	5625
219	2017	4013	5653
583	2476	4064	5749
714	2548	4117	5779
717	2690	4339	5890
723	2703	4354	5905
984	2959	4363	6081
1006	3041	4562	6122
1283	3156	4946	6177
1578	3283	4990	6242
1616	3309	5128	6388
1639	3358	5294	
1758	3404	5299	

Ces obligations seront remboursées le 1er janvier 1855, en 1250 fr. chacune.

Tableau des numéros des 288 obligations de la Compagnie de Versailles, rive droite, sorties au tirage public du 17 mai 1854.

EMPRUNT DU 25 MARS 1839. (Anciennes).

2	963	1984	2950
7	965	2011	2956
18	969	2024	2968
34	995	2057	2989
49	1013	2082	2993
75	1021	2083	2994
80	1·67	2101	3015
90	1072	2136	3022
108	1077	2151	3046
138	1083	2152	3049
142	1085	2175	3054
158	1090	2180	3084
182	1121	2181	3098
190	1124	2183	3107
197	1143	2211	3109
204	1144	2224	3118
215	1161	2225	3122
218	1169	2261	3125
220	1185	2263	3138
240	1191	2289	3161
247	1221	2297	3168
248	1227	2303	3209
257	1252	2306	3232
294	1267	2319	3245
300	1272	2333	3262
313	1284	2363	3265
316	1310	2371	3300
338	1333	2376	3303
343	1357	2418	3320
347	1365	2419	3327
351	1366	2424	3364
382	1379	2428	3380
425	1403	2443	3385
445	1407	2458	3401
465	1413	2464	3403
471	1416	2468	3413
474	1479	2469	3418
503	1506	2473	3457
547	1517	2475	3459
552	1528	2476	3481
554	1533	2478	3486
587	1545	2486	3498
600	1551	2504	3506
604	1580	2515	3511
605	1612	2527	3519
627	1620	2528	3522
641	1631	2531	3540
648	1647	2532	3545
667	1672	2536	3551
683	1690	2541	3554
697	1731	8546	2596
705	1746	2600	3601
712	1773	2670	3616
757	1796	2690	3646
758	1811	2696	3658
760	1812	2702	3670
770	1833	2716	3676
773	1835	2720	3726
797	1851	2730	3728
802	1862	2735	3740
807	1877	2742	3749
811	1881	2784	3793
816	1888	2794	3819
820	1924	2817	3822
887	1935	2819	3856
893	1938	2824	3862
895	1939	2835	3864
931	1945	2866	3865
932	1955	2870	3878
933	1975	2896	3886
935	1982	2916	3929
944	1983	2939	3947

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, en 1000 fr. chacune.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST

Tableau des 81 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854

EMPRUNT DU 7 MAI 1852.

141	3927	6859	9135
213	3950	7028	9153
412	4001	7241	9295
530	4091	7367	9401
564	4·18	7381	9413
725	4337	7317	9484
888	4538	7660	9733
1024	4666	7662	1001·
1041	4841	7713	10023
1684	4939	7730	10245
1872	5221	7760	10459
1905	5396	7897	10516
2029	5563	7988	10553
2109	5601	8006	10793
2219	5623	8106	11084
2995	5640	8·20	11531
3149	5735	8392	11666
3278	6264	8453	11877
3430	6311	8633	
3631	6446	8719	
3808	6536	8872	

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1250 fr. chacune.

Tableau des 21 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.

EMPRUNT DU 27 août 1852.

11960	12384	12841	14351
12020	12579	12846	14795
12023	12718	12012	14986
12066	12733	14 67	
12223	12804	14178	
12241	12820	14210	

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1250 fr. chacune.

Tableau des 114 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.

EMPRUNT DU 26 JUILLET 1853.

33	3935	9178	13746
99	3997	9378	13765
149	4208	9465	13778
422	4504	9484	13781
435	4728	9541	14050
463	4877	10017	14238
643	4966	10306	14253
684	4991	10619	14418
806	5115	10810	14473
817	5167	10811	14629
974	5340	10899	14773
1108	5624	10970	14887
1133	5693	10977	14967
1140	5829	11118	15005
1403	6224	11325	15008
1439	6845	11376	15047
1717	6956	11408	15082
1868	7010	11456	15231
2025	7329	11521	15768
2077	7425	11836	16071
2233	7563	11857	16465
2592	8059	12010	16490
2674	8093	12148	16580
3002	8110	12180	16820
3046	8222	12302	16960
3120	8525	12440	17022
31·8	8563	13053	17212
3432	8821	13347	
3497	9074	13741	

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, en 1250 fr. chacune.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Le mouvement de hausse a été cette semaine extrêmement violent, surtout dans les derniers jours. On a acheté sans cesse au comptant, et l'on faisait des escomptes pour se procurer des titres ; la spéculation, de son côté, toujours préoccupée des bruits de guerre, ne voulait pas croire à la hausse, et renouvelait ses ventes à mesure qu'elle était escomptée. Dans cette lutte, les vendeurs ont été nécessamment forcés d'abandonner la partie, et la rente a monté malgré tous les obstacles. Ce n'est donc qu'à partir du cours de 66 que les baissiers ont abandonné la partie, et qu'ils se sont décidés eux-mêmes à se doubler à la hausse. Mais ils sont déjà revenus à leurs anciens errements, et lorsque la rente a atteint les cours de 68 50 à 68 70, ils ont songé à reprendre leur ancienne position. Il en est résulté une réaction à 67 50. Mais la baisse a trouvé constamment une résistance opiniâtre. Beaucoup de spéculateurs pensaient qu'un peu de baisse rendrait le mouvement de reprise pour le moment de la liquidation, et ils attendaient cette réaction pour rentrer dans la rente; mais les cours avaient déjà repris une fermeté remarquable: à la fin de la bourse d'hier, le 3 0/0 était revenu à 68 20. et à la fin de la bourse, beaucoup d'ordres d'achats n'ont pas pu être exécutés.

Au reste, le marché de Londres s'est tenu également avec une grande fermeté, quoique l'argent soit encore assez rare sur le marché et que l'on ne trouve guère à escompter les meilleures signatures à 1/4 0/0 au-dessous du taux de la Banque d'Angleterre, c'est-à-dire à 5 1/4 0/0; mais d'après le dernier bilan de la Banque d'Angleterre, la diminution de la réserve métallique était presque nulle, et l'on s'attendait à arriver bientôt à un mouvement en sens inverse, ce qui déterminerait une nouvelle hausse sur les fonds anglais.

Les actions de chemins de fer se sont trouvées comme la rente sous l'influence des réalisation de bénéfices. Toutes les lignes ont éprouvé un mouvement rétrograde qui rencontrait cependant chaque jour une très-vive résistance.

Le dividende fixé par l'assemblée générale du Nord est de 30 fr.; c'est un chiffre un peu moins élevé qu'on ne s'y était attendu, quoiqu'il soit de 4 fr. supérieur à celui de l'année dernière. Ses actions ont été faibles pendant quelques jours, mais de nouveaux acheteurs se présentent chaque fois que l'on rétrograde au-dessous de 800, et, à la bourse de mercredi, les demandes avaient reparu, et l'on avait remonté rapidement à 812 50 et 815.

Les actions de Lyon ont un peu fléchi, par suite de quelques arbitrages faits au profit de Lyon à la Méditerranée. Cette dernière ligne a été vivement recherchée, et elle est restée à son plus haut cours, à 770.

L'ouverture de la section du Mans, qui est fixée à dimanche prochain, a également été favorable à la ligne de l'Ouest, qui est tenue avec beaucoup de fermeté de 625 à 630.

Les actions de l'Est ont éprouvé un peu de variations, mais elles sont toujours fort bien tenues. On paraît avoir cessé les arbitrages entre les actions anciennes et nouvelles, et les deux catégories d'actions ont maintenant une tendance égale à la hausse.

Les actions de Saint-Germain soutiennent leurs prix au-dessus de 700, quoique beaucoup de réalisations aient eu lieu depuis huit jours.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 18 jusqu'à celle du 24 mai :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 25 à 67 90, elle est restée à 68 30; elle a varié à terme de 68 35 à 67 50, et elle est restée à 68 20.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 95 fr. à 94 40; elle est restée à 94 60 au comptant et à 94 75 à terme.

L'emprunt 3 0/0 de 1854 a varié de 68 à 67 50; et les certificats, de 68 75 à 68 50.

La Banque de France a monté de 2,820 à 2,840.

Le Crédit mobilier a fléchi de 625 à 610; il est resté à 725 50 au comptant et à 627 50 à terme.

Le Crédit foncier a monté de 480 à 512 50.

Les actions du Nord ont fléchi de 807 50 à 795; elles ont fermé à 807 50.

L'Est a fléchi de 750 à 740; il est resté à 745 au comptant et à 750 à terme. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 585 à 577 50; elles sont restées à 580.

Lyon a fléchi de 915 à 895; il est resté à 907 50 au comptant et à terme.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 755 à 750; il a repris à 770.

Orléans a fléchi de 1,117 50 à 1,095; il est resté à 1,105.

Rouen a fléchi de 922 50 à 905; il a fermé à 907 50.

Le Havre a fléchi de 475 à 460.

Bâle a monté de 380 à 385.

Saint-Germain a fléchi de 720 à 707 50; il est resté à 712 50.

Le Midi a fléchi de 565 à 557 50; il est resté à 560.

Le Grand-Central a fléchi de 485 à 475; il est resté à 478 75.

L'Ouest a fléchi de 635 à 630; il a fermé à 625.

Cherbourg a varié de 485 à 481.

Dijon a baissé de 615 à 605; il est resté à 610

Lyon à Genève a baissé de 480 à 460.

Versailles a monté de 295 à 305.

On a émis mardi dernier, au parquet, les actions de Grenoble à Saint-Rambert à 435.

Samedi. — Les cours ont été lourds, et avaient même une tendance à la baisse, mais ils ont repris faveur à la fin du parquet. Les affaires étaient assez animées. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 90 à 68 25, et à terme de 67 75 à 68 10; le 4 1/2 0/0, de 94 50 à 94 75 au comptant, et de 94 25 à 94 85 à terme. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit foncier a monté de 485 à 510; le Crédit mobilier, de 617 50 à 620; les actions du Nord, de 805 à 807 50; l'Est, de 745 à 747 50; Lyon, de 906 25 à 910; Orléans, de 1,105 à 1,102 50; le Havre, de 470 à 465; Lyon à la Méditerranée, de 745 à 750; l'Ouest, de 622 50 à 625; Dijon, de 605 à 607 50; le Midi, de 560 à 565; le Grand-Central, de 478 75 à 480; Saint-Germain, de 710 à 715. Genève a fait 465; Rouen, 915; Cherbourg, 485; Bâle, 380.

Lundi. — Les cours se sont tenus très-ferme quoique les consolidés soient arrivés en baisse de 1/4 à 88 5/8 3/4. Les chemins de fer étaient généralement demandés. Le 3 0/0 a varié de 68 à 68 20 au comptant, et de 67 85 à 68 05 à terme; le 4 1/2 0/0, de 94 60 à 94 75 au comptant, et de 94 60 à 94 75 à terme. La Banque était à 2,820; le Crédit foncier, à 510; le Crédit mobilier, de 625 à 620; le Nord, de 800 à 80 50; l'Est, de 745 à 742 50; les nouvelles de l'Est, de 582 50 à 580; Lyon, de 906 25 à 905; la Méditerranée, de 755 à 765. L'Ouest était à 625· Dijon, à 610; Orléans, de 1,107 50 à 1,105; le Midi, de 562 50 à 560; le Grand-Central de 480 à 475; Saint-Germain, de 715 à 720; Rouen, à 925; le Havre, à 465; Bâle, à 385.

Mardi. — Le début de la bourse était en assez forte baisse, mais la cote de Londres étant venue en hausse de 318, toutes les valeurs se sont raffermies. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 95 à 68 10, et à terme de 67 50 à 6795; le 4 1/2 0/0, de 94 50 à 94 75 au comptant, et de 94 75 à terme. La Banque s'est tenue à 2,820; le Crédit foncier, à 515; le Crédit mobilier, de 620 à 617 50; les actions du Nord, de 797 50 à 802 50; Lyon, de 895 à 900; l'Est, de 737 50 à 740; les nouvelles de l'Est, de 577 50 à 582 50; Orléans, de 1,100 à 1,097 50. Rouen était à 905; le Havre, à 642 50; Bâle, à 382 50; le Grand-Central, de 472 50 à 477 50; le Midi, de 557 50 à 560; Saint-Germain, de 715 à 712 50; Lyon à la Méditerranée, de 765 à 767 50; l'Ouest, à 620; Dijon, de 607 50 à 605; Strasbourg, à 480.

Mercredi. — La bourse est restée fort calme jusqu'à deux heures et demie, mais il y avait des achats nombreux à la clôture, et toutes les valeurs avaient repris leur tendance à la hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 90 à 68 30, et à terme de 67 85 à 68 20. Le 4 1/2 0/0 a fait 94 60 au comptant et 94 75 à terme. La Banque était à 2,840. Le Crédit mobilier a varié de 618 75 à 615. Le Crédit foncier a fait 512 50. Le Nord a varié de 800 à 807 50; l'Est, de 742 50 à 745; les nouvelles de l'Est, de 577 50 à 580; Lyon, de 900 à 907 50; Lyon à la Méditerranée, de 765 à 770; Saint-Germain, de 712 50 à 717 50; Orléans, de 1,095 à 1,105. Rouen était à 907 50; le Havre, à 460; Bâle, à 385. Le Midi a varié de 560 à 561 25; le Grand-Central, de 475 à 478 75; Dijon, de 605 à 610. Cherbourg était à 480.

Jeudi. — Bourse fermée à cause de la solennité de l'Ascension.

Vendredi. — Les consolidés sont arrivés avec 7/8 de hausse sur les cours de mercredi. Les nouvelles étaient regardées comme très-favorables, en sorte que toutes les valeurs ont obtenu une nouvelle hausse rapide. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 10 à 69 85 et à terme de 68 86 à 69 90. Le 4 1/2 0/0 a fait 95 au comptant et 95 40 à terme. La Banque a monté de 40 à 2,850. Le Crédit mobilier a varié de 610 à 645; le Nord, de 825 à 827 50; l'Est, de 755 à 760; les nouvelles de l'Est, de 595 à 597 50; Orléans, de 1,120 à 1,130; Lyon, de 917 50 à 922 50; Lyon à la Méditerranée, de 785 à 790; Rouen, de 915 à 925; le Havre, de 465 à 467 50; l'Ouest, 640 à 645; Saint-Germain, de 722 50 à 725; le Midi, de 565 à 570; le Grand-Central, de 483 à 487 50; Dijon, de 620 à 625; Cherbourg, de 485 à 490.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 20 au 26 mai 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 20 Compt.	Samedi 20 Terme	Lundi 22 Compt.	Lundi 22 Terme	Mardi 23 Compt.	Mardi 23 Terme	Mercredi 24 Compt.	Mercredi 24 Terme	Jeudi 25	Vendredi 26 Compt.	Vendredi 26 Terme
710	913	35	400.000	400	tout	41 fr. 50.	janv. juillet	Nord	907 50	905 ––	902 50	902 50	905 ––	902 50	912 50	913 75		927 50	932 50
tout.	134	99	72.000	500	tout	100 fr.	août février.	Paris à Rouen	915 ––	913 ––	915 ––	»	915 ––	940 ––	907 50	»		925 ––	925 »
81	95	97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobre.	Rouen au Havre	465 ––	»	465 ––	»	462 50	»	460 ––	»		467 50	470 ––
»	51	96	25.000	500	100	11 fr.	avril	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	275 ––	»	275 ––	»		»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	495 ––	»	495 ––	»	492 ––	»	480 ––	»		493 ––	»
tout.	25	99	24.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	715 ––	715 ––	716 20	720 ––	712 50	710 ––	712 50	717 50		725 ––	730 ––
tout	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. d.)	300 ––	»	300 ––	»	»	»	»	»		»	»
174	530	99	70.000	500	250	24 fr.	chaq. année	Ouest	635 ––	632 50	635 ––	»	620 ––	»	635 ––	630 ––		645 ––	665 ––
»	11	50	8.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»		160 ––	»
1116	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1102 50	1112 50	1116 ––	1105 ––	1097 50	1102 50	1105 ––	1110 ––		1133 ––	1135 ––
617	721	99	250.000	500	tout	50 fr. 30	mai novemb.	Paris à Strasbourg	747 50	745 ––	742 50	747 50	740 ––	745 ––	745 ––	750 ––		765 ––	767 50
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0.	»	Id. nouvelles	585 ––	585 ––	580 ––	582 50	582 50	580 ––	582 ––	585 ––		597 50	592 50
141	200	90	84.000	250	tout	14 fr.	avril.	Strasbourg à Bâle	280 ––	»	285 ––	285 ––	282 50	»	285 ––	»		290 ––	»
353	512	99	240.000	500	250	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	910 ––	910 ––	905 50	906 ––	900 ––	905 ––	907 50	907 50		922 50	922 50
»	»	99	3.200	500	150	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»
»	127	99	33.200	500	250	5 0/0 (1).	janv. juillet	Dijon à Besançon	607 50	612 50	610 ––	610 ––	608 ––	605 ––	610 ––	610 ––		620 ––	»
»	297	99	90.000	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	465 ––	462 50	460 ––	460 ––	460 ––	»	»	»		475 ––	»
294	672	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobre	Lyon à la Méditerr.	730 ––	732 50	763 ––	770 ––	767 50	770 ––	770 ––	775 ––		790 ––	790 ––
»	560	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	565 ––	560 ––	560 ––	562 50	564 ––	564 25	560 ––	562 50		570 ––	580 ––
»	52	99	10.000	500	tout	néant	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»
»	915	99	190.000	500	200	4 0/0.	avril octobr.	Grand Central	480 ––	482 50	475 ––	477 50	477 50	475 ––	478 75	480 ––		480 50	480 ––
150								St-Rambert à Grenoble	»	»	435 ––	»	»	»	»	»		»	»
»	40	90	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»
»	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	idem.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 20 Compt.	Samedi 20 Terme	Lundi 22 Compt.	Lundi 22 Terme	Mardi 23 Compt.	Mardi 23 Terme	Mercredi 24 Compt.	Mercredi 24 Terme	Jeudi 25	Vendredi 26 Compt.	Vendredi 26 Terme
Rentes 3 0/0	68 25	68 10	68 20	68 05	68 10	67 95	68 50	68 25		68 85	69 ––
Rentes 4 1/2 0/0	94 75	94 80	94 75	»	94 75	»	94 60	»		95 10	95 25
Banque de France	2800 ––	»	2800 ––	»	2821 ––	»	2840 ––	»		2850 ––	»
Crédit mobilier	629 ––	617 50	620 ––	625 ––	617 50	620 ––	622 50	627 50		640 ––	650 ––
Comptoir national	530 ––	»	535 ––	»	535 ––	»	535 ––	»		545 ––	»
Banque foncière	510 ––	510 ––	510 ––	517 50	515 ––	»	512 50	»		517 50	515 ––
Dº Obligations (Cert.)	945 ––	»	947 50	»	»	»	950 ––	»		950 ––	»
Dº Obligations de 500 fr.	440 ––	»	440 ––	»	440 ––	»	440 ––	»		445 ––	»
Dº 10e d'Obligations	»	»	102 50	»	102 50	»	103 50	»		102 50	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 20 au 26 mai 1854.

Date des emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1854	134.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril	janvier juillet.
Dº.	93.000	50 —	1.050	tout.	1 250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60 000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	Dº
1854.	182.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº	3.200	99 —	1105	tout.	1 250	5 0/0	novemb. gen.	Dº
Dº.	50.308	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1848.	10 830	43 —	1 125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº	6 204	43 —	1 250	tout.	1 250	5 0/0	»	Dº
1852.	15.636	50 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853	17.100	–– ––	1.000	750	1.250	5 0/0	»	Dº
1841.	7.219	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº
1850.	8.934	75 —	1.173	tout.	1 250	25	»	Dº
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1848.	3.333	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1854.	120.000	–– ––	275	75	500	3 0/0	»	Dº
1845.	3.857	73 —	1.400	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	4.000	69 —	[illegible]	tout.	1 250	5 0/0	»	juin décembre
1848.	15.000	78 —	[illegible]	tout	1 250	5 0/0	Dº	mars septembre.
1848.	5.000	81 —	[illegible]	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1 100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	30 000	50 —	500	»	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.
1844.	4.000	–– ––	500	tout	625	25 ––	Dº	avril octobre.

Noms des compagnies.	20	22	23	24	25	26
Nord Boulogne	310 ––	310 ––	307 50	310 ––		310 ––
Paris à Lyon	1000 ––	»	1003 ––	1010 ––		1005 ––
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	410 ––	400 »	400 ––	»		405 ––
Dº Nouvelles 3 0/0	305 ––	305 ––	306 25	310 ––		315 ––
Montereau à Troyes	»	»	»	»		»
Paris à Strasbourg	510 ––	510 ––	515 ––	515 ––		»
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»		»
Versailles r. d.	»	»	»	»		»
Ouest	»	»	»	»		»
Dº (nouvelles)	900 ––	900 ––	975 ––	975 ––		»
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»		»
Dº (3e émission)	»	»	»	»		»
Paris à Orléans	»	1000 ––	1000 ––	»		»
Dº (Nouvelles 1848)	»	»	»	»		1000 ––
Dº (Nouvelles 1852)	306 25	307 50	307 50	305 ––		306 25
Dº (Nouvelles 1854)	310 ––	310 ––	310 ––	310 ––		310 ––
Paris à Rouen	»	»	»	»		1000 »
Dº (nouvelles)	»	990 ––	»	975 ––		995 ––
Rouen au Havre	»	»	930 ––	930 ––		»
Dº (nouvelles)	»	»	1150 ––	»		»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»		»
Dº (nouvelles)	»	560 ––	560 ––	»		»
Dijon à Besançon	»	»	»	»		»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 19 au 25 mai 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	19	20	22	23	24	25
Nord	910 –– à 913 50	912 50 à 919 75	900 –– à 906 25	896 –– à 906 25	906 25 à 912 ––	915 –– à 925 ––
Paris à Strasbourg	741 25 à 746 25	745 –– à 750 ––	741 75 à 750 ––	741 75 à 748 ––	757 50 à 762 50	756 25 à 768 75
Orléans	1075 –– à 1125 ––	1075 –– à 1125 ––	1075 –– à 1125 ––	1100 –– à 1150 ––	1100 –– à 1150 ––	1100 –– à 1150 ––
Paris à Rouen	875 –– à 925 ––	875 –– à 925 ––	875 –– à 925 ––	865 –– à 925 ––	900 –– à 950 ––	900 –– à 950 ––
Rouen au Havre	425 –– à 450 ––	425 –– à 450 ––	425 –– à 450 ––	425 –– à 450 ––	425 –– à 450 ––	425 –– à 450 ––
Lyon	900 –– à 912 50	912 50 à 918 75	908 25 à 912 50	900 –– à 906 25	901 25 à 912 50	917 75 à 931 25
Ouest	»	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours.
Caisse Béchet, Dethomas et Cie	500	400
—	»	»
Oblig. de la ville de Paris (1849).	1000	1030 ––
Dº Dº (1852)	1000	1100 ––
Compagnie générale des Eaux	250	215
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	775
Sambre française canalisée	500	1500
Trézel ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	500	470
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1300
Meuse ... Zinc.	250	»
Stolberg ... Zinc.	250	1000 ––
Pechelbronn	750	650
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	100	30 ––
Sapézières	250	210
Blanzy ... Charbon	500	540
Commentry ... Charbon.	1/3 30	610
Charbonnages belges	500	320
Pont-du-Loup (sud) ... Charbon.	1000	125
Mines de la Loire ... Charbon.	1/72115	510
Centre-du-Flénu ... Charbon.	1000	160
Haute Loire ... Charbon.	400	250
Montchanin ... Charbon.	5000	»
Azincourt ... Charbon.	1/4 500	505

Dénomination.	Pair.	D. cours.
Echarcon ... Papeterie.	1000	1005
Essonne ... Papeterie.	1000	»
Bastennes ... Asphalte.	1000	400
Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1550	1525
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	3000	1000
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Alais ... Forges.	2000	1700
Châtillon et Commentry. Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1010 ––
Herserange ... Forges.	500	377 50
Le Panama	750	651
De la Loire et de l'Ardèche	1/500	4100
Société Cail et Cie ... Usine.	500	610
Christofle ... Usine.	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	»
Télégraphe sous-marin	25	22
Gaz anglais (Paris)	2500	5100 ––
— français (Paris)	500	935
— parisien (Paris)	1000	1275
— Lacarrière	1000	»
— de Belleville libéré.	500	1130
— du Nord (Batignolles)	500	650
— de l'Ouest (Passy)	500	705
— de l'Est (Vincennes)	500	»

Dénomination.	Pair.	D. cours.
Gaz de Wazemmes	500	161
— d'Amiens Cie française	500	460
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	580
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	1000	10000
Messag. imp. serv. maritime.	500	950
— Caillard	1000	600
Gondoles parisiennes	80	160
Omnibus (Entreprise générale)	1000	1700
Omnibus (rive gauche)	250	»
Favorites ... Omnibus.	500	1850
Hirondelles ... Omnibus.	1000	»
Orléanaises ... Omnibus.	1000	770
Tricycles ... Omnibus.	800	500
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	510
Urbaines ... Pet. voit.	500	510
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	500
Sylphides ... Pet. voit.	500	510
Batignollaises	1000	650
Générale ... Ass. maritime.	12500	32 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime.	5000	9 0/0 b.
Union des Ports ... Maritime.	5000	8 0/0 b.
Helvétie ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination.	Pair.	D. cours.
Sécurité ... Maritime.	5000	19 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	8 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	5000	126 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	75.500
Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	35 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	1000	3800
Providence ... Incendie.	2500	25 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 50	»
— de Cette	10	»
— de Pampoux	25	
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1367
— d'Aix-la-Chapelle	375	370
— de Montluçon	500	196 ––
Docks	250	177
Journaux réunis	500	519
Maberly (Amiens)	500	735
Cohin (Frévent)	500	500
Gomaches	500	»
Palais de Cristal	100	105 ––
Rucher	500	340

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N. 717. 13e ANNÉE. — N° 22. SAMEDI, 3 JUIN 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

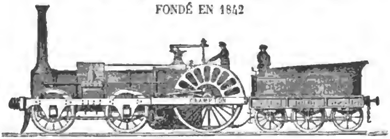
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger........	16 »	— 30 »



On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des [illegible] dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat [illegible] ...ale des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE.

Situation.

Un nouveau et considérable progrès s'est opéré cette semaine.

L'accord officiel des quatre puissances, résultant de la signature à Vienne d'un nouveau protocole qui vise les traités austro-prussiens et franco-anglo-turcs, s'il n'a pas terminé la guerre, en a du moins tellement éloigné le théâtre et diminué les chances mauvaises, que l'opinion publique s'est rassurée de plus en plus, et que les capitaux ont continué à reprendre la voie des affaires.

Si nous prenons, comme mesure de ce progrès, les cours comparés de la Bourse de Paris à une semaine de distance, nous trouvons les résultats suivants :

Valeurs.	Cours du 24 mai 1854.	Cours du 1er juin 1854.
3 0/0,	68 20	72 40
Mobilier,	625 »	705 »
Nord,	813 75	842 50
Rouen,	905 »	935 »
Havre,	460 »	472 50
Cherbourg,	480 »	497 50
Saint-Germain,	712 50	727 50
Ouest,	630 »	650 »
Orléans,	1,110 »	1,142 50
Est ancien,	745 »	762 50
Est nouveau,	585 »	600 »
Lyon,	907 50	927 50
Méditerranée,	775 »	792 50
Midi,	560 »	590 »

Cette amélioration est très-sensible, mais elle est très-inégale entre les différentes lignes.

C'est surtout relativement aux cours de l'année dernière, que ces inégalités sont remarquables.

Valeurs.	Cours du 1er juin 1853.	Cours du 1er juin 1854.	Différence.
3 0/0,	79 50	72 40	— 7 10
Mobilier,	855	705 »	— 150
Nord,	910 »	842 50	— 67 50
Rouen,	1,070 »	935 »	—135 »
Havre,	515 »	472 50	— 42 50
Cherbourg,	613 75	497 50	—116 25
Saint-Germain,	915 »	727 50	—187 50
Ouest,	755 »	650 »	—105 »
Orléans,	1,082 50	1,142 »	+ 60 »
Est anc. (1),	822 50	762 50	— 60 »
Lyon,	940 »	927 50	— 12 50
Méditerranée,	745 »	792 50	+ 47 50
Midi,	645 »	590 »	— 55 »

(1) Les cours de 1853 étaient de 922 50; nous déduisons 100 fr. pour la prime actuelle du Mulhouse.

Si l'on retranche de ce tableau les chemins de la fusion normande, qui avaient, l'année dernière, une cause spéciale et accidentelle de hausse, on reconnaît que les chemins les plus négligés sont le Strasbourg et le Nord. Les recettes du Nord se soutiennent cependant, et celles de Strasbourg s'élèvent d'une manière continue.

A propos de cette dernière ligne, nous annonçons plus loin l'ouverture au public, à partir du 5 juin, de l'embranchement d'Epernay sur Reims, qui aura pour effet d'augmenter les recettes d'au moins un million par an, et de réduire les frais de correspondance d'environ 5 à 600,000 fr.

L'inauguration du chemin de l'Ouest, section de Nogent-le-Rotrou au Mans, a eu lieu le dimanche 28; nous en rendons compte dans ce numéro. Le service public a commencé le 1er juin; il doit améliorer d'une manière sensible les produits du chemin de l'Ouest. Les travaux de cette ligne sur Laval avancent rapidement; ils seront livrés à la Compagnie à la fin de l'année; l'exploitation pourra commencer vers le mois de juin. Il sera appelé un versement de 50 fr. par action dans le semestre prochain. Ce sera le seul de l'année.

Mardi 30 mai, les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Midi ont eu leur assemblée générale. La situation, telle qu'elle résulte du rapport que nous publions dans ce numéro, est excellente. Le chemin de Bordeaux à Bayonne et la première section du chemin de Bordeaux à Cette, entre Bordeaux et Langon, pourront être livrés à la circulation le 15 août prochain. Les devis définitifs portent la dépense totale du réseau à 142 millions, y compris les terrassements pour la double voie sur la ligne principale; les ressources totales mises à la disposition de la Compagnie s'élevant à 169,500,000 fr., il restera donc disponible un excédant de plus de 27 millions pour toutes les améliorations qui seront jugées nécessaires. Il a déjà été décidé que l'on exécuterait un embranchement

de 4 millions, d'Agde sur Pézénas et au-delà, dans la direction de Clermont-l'Hérault et Lodève.

Les circonstances ne permettant pas d'émettre en ce moment l'emprunt de 51 millions, garanti par l'Etat d'un intérêt à 4 0/0, la Compagnie fera un appel de 50 fr. par action après l'ouverture des sections indiquées plus haut. Cet appel ne gênera d'ailleurs en rien les actionnaires, qui auront la faculté de faire ce paiement par l'entremise du Crédit mobilier, sans qu'il leur en coûte autre chose que l'intérêt à 4 0/0 des sommes avancées, soit exactement ce qu'ils auront à recevoir de la Compagnie pour le nouveau versement.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer du Midi et canal latéral à la Garonne.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 30 MAI 1854.

Pour la seconde fois depuis la constitution de cette société, les actionnaires ont été réunis en assemblée générale le 30 mai dernier, dans la salle Herz, sous la présidence de M. E. Pereire, pour entendre le rapport du Conseil d'administration sur la situation de l'entreprise et l'avancement des travaux.

Cette situation est excellente. Le rapport constate, en premier lieu, que, vérification faite sur place des produits probables du réseau, les chiffres des statistiques officielles, bien que largement rémunérateurs, ne représentent cependant qu'une partie des transports que les chemins du Midi auront à effectuer.

Les prévisions de dépenses résultant des premières études d'avant-projet ont été également contrôlées par les ingénieurs de la Compagnie, tant au moyen d'études définitives que d'adjudications de travaux et de fournitures déjà faites, et les nouveaux devis, très-largement calculés, n'arrivent qu'à une dépense totale de 142 millions, ou 187,000 f. par kilomètre, y compris les terrassements pour la seconde voie sur la ligne de Bordeaux à Cette. Les ressources que la loi de concession et les statuts sociaux mettent à la disposition de la Compagnie s'élevant à 169,500,000 fr., il en résulte un excédant de 27,500,000 fr., disponible pour toutes les améliorations et tous les développements de l'entreprise que l'intérêt social pourra commander. Déjà il a été reconnu nécessaire, pour obtenir un bon tracé par Agde, de se charger de la construction d'un embranchement conduisant de cette ville au-delà de Pézénas, c'est-à-dire d'une dépense supplémentaire de 4 millions, qui sera d'ailleurs la source de produits correspondants.

Le rapport fournit les détails les plus complets que l'on puisse désirer sur la situation des travaux, et annonce la solution de la plupart des difficultés de tracé que les exigences locales ont suscitées à la Compagnie. Le point essentiel de cette partie du rapport est la certitude qui y est donnée de l'ouverture de la section de Bordeaux à Langon, et celle de la ligne de Bordeaux à Bayonne pour le 15 août prochain.

La position financière de la Compagnie ressort des chiffres suivants :

Il a été appelé sur le capital social une somme de 250 fr. par action, soit ensemble	33,500,000 »
Il a été reçu de l'Etat, à compte sur la subvention de Bayonne, un premier paiement de	1,650,000 »
Sur les sommes ainsi encaissées, le cautionnement a employé celle de	6,216,824 95
Les dépenses de toute nature s'élevaient, au 28 mai dernier, la veille de l'assemblée, à	15,628,277 02
Il restait donc disponible, à la même date, environ	12,500,000 »
La Compagnie doit recevoir dans le délai de quinze jours à peu près, deux nouveaux à-compte sur la subvention de Bayonne, ensemble	3,300,000 »

L'emploi de ces diverses sommes en travaux ou fournitures sur la ligne de Bordeaux à Cette, aura pour conséquence de faire toucher par la Compagnie de nouveaux à-compte sur la subvention de cette ligne, soit environ 8,200,000 fr.

Ce qui porte le total des ressources disponibles de la Compagnie à environ 24 millions, et permettra de ne demander aux actionnaires de nouveaux capitaux que dans un délai de plusieurs mois, et après la mise en exploitation de Bordeaux à Bayonne et de Bordeaux à Langon. Sans les circonstances de force majeure qui rendent impossible, en ce moment, l'émission de l'emprunt de 51 millions à 4 0/0, garanti par l'Etat, il eût été certainement sursis à tout appel de versement cette année; mais si les événements rendent cet appel inévitable, les actionnaires n'en seront cependant gênés en aucune manière, des arrangements ayant été pris avec la Société du Crédit mobilier pour qu'elle se charge, moyennant un simple intérêt de 4 0/0, d'effectuer les versements pour le compte des personnes qui n'auraient pas de fonds disponibles au moment de l'appel.

Le rapport rend compte de l'exploitation faite par la Compagnie du chemin de Bordeaux à la Teste, affermé par elle, et des sections ouvertes du canal latéral à la Garonne.

L'exploitation du chemin de Bordeaux à la Teste, bien qu'entravée encore par les retards que les forges apportent à la livraison des rails, a donné cependant dès la première année de l'administration par la Compagnie actuelle, des résultats bien supérieurs à ceux des années précédentes. L'ensemble du trafic présente, pour 1853, comparé à 1852, un accroissement de 37 0/0.

L'augmentation est de 34 0/0 pour les voyageurs, et de 71 0/0 pour les marchandises.

Un essai de correspondance maritime entre la Teste et les ports d'Espagne du golfe de Gascogne, a été abandonné après quelques mois ; il pourra être repris lorsque le chemin de la Teste sera complétement remis en état, et que des améliorations indispensables auront été apportées à l'entrée du bassin d'Arcachon et à la correspondance entre le point de débarquement et la gare du chemin de fer.

Le canal n'a été exploité au compte de la Compagnie que pendant six mois de l'exercice 1853, et les tarifs mis en vigueur que le 11 octobre, c'est-à-dire pendant moins de trois mois. En raison de l'inachèvement du canal et de la remise presque complète des péages en faveur des céréales, les produits de 1853 ont été peu considérables, mais la circulation augmente d'une manière rapide.

En 1851, elle avait été, entre Toulouse et Agen, de 144,000 tonnes à la distance entière ;

En 1852, entre Toulouse et la Baïsse, de 216,000 tonnes à la distance entière ;

En 1853, elle a atteint sur la distance entière, 280,000 tonnes, dont 39 0/0 à la remonte, et 61 0/0 à la descente.

Ces chiffres, si remarquables qu'ils soient, ne donnent encore néanmoins qu'une idée très-incomplète de ce que sera la circulation du chemin desservi et du canal latéral, après leur achèvement et l'organisation complète du service, au moyen d'un matériel puissant et économique.

Outre le trafic local, déjà très-considérable, c'est dans une masse de transports de plus de 1,500,000 tonnes que canal et chemin de fer auront à puiser, en la détournant du passage par le détroit de Gibraltar.

C'est ainsi que toujours les grandes découvertes et leur introduction dans la vie et les habitudes des peuples, changent les courants de la circulation et des affaires.

Aux temps les plus reculés, les communications et les échanges entre pays lointains avaient lieu par caravanes ; la boussole d'abord, et la découverte du passage par le cap de Bonne-Espérance ensuite, ont détourné le commerce de l'Inde de la route de terre : le cap des Tempêtes offrait moins de dangers que la traversée du désert. L'invention des chemins de fer détermine aujourd'hui un mouvement en sens inverse ; ses longs convois reprennent la place de l'antique caravane, et tendent à leur tour à déposséder la navigation.

Les chemins de fer du Midi et la ligne de la Méditerranée, correspondant par les paquebots des Messageries avec le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, et avec les ports de l'Asie-Mineure, suppriment le voyage du Cap, réduisent à quelques semaines les communications avec l'Inde. Quelle magnifique conquête de l'intelligence sur la matière ! quelle noble victoire de la science et de l'industrie !

Sans remonter si loin en arrière et sans porter leurs vues autant dans l'avenir, les actionnaires du Midi n'en ont pas moins exprimé leur satisfaction au Conseil, après avoir entendu la lecture du rapport que nous venons d'analyser et qui n'a donné lieu à aucune discussion.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de l'Ouest.

INAUGURATION DE LA SECTION DE NOGENT-LE-ROTROU AU MANS.

Depuis 1842, nous avons l'honneur d'être convié deux ou trois fois par année, si ce n'est plus, à la première représentation de la même pièce, jouée par les mêmes acteurs, en présence des mêmes spectateurs, sous le titre uniforme d'*inauguration*. En bonne conscience, cela commence, à la longue, par devenir passablement monotone, et, à part les aubergistes, nous ne voyons pas qui peut prendre intérêt maintenant à la répétition de ces coûteuses et fatigantes cérémonies.

Pour notre compte, nous préférons de beaucoup à ces grandes cohues, dans lesquelles on ne voit rien et on n'apprend rien, la faveur d'assister à la réception des lignes nouvelles par les ingénieurs de l'État. Dans ces voyages, à la fois officiels et intimes, on visite les travaux d'art; on les entend juger et discuter par des hommes compétents; on recueille de précieux détails sur les raisons économiques ou techniques qui ont dicté le choix des tracés, sur les ressources naturelles des pays que l'on traverse, sur leur situation industrielle, sur leurs relations commerciales; en un mot, sur les revenus immédiats que l'on peut espérer obtenir dès l'ouverture du chemin, et sur ceux que l'on doit attendre de l'avenir.

L'inauguration de la section du réseau de l'Ouest comprise entre Nogent-le-Rotrou et le Mans, qui a eu lieu le dimanche 28 mai appartient à la catégorie des ouvertures *raouts*, dont le principal mérite est de faire briller les talents culinaires de Chevet, et dont le souvenir le plus vif qu'on en garde est celui d'une extrême fatigue.

Cela n'empêche pas, sans doute, les fantaisistes de la grande presse de faire sur des solennités semblables de charmants articles, agréables mélanges de l'esprit de leurs auteurs et d'une érudition empruntée aux guides, aux annuaires ou aux programmes officiels affichés sur tous les murs. Nous-même, nous pourrions, sauf l'esprit, glisser ici un de ces comptes rendus historiques et anecdotiques, car nous avons sous les yeux un recueil très-riche sous ce rapport, *le Nouveau guide de Paris à Rennes et Brest*, publié par la librairie centrale des chemins de fer, de Napoléon Chaix, le jour même de l'ouverture du chemin du Mans; mais ce n'est pas là ce que nos lecteurs attendent de nous. Ils savent très-bien que nous ne tenons pas bureau d'esprit, mais bureau de renseignements sur les affaires qui les intéressent. Or, c'est là que notre embarras commence, attendu que nous n'avons guère rapporté de notre voyage qu'une violente courbature et un enrouement bien conditionné, mais bien peu de choses sur le chemin de fer de l'Ouest.

Si peu que ce soit, cependant, essayons de le dire.

Le chemin de l'Ouest a toujours été considéré officiellement comme très-bon jusqu'à Chartres et la Loupe; trafic : 31,000 fr. par kilomètre; assez bon jusqu'à Nogent-le-Rotrou : 25,000 f. par kil.; médiocre jusqu'au Mans : 23,000 fr. par kil.; mauvais au-delà du Mans, c'est-à-dire : 19,000 fr. jusqu'à Laval, et 17,000 fr. jusqu'à Rennes.

En outre, on considérait la répartition du trafic comme si désavantageuse, et le pays comme si incapable de supporter des tarifs ordinaires, que l'on évaluait les frais d'exploitation à 57 0/0 pour la section de Versailles à la Loupe, à 64 0/0 jusqu'au Mans, à 66 0/0 jusqu'à Laval, et à 68 0/0 jusqu'à Rennes.

Voyons maintenant de quelle manière les faits ont confirmé ou infirmé ces prévisions.

Le début ne fut pas heureux. Au lieu de 31,000 fr. par kilomètre, l'Etat, qui exploitait, n'obtint, en 1850, que 21.814 fr. par kilomètre, et en 1851, que 25,984 fr.

En 1852, la compagnie concessionnaire réalisa une recette brute de 26,086 fr. par kilomètre, et, en 1853, avec la section de la Loupe, les produits s'élevèrent à 29,626 fr. par kilomètre.

Depuis le 16 février dernier, l'exploitation a été prolongée jusqu'à Nogent-le-Rotrou, et, malgré l'abaissement considérable des tarifs pour le transport des céréales, la recette kilométrique n'a pas subi de réduction; elle se maintient au-dessus des prévisions des statistiques officielles, et l'on peut compter maintenant, d'après les résultats connus, que le chemin de Paris au Mans ne rapportera pas moins de 25,000 fr. brut par kilomètre dès la première année, ce qui en assure 30,000 pour la troisième.

D'un autre côté, les frais d'exploitation, au lieu de s'élever à 57 et même à 64 0/0, sont descendus à 46 0/0, et le dernier mot n'est pas encore dit à cet égard.

Ce n'est pas tout. La section du Mans à Laval, de 94 kilomètres de longueur, considérée comme assez pauvre pour faire descendre le produit kilométrique de toute la ligne à 19.000 fr. par kilomètre, est reconnue maintenant comme devant accroître ce produit moyen, en assurant à la ligne de l'Ouest tous les produits de la Bretagne, détournés jusqu'ici au profit de la ligne de Nantes par Tours, au moyen de nombreux services de correspondances établis à Angers et à Nantes sur Rennes, sur Vannes, Lorient et Brest.

Dès la fin de l'année courante, les travaux d'art et de terrassement de la section du Mans à Laval seront terminés par les ingénieurs de l'Etat et livrés à la Compagnie chargée de la fourniture et de la pose de la voie, ce qui lui permettra de commencer l'exploitation vers la fin du mois de juin.

A la même époque, la Compagnie pourrait ouvrir l'embranchement sur Caen entre le Mans et Alençon, mais elle préférera sans doute attendre le moment où elle pourra aller jusqu'à Argenton, ce qui est en effet préférable.

Tout cela pourra être fait, nous assure-t-on, avec un versement de 50 fr. qui sera appelé dans le second semestre de l'année courante; il ne sera plus rien demandé ensuite aux actionnaires avant le mois de janvier 1855.

Le tronc principal du réseau de l'Ouest se constitue, on le voit, beaucoup plus rapidement et dans de meilleures conditions qu'on ne l'avait espéré. Il doit en être, en effet, de ces chemins comme de tous ceux qui pénètrent dans des pays neufs, dans des contrées agricoles que l'on a cru pauvres parce que le défaut de moyen de transport paralysait leur fertilité en les privant de débouchés, et qui grandissent et se développent soudainement, aussitôt que l'accès des marchés leur est ouvert.

Le chemin de l'Ouest, d'ailleurs, ne traverse pas des pays exclusivement agricoles; déjà, dans le département de la Sarthe, il atteint une région industrielle où la fabrication des toiles est très répandue.

En pénétrant plus loin, dans la Mayenne, il trouvera des mines, des carrières, des forges et des fonderies, dont les produits sont considérables et fort estimés. L'ouverture du chemin de fer fécondera tous ces germes de richesse déposés dans un sol fertile, et auquel il ne manquait, pour donner des fruits, que l'établissement de voies de communication économiques.

Un de nos grands confrères disait l'autre jour, en parlant d'un pays nouvellement desservi par un chemin de fer : « C'est pour lui » comme si on le dotait tout-à-coup d'un » fleuve, avec les ressources merveilleuses » de sa fécondité et de sa navigation. »

L'expression est heureuse, mais la comparaison n'est pas parfaitement exacte. Un fleuve déborde ou manque d'eau, il se couvre de glaces ou de brouillards, il chôme une partie de l'année et n'est jamais navigable après le soleil couché; un chemin de fer ne connaît pas de repos; il fonctionne d'un bout de l'année à l'autre, la nuit comme le jour; il n'a ni paix ni trêve; il transporte aussi bien, aussi sûrement, aussi exactement les produits agricoles et les engrais qui les multiplient, que les riches étoffes de Lyon ou les articles fragiles et charmants de l'industrie parisienne; il sert au pauvre aussi bien qu'au riche; il épargne le temps, cette étoffe de la vie, et vaut dès lors bien mieux qu'un fleuve, qui l'use par sa lenteur et rend un vieillard après avoir embarqué un enfant.

Pour en revenir à l'inauguration de dimanche, si, en débutant, nous avons murmuré contre elle en général, nous n'avons que des éloges à lui donner en particulier. Elle nous a procuré le plaisir de faire le trajet en société de gens d'infiniment d'esprit, dont la conversation nous a tout à la fois instruit et charmé, et si elle nous a beaucoup fatigué, ce n'est pas faute d'avoir pourvu à la réparation de nos forces par un superbe banquet.

Les honneurs de la fête ont été faits aux invités de la Compagnie par le président du Conseil d'administration, l'honorable M. Rivet.

Le Gouvernement était représenté par M. le comte Eugène Dubois, conseiller d'Etat, directeur général des chemins de fer, qui ne manque pas une occasion de constater les progrès

de cette belle et féconde industrie, et d'en honorer les fêtes de sa présence.

Nous sommes heureux de pouvoir reproduire ici les paroles prononcées par M. le comte E. Dubois et la réponse de M. Rivet, au nom du Conseil d'administration.

DISCOURS DE M. LE COMTE E. DUBOIS.

Conseiller d'État, directeur général des chemins de fer.

S. E. M. le ministre do l'agriculture du commerce ot des travaux publics aurait attaché un grand prix à venir lui-même présider à cette inauguration, rendue plus solennelle encore par les bénédictions de l'église.

Une perte cruelle et récente lui défendait de mêler son deuil de famille aux joies de votre fête; en me confiant la mission honorable, mais difficile, de le représenter, il m'a chargé de vous exprimer tous ses regrets, de complimenter la Compagnie de l'Ouest sur son habile et intelligente administration; les ingénieurs de l'État et de la Compagnie sur le talent qu'ils ont déployé dans l'exécution des travaux; de ne pas oublier, surtout, les conducteurs des ponts et chaussées, les employés do tous rangs, les mécaniciens, ces soldats de l'industrie... si dévoués et si disciplinés, dont le zèle et le sang-froid ne se démentent jamais.

Messieurs, permettez-moi un simple rapprochement. — C'est en 1851 que la concession de ce chemin fut faite définitivement, après la tentative infructueuse de 1846, et, à cette époque de défaillance politique où la France, inquiète devant les terribles éventualités de 1852, paraissait renoncer aux grandes entreprises ot aux travaux de longue durée, ce furent des capitalistes anglais qui, plus confiants dans l'avenir que la providence réservait au Prince-président, vinrent lui demander la concession de votre chemin de fer.

Leur confiance a reçu sa récompense, et, aujourd'hui, c'est en pleine guerre, mais en pleine alliance anglaise, que nous venons inaugurer l'œuvre éminemment pacifique de la science et de l'industrie.

Messieurs, que l'exemple nous serve de leçon, ayons confiance dans le génie de l'Empereur; après avoir traversé avec résignation et courage la crise do subsistances de cet hiver, affrontons avec sénérité les orages et les périls de la guerre.

Ayons confiance dans l'Empereur, et il ne sera pas dit qu'il puisse dépendre du chef d'un peuple à demi barbare, d'empêcher deux nations civilisées de suivre le cours de leurs nobles et féconds travaux.

A l'Empereur!

DISCOURS DE M. RIVET,

Président du Conseil d'administration, au nom de la Compagnie de l'Ouest.

Messieurs,

Après les paroles que vous venez d'entendre, la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, dont je suis l'organe, se reprocherait de vous entretenir d'elle et de ses intérêts. Qu'il lui soit seulement permis de vous remercier de l'honneur que vous lui avez fait en acceptant l'hospitalité dans ses ateliers.

Cette journée, à laquelle votre présence ajoute un nouvel éclat, était depuis longtemps le but des efforts et des sacrifices de la Compagnie. La protection féconde dont l'Empereur entoure les entreprises de chemins do fer, l'appui bienveillant que son gouvernement a prêté à la ligne de l'Ouest, ont rendu ces efforts plus faciles, ces sacrifices plus fructueux. La Compagnie est heureuse d'exprimer sa reconnaissance devant une réunion où ses sentiments trouvent tant d'échos.

L'administration nous a aussi prêté le concours le plus utile, et des ingénieurs, que vous avez jugés ce matin par leurs œuvres, ont vaincu le temps et les obstacles.

Nous avons pu ainsi, en moins de deux ans, accomplir la partie la plus considérable de notre tâche. Deux ans encore, et nous aurons relié la Bretagne à Paris, l'Océan à la Sarthe et à la Loire!

Messieurs, un beau génie a dit: Les rivières sont des chemins qui marchent. Les voies de fer ne sont pas seulement des chemins qui marchent, qui courent, mais des chemins qui étudient, qui calculent, qui vivent de la vie passionnée et laborieuse des contrées, dont elles développent le bien-être et la richesse. Aussi, tout-à-l'heure, lorsque nos locomotives se sont retirées couvertes des bénédictions du ciel, vous avez senti qu'elles avaient scellé dans le sol même dont elles venaient de prendre possession, l'alliance qui unit notre industrie à ce beau pays, à cette intéressante cité.

C'est cette impression que la Compagnie vous demande de traduire par ce toast: *Au département de la Sarthe! à la ville du Mans!*

Outre ces deux discours, il en a été prononcé plusieurs autres, dont un surtout fort heureusement pensé et rendu avec une grande originalité d'expression par M. Scholfield, membre du Parlement pour Birmingham et administrateur de la Compagnie de l'Ouest. Ce loyal gentleman a fait ressortir avec beaucoup de bonheur l'influence pacifique que les relations d'intérêt, si heureusement nouées entre l'Angleterre et la France par les chemins de fer, exercent aujourd'hui sur la politique des deux peuples, et par elle sur la politique du monde entier.

Ce *speach* a été interrompu et suivi par les applaudissements chaleureux de l'assemblée; il ne manquait pour compléter la série des discours, qu'un *toast* en l'honneur de la fusion, depuis si longtemps promise aux actionnaires et toujours attendue par eux sans succès.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

Ouverture de Reims. — Ouverture de Hagueneau. — Produits futurs de Mulhouse.

Le lendemain du jour où ce journal paraîtra, la Compagnie de l'Est complétera, par l'ouverture de l'embranchement d'Epernay sur Reims, la mise en activité de toutes les lignes comprises dans sa première concession.

Cet embranchement, qui comprend des travaux très-difficiles, et notamment un tunnel considérable, a été construit par l'Etat aux conditions de la loi du 11 juin 1842, comme la ligne principale; la Compagnie a seulement fourni et posé la voie de fer.

La longueur de l'embranchement est de 31 kilomètres; elle place Reims à une distance totale de 172 kilomètres de Paris.

Tout le monde connaît la richesse industrielle et agricole de l'arrondissement de Reims, que le nouvel embranchement va desservir. Il est donc facile d'apprécier quels en seront les produits directs.

Dès la première année, ces produits ne seront pas moindres de 30,000 fr. par kilomètre, en les calculant d'après la circulation actuelle. Mais la Compagnie de l'Est n'aura pas seulement à effectuer cette recette, elle y gagnera certainement de nouveaux transports qui lui viendront des Ardennes, et elle économisera tout ce que lui coûtaient les frais de correspondance et le service onéreux du transport des marchandises qu'elle avait dû organiser sur la route de terre, c'est-à-dire environ 1,500 fr. par jour.

Au mois de septembre prochain aura lieu, à l'extrémité et au nord de la ligne de Strasbourg, une nouvelle ouverture, celle de la première section du chemin de Wissembourg comprise entre Vendenheim, point de raccordement, et Hagueneau. La longueur de cette section n'excède pas 24 kilomètres, mais elle est importante comme banlieue de Strasbourg, et comprend entre antres la petite ville de Bischwiller, centre industriel très actif. Au printemps prochain, ce chemin sera terminé jusqu'à Wissembourg et se reliera directement alors avec la ligne construite sur la rive gauche du Rhin, parallèlement au chemin badois, de manière à attirer sur le territoire français, c'est-à-dire sur les chemins exploités par la Compagnie de l'Est, tout le transit de l'Allemagne vers la Suisse et vers le Midi.

Le chemin de Vendenheim à Wissembourg, dont nous venons de parler, fait partie de la concession de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle, récemment achetée par la Compagnie des chemins de fer de l'Est. La prise de possession a eu lieu, ainsi que nous l'avons annoncé, dans les premiers jours de mai; le service a été aussitôt organisé sur de nouvelles bases, de nouveaux produits ont été obtenus et des économies importantes réalisées.

Il n'y a là rien que de très-simple, de très-prévu, rien autre chose que les bénéfices de la fusion, bénéfices qui iront toujours en augmentant, parce que l'unité d'exploitation versera sur la ligne principale, et dans toute son étendue, des transports qui en étaient autrefois détournés par des voies concurrentes.

Plus tard, la ligne de Mulhouse, que la Compagnie de l'Est va faire construire, absorbera une partie des transports directs de l'Alsace sur Paris et réciproquement, mais elle laissera au chemin de Strasbourg toutes les relations de l'Alsace avec lo nord de la France, et s'alimentera de produits spéciaux à son parcours, ainsi que l'indique un tableau dressé par la Compagnie de l'Est, et que nous publions aujourd'hui.

D'après ce tableau, les recettes brutes du

chemin de Mulhouse sont évaluées à 26,840 fr. par kilomètre. Pour peu qu'il en soit de ces prévisions comme de celles qui avaient été faites en 1845 pour la ligne-mère de Strasbourg, on verra les produits du chemin de Mulhouse atteindre successivement 30 et 35,000 fr. par kilomètre.

Quoi qu'il advienne d'ailleurs de cette prévision, autorisée par la connaissance des faits accomplis sur d'autres chemins, voici quels seraient, d'après les calculs de la Compagnie de l'Est, dont on connaît la prudente réserve, les résultats de l'exploitation du réseau de l'Est :

« Les produits bruts de la ligne actuelle s'élèveront au moins à 33,000,000

» Les produits bruts des nouvelles lignes s'élèveront au minimum à 23,300,000

Ensemble, 56,300,000

» A déduire :

» Pour frais de toute nature, au maximum 35 0/0, 19,705,000

» Intérêts et amortissement de 115 millions représentés par des obligations, 5,750,000

25,455,000

Reste net, 30,845,000

» Ce qui, pour les cinq cent mille actions anciennes et nouvelles, représente plus de 60 fr. par action. »

On ne conçoit pas, d'après cela, l'espèce de défaveur dans laquelle restent les actions anciennes de l'Est et les actions nouvelles de Mulhouse. L'année dernière, à pareille époque, le cours des actions de l'Est, jouissant de tous leurs droits, était de 900 fr. ; on se procure aujourd'hui les mêmes droits avec 680 fr.

En effet, pour réunir aujourd'hui les droits des anciennes actions de l'Est, il faut acheter une action ancienne et une nouvelle.

Le cours des premières est de. . 760 fr.
Celui des secondes, de. 600

Ensemble. . . . 1,360 fr.
dont la moitié est de. 680

Or, ce n'est pas là évidemment un prix en rapport avec un revenu de 60 fr. par action, soit plus de 8 1/2 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

(Voir le tableau pages 414 et 415.)

Crédit mobilier.

Le Conseil d'administration de la Société générale du Crédit mobilier a procédé cette semaine à la nomination de son président.

M. Isaac Pereire, l'un des principaux fondateurs de cette grande institution, a réuni l'unanimité des suffrages.

AD. BLAISE (des Vosges).

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
ORLÉANS	805,342 »	111,270	16.0
NORD	731,890 »	97,762	15.5
LYON	398,514 »	989	0.2
EST (1)	622,537 »	70,090	12.6
OUEST	143,996 »	3,924	2.0
MÉDITERRANÉE	201,679 »	37,921	23.1
Gd CENTRAL	192,121 »	31,585	19.6
ST-GERMAIN	358,995 »	83,875	30.4
		Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
ROUEN	198,333 »	6,976	3.3
HAVRE	86,680 »	1,283	1.4

(1) Y compris les recettes de Strasbourg à Bâle, etc

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

ORSAY. — Assemblée générale, le jeudi 15 juin, à 2 heures, 23, rue Neuve-des-Petits-Champs.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 6 juin, à 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Vingt cinq actions donnent droit d'assister à la séance.

APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

LYON. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

OUEST SUISSE. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

ANVERS A ROTTERDAM. — Septième et dernier versement de 25 francs, exigible à partir du 22 juin.

SUÉDOIS (Compagnie royale du chemin de fer) — Versement de 25 francs par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

NORD. — Dividende de 30 fr. à partir du 1er juillet.

7 fr. 50 par obligation.

ORLÉANS. — 32 fr. 10 c.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

(Voir aux échanges de titres et aux appels de fonds.)

LYON. — Quatrième coupon des obligations.

A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

ROUEN AU HAVRE. — 12 fr. par action.

OUEST. — 16 fr. par action.

ST-GERMAIN. — Dividende de 20 fr.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt 5 0/0.

DIEPPE ET FÉCAMP. — 11 fr.

ANDREZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

VICTOR-EMMANUEL. — Intérêts 4 1/2 0/0.

MINES DE LA LOIRE. — Dividende de 22 fr.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

Les actionnaires qui ne se sont pas présentés pour recevoir les dividendes de 1839, de 1845, de 1846, sont prévenus que le délai est ajourné jusqu'au 31 décembre. On peut se présenter : à Roanne, à la caisse; à Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin; à Paris, chez Maurice Sautter ; à Genève, chez Heutsch et Chauvet.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 99 par action de la deuxième catégorie.

STOLBERG. — Le dividende de fr. 50 se paie, à partir du 1er juillet 1854, pour les actions entières, rue de Luxembourg, 47; pour les dixièmes d'action, 45, rue de Lancry.

EMPRUNT LOMBARDO-VÉNITIEN. — Coupon d'intérêt échéant le 1er juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la Caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

EST. — Depuis le 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échu le 1er juin.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur, de dix à trois heures, depuis le 22 mai.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les

COMPAGNIE DES CHEMINS DE

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES RELATIFS AUX CHEMINS DE

Récapitulation des Produits

Bases des Appréciations.

GRANDE VITESSE. — *Voyageurs.* Le doublement de la contenance des services actuels. — *Bagages, articles de messagerie, etc.* 15 0/0 du produit des voyageurs, représentant le minimum des produits de cette nature, réalisés par les chemins en exploitation.

PETITE VITESSE. — Circulation actuelle par roulage. 40 0/0 de la circulation par eau. Évaluation réduite du trafic qui sera créé par la voie de fer. — Tous les transports ont été calculés sur la base de

SECTIONS.	Distances en kilomètres.	GRANDE VITESSE. *Voyageurs. — Bagages. — Messagerie. — Marchandises.*					
		Nombre de voyageurs.	Unité kilométrique.	Produit des voyageurs.	Produit des bagages et de la messagerie.	Total.	Produit par kilomètre
Paris à Mulhouse (513 kilomètres)							
De Paris à Nogent	05	609,858	45,110,190	3,157,713 30	473,656 99	3,631,370 29	38,224 95
Embranchement de Coulommiers	32	210,000	7,008,000	490,560 »	73,584 »	564,144 »	17,629 »
De Montereau au point de raccordement	29	35,446	1,027,934	71,956 75	10,793 51	82,750 26	2,853 45
De Nogent à Troyes	71	162,709	11,542,150	807,951 13	121,292 60	929,243 79	13,087 94
De Troyes à Chaumont	96	212,210	10,183,720	1,342,860 40	201,429 06	1,544,289 46	16,086 34
De Langres à Vesoul	79	131,058	8,909,388	623,657 16	93,548 57	717,205 73	9,078 55
De Vesoul à Belfort	60	123,880	6,774,340	474,203 80	71,130 57	545,334 37	9,088 90
De Belfort à Mulhouse	51	240,680	9,502,140	665,149 80	99,772 47	764,922 27	14,998 47
	513		109,057,871	7,634,052 34	1,145,207 83	8,779,260 17	17,113 56
Blesmes à Gray (175 kilomètres)							
De Blesmes à Chaumont	88	251,844	7,265,312	508,571 84	76,285 77	584,857 61	6,646 22
De Chaumont à Langres	33	170,380	5,292,540	370,477 86	55,571 67	426,049 53	12,910 79
De Langres à Gray	54	81,760	4,415,040	309,052 80	32,450 54	341,503 34	6,324 13
	175		16,972,892	1,188,102 50	164,307 98	1,352,410 48	7,728 03
Nancy à Gray (220 kilomètres)							
De Nancy à Epinal	84	105,120	8,830,080	618,105 60	92,715 84	710,821 44	8,462 15
D'Epinal à Vesoul	82	118,260	9,942,600	695,982 »	104,397 30	800,379 30	9,760 72
De Vesoul à Gray	54	171,550	9,263,700	648,459 »	97,268 85	745,727 85	13,809 77
	220		28,036,380	1,962,546 60	294,381 99	2,256,928 59	10,258 76
Paris à Vincennes (24 kilomètres)							
De Paris à Vincennes	24	1,976,186	17,328,218	693,128 72	» »	693,128 72	28,880 36
Récapitulation	932		271,395,361	11,477,830 16	1,603,897 80	13,081,727 96	14,036 18

FER DE L'EST.

FER CONCÉDÉS ET INCORPORÉS.

par Sections.

0,13 c. à 0,03 c. par tonne et par kilomètre, tarifs de beaucoup inférieurs à ceux appliqués sur la ligne actuellement exploitée.

Le résultat de 25,000 fr. par kilomètre est confirmé par les produits obtenus sur des lignes en exploitation dont la position est incontestablement moins avantageuse que celle des lignes énoncées au présent tableau.

PETITE VITESSE. *Marchandises.*				Produit total.	Produit total par kilomètre.
Nombre de tonnes.	Nombre de tonnes à 1 kilomètre.	Produit.	Produit par kilomètre.		
173,470	12,390,250	1,037,221 »	11,128 63	4,688,391 29	49,353 58
65,500	2,096 0 0	130,880 »	4,090 »	695,024 »	21,719 »
3,051	88,479	88,494 »	3,051 61	171,244 20	5,904 90
105,738	7,507,396	720.628 70	10,149 70	1,649,872 49	23,237 64
86,360	7,788,685	1,018,367 60	10,608 20	2,562,677 06	26,694 54
03,685	5,015,315	428,522 40	5,424 33	1,145,728 13	14,502 88
226,071	0,769,075	704,022 90	11,733 71	1,230,357 27	20,522 01
220,756	11,124,068	812,554 53	15,932 44	1,577,476 80	30,930 91
	55,786,450	4,960,711 13	9,726 88	13,730,971 30	26,840 44
363,400	17,535,700	970,820 »	11,100 30	1,561,683 61	17,750 52
249,505	7,245,645	494,363 »	14,980 60	920,412 53	27,891 30
181,836	9,819,144	655,301 52	12,130 88	996,894 86	18,461 01
	34,600,489	2,126,580 52	12,151 88	3,478,991 »	19,879 93
215,000	17,630,000	1,145,540 »	13,970 »	1,856,361 44	22,432 15
261,000	21,924,000	1,398,600 »	16,650 »	2,198,979 30	26,410 72
149,400	8,067,600	609,336 »	11,284 »	1,355,063 85	25 093 77
	47,621,600	3,153,476 »	14,333 96	5,410,404 59	24,592 72
»	»	» »	» »	693,128 72	28,880 36
	138,008,539	10,240,707 65	10,987 94	23,322,495 01	25,024 13

titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

Central Suisse. — Voir dans le numéro du 20 mai.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — Les numéros de la 1re, 2e et 3e série d'obligations, et les numéros du 1er tirage des obligations d'Amiens à Boulogne, se trouvent aux annonces.

Le remboursement aura lieu à partir du 1er juillet.

Est. — Depuis le 1er juin remboursement des obligations sorties au tirage du 4 mai.

Est. — Le jeudi 8 juin, à deux heures, tirage des 30 obligations de Bâle à rembourser au 1er octobre à la caisse de la Compagnie de l'Est.

Grand-Central. — Les obligations de Rhône et Loire sorties au tirage du 9 mai et destinées à être amorties sont : 86 obligations de la 1re série remboursables à 623, du n° 25,8 0 au n° 25,885 inclus 108 de la 2e série remboursables à 500 fr., du n° 575 à 682 inclus. Le remboursement a lieu à partir du 15 mai, 15, place Vendôme.

Le sort a désigné au tirage du 30 mai les obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement. Remboursement à partir du 1er juillet.

Ouest. — Les numéros des obligations tirées au sort le 17 mai, se trouvent dans le numéro du 20 mai.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

Préfecture de la Seine. — Nous avons publié le 20 mai les numéros sortis au tirage du 1er mai 1854.

10e tirage. — Voici les numéros qui ont gagné les primes du tirage du 1er juin :

Numéros	1,410	la prime de	7,000 fr.
—	3,369	—	5,000
—	742	—	2,500
—	3,050	—	1,500
—	5,614	—	1,000
—	4,729	—	500
—	5,779	—	500
—	3,756	—	500
—	1,374	—	500
—	381	—	997
Total des primes.. .			17,997 fr.

Indépendamment de l'intérêt 5 0/0.

Crédit foncier. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, ont été désignées par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société, le 31 mai 1854, pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à l'une de ces deux catégories, est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr. complémentaires sur chaque titre, savoir :

300 fr. avant le 15 juin et 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment il perdra le droit aux lots.

Les porteurs d'obligations ainsi libérées auront la faculté d'obtenir jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes du montant de leurs titres, des coupures de 500 fr. donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots, et remboursables au pair.

C. DEVINA.

Chemins de fer du Midi.

RAPPORT

A l'assemblée générale du 30 mai 1854

Présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

Messieurs,

C'est la seconde fois depuis la fondation de notre Société que vous êtes réunis en assemblée générale, pour prendre connaissance de la situation de notre entreprise. La période que nous avons traversée et celle qui nous reste encore à parcourir sont, pour toutes les entreprises de travaux publics, les plus laborieuses et les plus difficiles. Elles ne peuvent emprunter aucun intérêt actuel aux développements brillants que réalise chaque jour sous nos yeux l'industrie des chemins de fer. Notre œuvre, pour le moment, se borne à préparer l'avenir, à le fonder sur des bases solides, à éviter par le choix des tracés, par le mode de construction, par l'établissement et le choix du système du matériel de transport, les erreurs qui pourraient entraver les développements ultérieurs de notre exploitation.

Dans le cours de nos études et de nos travaux, nous avons eu à vaincre des difficultés plus grandes que celles qui se rencontrent dans la plupart des entreprises de même nature. Les contrées que nous avons à traverser sont en effet restées, plus que celles du Nord et de l'Est, en dehors du mouvement industriel qui, depuis un quart de siècle, a exercé une si grande influence sur la prospérité de notre pays. — Les avantages des voies de transport perfectionnées n'y sont pas encore assez connues ; les ressources propres des localités pour l'installation de grands travaux y sont beaucoup plus rares. Ces circonstances passagères créent momentanément des obstacles moraux et matériels. Ce sont là des inconvénients inévitables : nous les avions en partie prévus, nous les aurons bientôt tous surmontés. Des épreuves que nous traversons, il nous reste une conviction plus ferme dans le succès de notre entreprise. Les produits sur lesquels nous avons basé nos calculs, d'après les statistiques officielles, étaient, ainsi que nous l'avons établi dans notre rapport du 30 avril dernier, largement rémunérateurs ; aujourd'hui, que les ressources du pays nous sont mieux connues, nous sommes plus que jamais convaincus que les chiffres officiels ne représentent qu'une partie des transports que nous aurons à effectuer. Ce que nous avons vu se réaliser depuis notre dernier rapport, dans une exploitation voisine de la nôtre, l'énorme accroissement de recettes réalisé par la Compagnie d'Orléans, à la suite de l'ouverture de la section de Poitiers à Bordeaux, nous montre les ressources que les contrées, si fertiles en produits de toute nature, que nous allons desservir, peuvent offrir au réseau qui va les vivifier.

Ces résultats sont de plus en plus appréciés, et nous en avons une preuve non équivoque dans le classement de nos actions, qui s'opère sur une échelle importante dans les villes situées sur le parcours de nos lignes.

Estimation des frais de premier établissement.

L'année dernière, il nous était impossible de vous faire connaître l'estimation des dépenses imposées à la Compagnie pour la construction de son réseau. Nos ingénieurs, établis depuis peu de temps sur le terrain, n'avaient pu nous donner à cet égard que des évaluations incertaines. Depuis, les projets définitifs ont été rédigés, et pour la plus grande partie approuvés. De nombreuses adjudications ont eu lieu, des terrains ont été achetés, les matériaux de la voie et le matériel roulant ont été, en grande partie, commandés. Nous sommes plus en mesure aujourd'hui de vous fixer sur l'importance de la somme qu'il sera nécessaire de dépenser pour mettre la ligne principale et ses embranchements (ainsi que le chemin de fer de Bayonne et celui de Bordeaux à la Teste, destiné à lui servir de tête), en état complet et normal d'exploitation.

Au fur et à mesure que la rédaction des projets avançait et que les marchés et adjudication de travaux s'effectuaient, les estimations de nos ingénieurs ont pu se modifier.

Elles ont par conséquent déjà subi presque toutes les augmentations qu'entraîne toujours l'application d'un devis estimatif. Nous pouvons dès lors vous donner un aperçu général des dépenses de la ligne principale et des embranchements.

	Dépenses totales.
Administration et service central,	4,000,000
Direction et conduite des travaux,	3,537,000
Terrains,	13,192,578
Terrassements et travaux d'art,	41,407,698
Bâtiments, clôtures et constructions accessoires,	15,529,453
Voie de fer et accessoires (y compris le ballast et la pose),	38,095,506
Matériel roulant,	23,431,079
Restauration du chemin de fer de la Teste,	1,975,566
Somme à valoir pour dépenses imprévues,	3,828,420
Total, fr.	142,000,000

soit 187,000 fr. par kilomètre.

Cette estimation suppose que la ligne principale et les embranchements seront exploités, — conformément aux dispositions du cahier des charges, — sur une seule voie de fer. Elle comprend d'ailleurs, indépendamment des voies accessoires des stations, un développement d'environ 100 kilomètres de voies supplémentaires, soit le septième environ du parcours total.

Le cahier des charges ne nous avait imposé que l'acquisition des terrains et la construction des travaux d'art pour deux voies ; les terrassements ne devaient être faits que pour une voie. Rassurés sur la dépense par le devis définitif et par d'importantes adjudications, le Conseil n'a pas voulu profiter de cette faculté, qui se traduit, dès le début de l'exploitation, par de nombreux inconvénients et plus tard par un accroissement de dépenses. Sur 480 kilom. dont se compose la ligne principale de Bordeaux à Cette, les terrassements seront effectués pour deux voies sur une longueur de 438 kilom., et cette dépense figure dans notre devis. Quant au chemin de fer de Bayonne et aux embranchements, les terrassements sont peu importants, et ils pourront, lorsqu'ils deviendront nécessaires, être effectués, après leur mise en exploitation, sans plus de dépense qu'ils n'en auraient exigé aujourd'hui.

Les ressources que la loi de concession et nos statuts ont mises à notre disposition, se composent, ainsi que vous le savez :

1° Du capital en actions,	67,000,000 fr.
2° D'un capital en obligations ayant un intérêt de 4 0/0 et son amortissement garanti par l'Etat,	51,000,000
3° D'une subvention fixe à payer par l'Etat en argent à mesure de l'exécution et de l'achèvement de nos travaux,	51,500,000
Total, fr.	169,500,000 fr.

Mais il ne faut pas compter sur la réalisation de cette somme tout entière. — La création de 51 millions d'obligations à l'intérêt garanti de 4 0/0 ne produirait évidemment pas le capital nominal. En effet, les Compagnies dont le crédit est le mieux établi viennent de négocier des emprunts à un taux d'intérêt bien plus élevé, ce qui correspond à la réalisation d'un capital inférieur. Nous pouvons attendre de meilleures circonstances, mais nous aurons toujours de ce chef, une réduction importante dans le chapitre des ressources dont nous pourrons disposer. D'un autre côté, quel que soit le soin apporté à l'établissement des devis, il ne faut pas compter non plus sur toutes les économies qu'ils présentent. — Ils indiquent seulement, que nous avons de la marge pour toutes les améliorations que nous voudrons réaliser. — Nous aurons, d'ailleurs, des embranchements à établir, des gares à agrandir, des suppléments de matériel à construire, de doubles voies à poser sur des points importants de notre parcours.

Dès à présent, ainsi que nous l'indiquerons plus loin, nous sommes conduits à exécuter un embranchement d'Agde sur Pézenas, et à augmenter par là d'environ 4 millions le chiffre des dépenses prévues ; cette augmentation est la conséquence d'une importante modification de tracé qui vient d'être adoptée. Du reste, si nous espérons beaucoup du développement de nos transports, il est naturel de compter que cette prospérité elle-même nous imposera quelques sacrifices.

L'expérience nous a toujours prouvé que, dans l'exploitation des chemins de fer, les mauvaises économies sont pernicieuses, et que c'est moins le chiffre de la dépense que son bon emploi qu'il faut considérer. Quoique les bases adoptées dans nos devis soient de nature, tant pour l'établissement de la voie et des gares, que pour la construction de notre matériel, à nous permettre d'effectuer des transports considérables, nous sommes néanmoins convaincus que ces bases deviendront insuffisantes. — Toutefois, le fait important qui ressort des chiffres que nous venons de vous communiquer, c'est que le capital de notre Société sera largement suffisant pour les besoins auxquels il a été destiné à faire face.

SITUATION DES TRAVAUX.

La longueur totale de la ligne principale et des embranchements, telle qu'elle résulte des plans adoptés, s'établit ainsi :

Ligne principale de Bordeaux à Cette,	480,935m	»
Ligne de Lamothe à Bayonne,	155,677	»

Embranchement de Mont-de-Marsan,	37,578	»
Embranchement de Narbonne à Perpignan,	60,000	»
Raccordement du chemin de la Teste avec la ligne principale,	7,500	»
Chemin de fer de Bordeaux à La Teste,	53,000	»
Total à exploiter,	791,690	»

Les études définitives sont terminées depuis longtemps sur toute l'étendue de ce réseau. Les projets ont été soumis à l'approbation de l'administration supérieure; sauf quelques exceptions que nous vous signalerons dans le cours de ce rapport, ils sont tous approuvés.

Cette exposition nous conduit à vous donner quelques détails sur la situation des travaux dans chacune des sections.

1re *Section. — De Bordeaux à Tonneins. — Raccordement avec la ligne de Bayonne. — Longueur,* 103 *kil.*

Le tracé de cette section, y compris le raccordement du chemin de Bayonne avec la ligne principale, au moyen d'un embranchement de 7,500 mètres qui contourne la ville de Bordeaux, est approuvé sur toute son étendue.

Le choix d'un emplacement pour la gare de Bordeaux est resté en suspens. La Compagnie, en rédigeant ses projets, s'était appliquée à faire pénétrer sa tête de ligne (commune au chemin de fer de Bayonne et au chemin de fer de Toulouse et de Cette), assez avant dans l'intérieur de la ville. Ces projets n'ayant pas été admis, nous allons soumettre de nouvelles études à l'administration. Les retards que l'examen de cette question a nécessités nous avaient depuis longtemps déterminés à prendre à l'avance des dispositions pour l'établissement d'une gare provisoire. Elles nous permettront de commencer l'exploitation de la ligne de Bordeaux à Bayonne, et celle de Bordeaux à Langon, dès que la voie sera posée sur ces deux sections.

Sur la première de ces sections, les travaux sont assez avancés pour que nous puissions compter sur leur achèvement vers le 15 août. Peu de temps après, la tête de notre ligne vers Cette sur une longueur de 43 kilomètres, pourra être livrée à l'exploitation. Vers la même époque le raccordement du chemin de Bayonne avec la ligne principale pourra être achevé; notre gare provisoire à Bordeaux sera établie au cours Saint-Jean.

L'ouvrage d'art le plus important de la première section et de toutes nos lignes, est le pont sur la Garonne, à Langon.

Il est suivi d'un viaduc en maçonnerie de trente-deux arches, établi pour assurer l'écoulement des eaux de la Garonne pendant les crues. La partie la plus difficile, la plus délicate de ce grand travail, les culées et les deux piles du pont sont achevées; l'assemblage des tôles est commencé; avant la fin de l'année tout sera terminé.

Les travaux sont en cours d'exécution au delà de Langon, et l'exploitation pourra se prolonger vers Agen dès que le passage de la Garonne sera assuré.

2e *Section. — De Tonneins à Castelsarrazin. — Longueur,* 92 *kilomètres.*

Tous les plans de cette section, sauf ceux de la gare d'Agen, ont été approuvés par l'administration supérieure; les terrains sont occupés sur une assez grande étendue; plusieurs ouvrages d'art sont commencés, notamment le pont sur le Lot, à Aiguillon, le travail le plus important de cette section.

Nous espérons qu'il pourra être terminé vers le milieu de l'année prochaine, ce qui nous permettra de prolonger, dès cette époque, notre exploitation jusqu'à Agen.

Le pont sur le Tarn, à Moissac, sera fondé pendant la campagne qui va s'ouvrir, et pourra être terminé assez promptement pour n'être pas un obstacle au prolongement de l'exploitation jusqu'à Toulouse.

3e *Section. — De Castelsarrasin à Avignonnet. —Longueur,* 112 *kilomètres.*

Tout le tracé est approuvé sauf une lacune; les terrassements dans cette section sont commencés sur 34 kilomètres et achevés sur 11.— La section ne présente d'ailleurs aucun ouvrage d'art important. — Les ingénieurs accomplissent les formalités préparatoires d'expropriation, et lorsque l'exécution des travaux devra être sérieusement entamée, il suffira d'une campagne pour livrer la section tout entière à l'exploitation.

4e *Section. — D'Avignonnet à Fonties. — Longueur,* 58 1/2 *kilomètres.*

Le tracé de cette section a reçu l'approbation définitive de l'administration, à l'exception d'un tronçon de 17 kilomètres, entre Bram et Carcassonne. Sous peu de jours il sera également approuvé.

Les expropriations de cette section ne sont pas encore commencées, mais les propriétaires ont consenti à l'occupation préalable sur une longueur de 37 kilomètres.—Les terrassements sont commencés sur 23 et achevés sur 20. — Les deux seuls ouvrages importants de la section, le pont sur l'Aude, à Carcassonne, et le souterrain de Berriac de 400 mètres de longueur, sont arrivés à un degré d'avancement qui permettra désormais de donner avec certitude, à leur exécution, toute l'activité que l'on croira nécessaire, sans crainte de mécompte.

5e *Section. — De Fonties a Coursan. — Longueur,* 55 *kilomètres.*

Le tracé est approuvé jusqu'à Villedaigue, sur une longueur de 36 kilomètres. Il reste à approuver environ 19 kilomètres qui comprennent le passage de Narbonne. — Sur ce point, nous avons rencontré quelques difficultés. Le désir de rester dans des limites de pentes inférieures à 5 millimètres nous avait déterminés à éviter le contrefort de Montredon, qui domine Narbonne. Cette ville se trouvait, dans ce cas, placée sur la section de Perpignan, à quelques kilomètres de l'origine de cet embranchement, au lieu de l'être sur la ligne principale de Toulouse à Cette. Nous offrions, en échange, des facilités de service et des réductions de tarif. L'opposition que cette solution a rencontrée dans la localité nous a déterminés à modifier ces premiers projets.

Nos ingénieurs en ont rédigé de nouveaux dans lesquels ils se sont appliqués à effacer, autant que possible, les pentes exceptionnelles qui auraient entravé le transport économique des marchandises.

Ces projets sont en ce moment soumis à l'examen de l'administration supérieure.

Nous avons obtenu, dans le surplus du parcours de la section, l'occupation préalable des terrains sur 36 kilomètres. Les terrassements sont terminés sur 20, et sont en activité sur le surplus; plusieurs ouvrages d'art sont commencés. Nous sommes en mesure de donner à l'exécution de cette partie de la ligne le degré d'activité qui sera nécessaire pour son achèvement, en temps opportun. Mais comme cette section comporte peu de travaux, et qu'elle ne peut être utilement exploitée que lorsque la ligne sera terminée, soit dans la direction de Cette, soit dans celle de Toulouse, nous n'en pousserons les travaux que dans la mesure des besoins de l'ensemble de l'exploitation.

6e *Section. — De Coursan à Cette. — Longueur,* 67 1/2 *kilomètres.*

Le cahier des charges avait laissé indécis le tracé entre Béziers et Cette; il se bornait à statuer, par son art. 3, que « le chemin se portérait de Béziers sur Cette par Mèze, suivant « le tracé qui sera déterminé par l'administration supérieure. » Au moment où la loi de concession a été votée, il n'avait pas encore été possible de prononcer entre les intérêts rivaux du port d'Agde et de la ville de Pezénas, qui se disputaient le passage du chemin de fer. Nos ingénieurs, en étudiant la question, n'ont pas tardé à reconnaître que l'intérêt de la Compagnie, aussi bien que celui du port de Cette et de la circulation générale, rendaient de beaucoup préférable la direction de Béziers sur Cette par Adge, en suivant la plage qui sépare l'étang de Thau de la mer. L'adoption de ce tracé rendait possible une combinaison qui donnait, d'ailleurs, une satisfaction équitable à tous les intérêts; elle consistait à exécuter, dans la vallée de l'Hérault, un embranchement de 18 kilomètres environ d'Adge sur Pézenas.

L'administration nous a demandé de prolonger au delà de Pézénas l'embranchement sur une certaine étendue, de manière à établir une balance exacte entre les charges et les avantages qui résultent pour nous de la combinaison adoptée; nous y avons consenti. Nous aurons ainsi à exécuter au delà de Pézénas une longueur de voie de fer représentant une dépense de 1,450,000 fr., somme à laquelle le conseil général des ponts et chaussées a arbitré l'avantage de la combinaison que nous avons proposée. — Les intérêts de la région industrieuse vers laquelle nous nous dirigerons ainsi, ne tarderont pas à combler la lacune qui restera entre nos rails et les villes importantes de Clermont-l'Hérault et de Lodève. — Nous obtiendrons donc, sans nouveaux sacrifices, une extension de relations qui ne pourra que profiter au trafic de la ligne principale. — Le délai pour l'exécution de l'embranchement partant d'Adge sera de cinq années.

Cet embranchement qui forme l'objet d'une convention spéciale qui va être soumise à l'examen du conseil d'Etat, laquelle, pour régularisation, devra être approuvée par une délibération d'une nouvelle assemblée générale spécialement convoquée dans ce but, nous imposera une dépense de 4,150,000 fr. Cette dépense sera, nous l'espérons, compensée par les produits nets de l'exploitation, ainsi qu'en témoignent les calculs statistiques qui ont été fait à l'occasion de l'examen de cette question, l'une des plus délicates et des plus importantes que notre tracé ait soulevée.

Ces 4,150,000 fr. devront s'ajouter au devis de 142 millions dont nous vous avons présenté le tableau.

On a commencé dans cette section les travaux les plus importants; les fondations du pont sur l'Orb à Béziers, le souterrain de Malpas sous le canal du Midi, et quelques tranchées qui ont été attaquées parce que leur exécution devait demander un temps assez long.

7e *Section. — De Bordeaux à Bayonne et à Mont-de-Marsan. Longueur, y compris une partie*

empruntée au chemin de la Teste, 233 *kilomètres*.

Sur cette section nous avions d'abord à construire la partie comprise entre Lamothe et Bayonne. Le tracé a été successivement approuvé sur toute son étendue.

Nous avons obtenu l'occupation préalable des terrains sur tous les points où nous avions besoin de travailler. Malgré les difficultés que présente l'exécution d'un chemin de fer dans un pays presque dépourvu de voies de communication, nos ingénieurs ont pu pousser les travaux avec activité. Ils sont achevés jusqu'à Dax, et très avancés entre Dax et Bayonne. — La pose de la voie est commencée, et nous pensons que l'ensemble de la ligne pourra être livré à l'exploitation, ainsi que nous vous l'avons dit, dans le courant du mois d'août, comme la section de Bordeaux à Langon.

Les projets de l'embranchement de Mont-de-Marsan, soumis à l'approbation de l'administration supérieure, n'ont pas encore été approuvés; ils ne peuvent tarder à l'être.

8e *Section*. — *De Narbonne à Perpignan*. — *Longueur approximative* : 60 *kilomètres*.

Les projets définitifs de cette section pour la partie comprise entre le port de La Nouvelle et Perpignan ont été remis à l'administration.

La rédaction du projet pour la section de Narbonne à La Nouvelle, momentanément suspendue par suite de l'incertitude du tracé de la ligne principale, est aujourd'hui terminée. Ce projet va être soumis à l'approbation ministérielle.

L'embranchement de Perpignan est d'une exécution facile, et son trafic sera une source importante de produits. Il forme, à la fois, l'origine d'un chemin de fer sur la frontière d'Espagne par le perthus qui sert de débouché sur Barcelone et toute la Catalogne, et d'un embranchement sur Port-Vendres, qui, par sa situation à l'extrême frontière, est le port le plus rapproché de l'Algérie. Ce port se trouve dès lors appelé à un grand développement, lorsqu'il sera mis en relation avec l'ensemble du réseau des chemins de fer français.

VOIE DE FER ET ACCESSOIRES.

Nous vous avons fait connaître l'année dernière les dispositions que nous avions arrêtées pour l'établissement de la voie. Nous avons voulu tout d'abord donner à notre chemin la plus grande solidité possible, afin de l'approprier au nouveau matériel que nous faisons établir; ce matériel se composera de wagons d'une grande capacité et de machines d'un grand poids, que la pratique de l'exploitation a indiqués comme les plus favorables pour réaliser des transports considérables à bas prix.

Le rail dit Barlow, qui pèse 45 kilogrammes par mètre courant (le rail le plus lourd posé en France ne pèse que 38 kilog.) a été adopté pour la ligne principale, et, le rail dit Brunel, de 30 kilog. posé sur longrines, ce qui équivaut à 37 kilog. sur traverses, a été adopté pour les embranchements.

A cette époque, où nous n'avions encore commandé que les rails et les bois nécessaires pour la pose des voies, l'importance des commandes s'élevait à 25,039,000 fr.; elle s'élève aujourd'hui à 29,500,000 fr., parce que nous avons commandé subséquemment à diverses usines, les rivets et boulons nécessaires pour la pose des voies, les plaques tournantes et autres accessoires.

Les commandes restant à faire porteront la dépense totale, pour l'acquisition des matériaux de la voie, à 36 millions de francs; elles seront faites au fur et à mesure des besoins.

L'expérience nous a démontré que nous avions eu raison de nous préoccuper tout d'abord des commandes de rails. Quoique réparties entre trois usines qui paraissaient être le plus en état de livrer promptement, ces fournitures ont toutes été commencées et continuées en dehors des délais, et ne seront pas faites en temps opportun.

Nos commandes de rails Brunel et des appareils de joint forment un total de 32,000 tonnes représentant un développement de 516 kilomètres.

Il devait être livré au 1er du présent mois, 11,883 tonnes, soit en longueur de simple voie, 192 kilomètres.

Il n'avait été effectivement reçu que 8,000 tonnes ou 130 kilomètres.

Les commandes de rails Barlow et des appareils accessoires forment un total de 47,700 tonnes ou un développement de 471 kilomètres.

Il devait être livré au 1er du mois 6,360 tonnes, soit en longueur de simple voie, 62 kilomètres.

Les essais de fabrication pour ces rails s'achèvent seulement, et les premières livraisons n'auront lieu que dans le courant du mois prochain, après un retard de plus de quatre mois. Il ne nous est pas permis d'espérer que les forges puissent regagner ces retards; ceux que nous avons déjà subis nous ont été très-préjudiciables, car ils ont retardé à la fois l'exécution de nos terrassements et la pose définitive de notre voie.

Nous avons traité pour la pose de la voie du chemin de fer de Bayonne avec des entrepreneurs anglais qui ont acquis sous la direction de M. Brunel lui-même une grande habitude de cette pose spéciale. Elle est commencée sur le chemin de La Teste, et à partir de Lamothe, les entrepreneurs ayant réuni un personnel de contre-maîtres et d'ouvriers expérimentés, nous allons faire marcher les travaux avec rapidité.

Nous avons pris des mesures pour organiser un service télégraphique très-complet; des appareils spéciaux indiqueront à chaque instant aux gares de croisement, la présence et le sens de la marche des trains sur chaque section, en outre des appareils ordinaires servant à la correspondance alphabétique, aux demandes de secours, etc.

(La suite au prochain numro.)

Forges.

SAINT-DIZIER.

Ce sont les résultats de la réunion des maîtres de forges de la Champagne et de la Bourgogne qui préoccupent exclusivement l'attention du monde métallurgique. On y est convenu de créer un entrepôt commun, de nommer un syndic qui sera chargé de la vente et qui recevra les commandes que les marchands adressaient directement aux usines. MM. les lamineurs portent à huit classes la classification des fers; les quatre premières restent sans changement, les fers extra forment les quatre autres. On lira ces renseignements à l'article *Paris*.

Quant à la situation des forges, elle est toujours à peu près la même. La fabrication se **maintient sans être active.** La fabrication des fers spéciaux alimente plusieurs usines et leur suffit.

La Banque de France a abaissé le taux de l'escompte; les banquiers de la province ont également diminué le leur, ce qui a apporté une grande amélioration dans les affaires.

Le stock est fort diminué en Angleterre; le prix des fers vient de subir une grande augmentation, et l'on pressent de grands besoins pour ce pays.

Les maîtres de forges de la Haute-Marne ne paraissent pas disposés à imiter l'exemple des maîtres de forges anglais : ils maintiennent les anciens prix.

Les cours se rai onnent ainsi :

Fonte à fer,	155	160
Fonte pour 2e fusion, n° 1,	190	192 50
Fers battus à la houille,	335	»
Fers battus au bois,	335	»

Les fers laminés conservent leurs prix, et se pratiquent aux prix suivants, rendus dans les localités ci-indiquées :

Saint-Dizier,	330
Vitry,	330
Chalons,	335
Epernay,	335
Château-Thierry,	340
Nancy,	340
Metz,	340
Strasbourg,	340
Mulhouse,	345
Thann,	345
Meaux,	340
Reims et tous les environs (à prendre à Epernay),	335
Bar-le-Duc,	335
Colmar,	345
Joinville,	330
Langres,	335
Dijon,	335
Gray,	330

PARIS.

A l'instar de ce qui se passe en Angleterre depuis nombre d'années, les maîtres de forges à laminoirs de la Champagne et de la Bourgogne, dans les réunions qu'ils ont tenues les 18, 19 et 20 mai, ont décidé qu'ils établiraient de suite un entrepôt commun dans lequel chaque usine entretiendra un dépôt de tous les échantillons de ses fers fabriqués de fonte au charbon de bois. Par cette résolution, nos usiniers mettent en rapport plus direct leur fabrication avec la consommation, en évitant des stocks considérables, qui jettent la perturbation sur les marchés; ils facilitent aussi les réassortiments aux marchands, qui, trouvant dans un seul entrepôt les marques de tous les établissements, choisiront celles qui leur conviendront le mieux.

La vente des fers sera faite par un syndicat. Les marchands de Paris et de la province s'approvisionnant directement en forge devront adresser leurs ordres au syndicat, chargé de les transmettre aux usines qu'ils indiqueront.

Dans le but d'éviter des retards dans les commandes des marchands les plus rapprochés des groupes, une ligne de démarcation a été tracée. Les marchands placés à l'est des villes de Lille, Douai, Saint-Quentin, Laon, Soissons, Meaux, Paris et de toute la Loire, pourront demander en forge; ceux qui se trouvent à l'ouest de cette ligne s'adresseront au syndicat.

L'entrepôt, à Paris, est tenu par M. Gosselin fils aîné, quai de la Râpée.

Le maintien du prix des fers reste arrêté.

pour le mois de juin, à 340 fr., rendu à Paris, pour les expéditions faites de l'usine. Les fers pris au dépôt, considérés comme réassortiment, sont cotés 10 fr. de plus par 1,000 kil.; quatre mois de terme, ou 2 0/0 d'escompte au comptant.

Il n'a été fait aucun changement dans la classification des fers, adoptée au mois de novembre 1850, en ce qui concerne les quatre classes; l'augmentation de 20 fr. par classe est aussi conservée. Seulement, dans la cinquième classe, connue sous la dénomination de *fers extra*, il a été établi quatre autres classes; les prix se trouvent alors modifiés. Nous n'avons pas encore les détails de ces classes, que nous publierons dans notre prochain numéro.

C'est à peu de chose près la ligne de conduite que suivent les maîtres de forges anglais; le marché des fers et des métaux est à Londres; c'est une espèce de Bourse qui règle les prix uniformes. La situation des usines peut être relevée facilement. La demande et les circonstances déterminent les cours pour tous.

La vente des mêmes produits de diverses usines, dans un seul entrepôt, met un obstacle à toute concurrence de prix, mais elle en fera naître une autre à laquelle le consommateur gagnera. C'est la lutte des usines, fabriquant à qui mieux mieux, travaillant à l'envi l'une de l'autre; c'est la concurrence de chaque forge voulant faire distinguer sa marque par la qualité et la belle fabrication. L'amour-propre et l'intérêt y sont engagés et y pousseront naturellement les producteurs. Suivant que telle ou telle marque sera plus ou moins recherchée, ne pourra-t-il pas bien s'établir une différence de prix entre les fers des différentes provenances?

— Les articles métallurgiques sont cotés comme suit: Tôle anglaise, 48 fr.; id. line, 52; tôle douce, fer fort des Ardennes, 58 à 60; id. fine, 72; tôle douce de Comté, 72; id. décapée, 78. — Fonte à refondre française, 21 22; écossaise, 22 50 23; anglaise, 24 50 25. Cet article augmente toujours dans les entrepôts. A Paris, le stock au 1er mai était de 7,640 quintaux métriques (fonte de toute provenance): à Marseille, de 51,919; au Havre, de 5,674; à Nantes, de 6,105; à Rouen, de 3,343; il y a, dans les divers entrepôts de France, une augmentation de 13,627 quintaux métriques du 1er avril au 1er mai, ce qui explique la stabilité des cours chez nous quand ils haussent en Angleterre; on peut aussi remarquer que les arrivages en fonte d'outre-Manche sont moins importants que dans le mois correspondant de 1853; la fonte de Belgique est arrivée en plus grande quantité sur les marchés.

La cote des métaux est sans changement; les avis des marchés régulateurs sont nuls. Les prix de l'étain reperdent leur position et faiblissent. Dans les entrepôts, le cuivre de première fusion manque à Paris et à Nantes; le stock est important au Havre et à Rouen. L'étain brut est abondant à Marseille et au Havre.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Les avis des marchés anglais sont généralement à la hausse. La fonte est toujours recherchée; la diminution du stock s'accroît et contribue à cette bonne tenue. — A Glascow, la fonte Gartscherrie est cotée 109 fr.; les numéros mélangés, 2?5 fr. 50 c. La fonte de Clyde, tous numéros, vaut 103 fr. Nous avions prévu la hausse des fers; les prix sont majorés sur toutes les places, de 5 fr. en moyenne.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Aucune nouvelle de ce côté. Les fers et les fontes, écrit-on de Charleroi, sont dans la même situation; les affaires sont un peu plus calmes. Les prix des charbons n'ont pas varié depuis quelque temps; la demande de l'extérieur a faibli.

Les avis de Liége manquent.

Le *Moniteur de la Flotte* annonce que M. Carella, ingénieur en chef des mines, vient d'être chargé de diriger l'exploitation de la mine de charbon de terre d'Héraclée. Cette mine, dont les produits sont excellents, est située entre Constantinople et Sinope, sur le bord de la mer Noire. M. Carella doit quitter Paris très prochainement.

— Les fonderies de Pouzin et de Levoulte, dans l'Ardèche, ont reçu dernièrement une commande de 1,500,000 boulets, bombes et obus, dont un tiers environ est déjà moulé.

BOIS.

Saint-Dizier. — Les bois ont donné lieu à quelques transactions, mais à des prix qui diffèrent tellement entr'eux, qu'on ne peut aucunement se baser sur ces ventes pour les cours. Chacun achète à sa convenance, suivant le besoin qu'il a d'un lot, ou suivant que le vendeur est dans la nécessité de placer. Quant à ce qui concerne notre place, peu de détenteurs se pressent, par la raison qu'ils ne craignent pas le trop plein.

Un lot assez important a été vendu à raison de 175 fr. l'échantillon, et 127 fr. 50 l'entrevous 10-10.

De l'entrevous a eu placement aussi à 95 fr. et 112 fr. 12-12; ces lots étaient d'une qualité presque aussi belle que celle du lot précédent. Comparés l'un à l'autre, ces lots n'auraient pas été estimés à 7 fr. de différence.

Une autre vente d'entrevous a été faite à 120 fr. rendu à Paris, 12-12, qualité ordinaire.

Paris. — On mande que les affaires sont on ne peut plus difficiles. Il y a encombrement, et par suite une concurrence qui entraîne les prix à la baisse. On a vendu dans l'eau l'échantillon 150 et 160 fr., l'entrevous, 120 fr. On céderait à 145 fr. Une baisse de 50 c. pèse sur la charpente. Le hêtre en grume ne vaut plus que 120 fr. dans l'eau; on recherche le sciage de cette essence; il est rare.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Faits divers.

— Le Conseil municipal de Marseille, dans sa séance de lundi dernier, a approuvé le traité passé entre M. de Chantérac, maire de Marseille, et M. Paulin Talabot, directeur du chemin de fer de Paris à la Méditerranée, pour la construction d'un dock à la Joliette.

— Le Corps législatif, dans sa séance de mardi, a adopté un projet de loi ayant pour objet d'autoriser, sur sa demande, la ville de Cambrai à contracter un emprunt et à s'imposer des centimes spéciaux pour concourir à l'exécution du chemin de fer de Somain à Cambrai.

— On écrit de Reims, que la Compagnie du Nord va commencer immédiatement la construction des ponts qui doivent être jetés sur le canal latéral à l'Aisne et sur l'Aisne elle-même, pour l'établissement du chemin de fer de Reims à Douai. De plus, les fossés de délimitation pour les travaux de terrassement sont terminés, en grande partie, entre Reims et Tergnier, et la Compagnie espère que la voie pourra être livrée à la circulation vers la fin de l'année 1855.

Correspondance.

M. B., à Saint-Quentin. — Reçu votre mandat. — N° 1, probablement. — N° 2, excellent. — N° 3, nous préférerions le n° 2. — N° 4, ceci dépend des événements politiques. — N° 5, oui, sur le prix du mois dernier.

M. N. S. — N° 1, arbitrage très-productif, mais dangereux comme spéculation. — N° 2, 70 fr. — N° 3, oui. — N° 4, mauvais.

M. X., à R. — N° 1, nous ne le conseillerons pas. — N° 2, il n'y aura pas fusion, mais *probablement* un arrangement pour la ligne intermédiaire. — N° 3, non. — N° 4, intérêt à 5 0/0, dividende 50 à 55 fr. — N° 5, nous ne pouvons vous fixer. — N° 6, il y aura environ 8 à 9 0/0. — N° 7, mauvais. — N° 8, ceci dépend de la politique. — N° 9, non. — N° 13, non.

M. A. M., à Fère. — C'est un conte, ce dividende sera payé; ce sont les actions nouvelles qui ne recevront pas de dividende pendant trois ans.

M. E. D., à Paris. — N° 1, oui, si l'écart est minime. — N° 2, Est, Crédit mobilier, Lyon. — N° 3, nous ne le pensons pas, à moins de circonstances nouvelles.

M. A. G., à Lyon. — Votre préoccupation est exagérée; le produit des chemins en question vient moins de l'extrémité que vous signalez que des points intermédiaires; cependant, en homme sage, vous devez diviser vos risques.

M. *** — 250 fr.

M. L., à O. — N° 1, intérêts et dividendes compris, de 75 à 80 fr. — N° 2, non.

M. M. L., à Coutras. — N° 1, bonne valeur, mais sans avenir. — N° 2, valeur de spéculation. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, la Compagnie n'y est pas encore résolue.

M. F. R., à Lyon. — A, 75 fr. — B, 65 à 70 fr. — C, 52 fr. D. 72 fr.

M. K., à X. — N° 1, oui probablement. — N° 2, oui, les modifications seront importantes. — N° 3, c'est incertain. — N° 4, ceci dépend de la fusion. — N° 5, vendez. — N° 6, Lyon, Méditerranée, Strasbourg.

M. L. M. — N° 1, excellent. — N° 2, attendez, — N° 3, votre opération est bonne. — N° 4, mauvaise. — N° 5, excellent.

M. G., à L. — N° 1, ceci est en dehors de nos prévisions. — N° 2, Lyon, Méditerranée, Orléans, Strasbourg, Nord.

M. N. J. — N° 1, c'est une erreur, le versement est de 250 fr. — N° 2, le dividende sera très-élevé par la distribution de la réserve. — N° 3, non. — N° 4, attendez.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 21 au 27 mai 1854.

99,054 voyageurs	327,574 65
Bagages, marchandises, etc	404,315 95
TOTAL	731,890 60

Semaine correspondante de 1853.

86,711 voyageurs	311,257 50
Bagages, marchandises, etc	322,876 35
PRODUIT total	634,127 85

Recette totale du 1er janvier au 27 mai.

1854	14,450,681 79
1853	12,408,363 99
DIFFÉRENCE	2,042,619 80

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1854.

21,230 voyageurs	95,715 00
Bagages, marchandises, etc	102,618 40
TOTAL de la semaine	198,333 40
TOTAL de l'exercice courant	4,176,726 40
Semaine correspondante de 1853	205 309 95
Exercice correspondant de 1853	3,846,067 55

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1854.

11,432 voyageurs	34,435 15
Bagages, marchandises, etc	52,245 05
TOTAL de la semaine	86,680 20
TOTAL de l'exercice courant	1,129,304 95
Semaine correspondante de 1853	87,963 75
TOTAL de l'exercice correspondant	1,011,816 55

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1854.

Grande vitesse) 38,438 voyageurs	217,011 35
Petite vitesse) Bagages, marchand.	181,503 40
TOTAL de la semaine	398,514 75
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	7,290,809 15
TOTAL	7,689,323 90
Semaine correspondante de 1853	397,525 75
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	6,972,285 90
TOTAL de l'exercice correspondant	7,369,811 65

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1854.

Voyageurs	337,801 26
Bagages, marchandises, etc	467,541 44
TOTAL	805,342 70
Semaine correspondante de 1853	694,071 94
Différence en faveur de 1854	111,270 76
Recettes du 1er janvier au 27 mai	15,874,227 82
Recette correspondante de 1853	12,405,767 73
Différence en faveur de 1854	3,468,460 09

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 785 kilomètres.)

5e année. — 21e semaine.

Du 21 au 27 mai 1854.

Voyageurs	275,178 57
Marchandises	347,359 16
TOTAL de la semaine	622,537 73
Recettes antérieures y compris celles de la ligne de Strasbourg à Bâle et embranchements	11,419,176 96
TOTAL GÉNÉRAL	12,041,714 69
21e semaine de 1854	622,537 73
Semaine correspondante de 1853 y compris les mêmes éléments	552,447 31
Différence en faveur de 1854	70,090 42
Exercice 1854	12,041,714 69
Id. 1853 y compris les mêmes éléments	9,625,097 11
Différence en faveur de 1854	2,416,017 58

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 21 au 27 mai 1854

Voyageurs	12,081 65
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	17,465 60
TOTAL	29,547 25
Recettes antérieures	647,658 99
TOTAL	677,206 24

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 22 au 28 mai 1854.

Ouest. — 11,574 voyageurs (gr. vitesse	50,226 35
(Petite vitesse)	32,978 44
TOTAL	83,204 79
Rive droite. — 43,841 voyageurs	37,266 35
Rive gauche — 31,092 voyageurs	23,531 35
TOTAL	143,996 49
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	73,906 12
Rive droite	43,316 25
Rive gauche	22,849 65
TOTAL	140,072 02

Recette totale du 1er janvier au 28 mai 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	2,547,233 29
Idem. — 1853	2,164,368 30

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 14 au 20 mai 1854.

Voyageurs	75,851 16
Bagages et marchandises	125,828 25
TOTAL de la semaine	201,679 35
Semaine correspondante de 1853	163,757 55
Augmentation	37,921 80
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	3,739,071 69
Recette correspondante de 1853	2,899,923 57
Augmentation	839,148 12

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 14 au 20 mai inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

26,352 voyageurs, grande vitesse	43,370 60
Petite vitesse	141,988 26
Services annexes	6,762 52
TOTAL	192,121 38

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	46 553 70
Petite vitesse	167,849 73
Services annexes	6,132 16
TOTAL	160,535 59

Recette totale du 1er janvier au 20 mai :

1854	3,355,670 49
1853	2,873,510 72

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de mai 1854.

Voyageurs St-Germain	226,968		
id. Auteuil	198,946		
Total	425,914	Recettes.	254,765 80
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			104,231 60
		Total	358,995 46

Mai 1853.

Voyageurs	253,018	Recettes	275,126 36
Différence en faveur de 1854			83,875 04

COMPARAISON :

Les cinq mois de 1854 ont donné	1,073,796 80
La même période de 1853 a donné	856,705 50
Différence en faveur de 1854	217,091 30

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

EXERCICES.	VOYAGEURS.	RECETTES.
1853	73,107	37,024 80
1854	69,057	34,899 65
En faveur de l'exercice 1853.	4,050	2,125,15
Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854.	30,592	15,667 45

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Troisième tirage des obligations de la première série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

292 OBLIGATIONS.

179	19,811	39,190	57,573
360	19,858	39,269	57,954
458	19,865	39,555	58,303
971	20,091	39,794	58,760
996	20,350	39,820	59,086
1,106	20,501	40,096	59,149
1,416	20,512	40,141	59,676
1,699	20,862	40,159	59,974
1,708	20,934	40,261	60,447
2,392	20,976	40,517	60,550
2,742	21,034	41,301	60,597
3,050	21,107	41,488	60,687
3,519	21,780	41,659	61,435
3,781	21,911	41,985	61,699
4,121	21,912	42,231	62,231
4,465	22,122	42,525	62,271
4,578	22,629	42,563	62,836
4,774	22,887	42,621	63,291
4,851	23,473	42,866	63,355
5,010	24,623	42,953	64,070
5,233	24,790	42,979	64,450
5,301	24,986	43,137	65,805
5,302	25,698	43,379	65,908
5,495	25,845	43,676	65,942
5,808	25,887	43,577	65,953
6,106	25,921	43,680	66,127
6,237	26,833	44,277	66,154
6,798	27,336	44,426	66,192
6,973	27,339	44,476	66,420
6,975	27,686	44,748	67,452
7,174	27,844	44,773	68,100
7,347	27,932	46,115	68,290
8,022	28,002	46,254	68,480
8,561	28,258	46,305	68,028
9,266	28,406	47,344	68,670
10,292	28,419	47,360	69,406
10,299	29,289	47,818	69,625
10,443	29,851	47,885	69,767
10,607	30,298	48,224	69,776
10,907	30,496	48,585	69,825
10,933	30,882	48,591	69,849
10,986	31,141	48,707	69,880
11,282	31,346	48,824	69,973
11,359	31,608	49,181	69,993
11,392	32,010	49,587	70,628
12,122	32,377	49,859	70,973
12,660	32,484	50,071	71,378
13,067	33,461	50,717	71,386
13,085	33,463	50,864	71,759
13,359	33,712	51,011	71,967
13,533	33,828	51,093	72,002
13,687	34,101	51,213	72,025
13,903	34,202	51,429	72,090
14,368	34,346	51,475	72,106
14,450	34,505	52,408	72,283
14,591	34,890	52,689	72,479
14,846	35,014	52,846	72,947
14,953	35,152	53,354	73,349
14,962	35,334	53,423	73,858
15,346	35,503	53,682	74,030
15,389	35,667	54,610	74,399
16,072	35,677	54,773	
16,096	35,824	55,081	
17,051	36,202	55,504	
17,205	36,449	55,609	
17,497	37,038	55,882	
17,602	37,281	56,250	
17,753	37,372	56,441	
17,790	37,689	56,618	
17,937	37,714	56,802	
18,517	37,829	57,003	
18,947	38,211	57,072	
18,981	38,242	57,128	
19,039	38,418	57,287	
19,210	38,860	57,316	
19,392	39,011	57,370	
19,775	39,162	57,448	

Deuxième tirage des obligations de la deuxième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

293 OBLIGATIONS.

75,255	100,015	118,526	136,361
75,556	100,039	119,492	136,642
75,750	100,041	119,537	136,795
76,291	100,044	119,585	137,064
76,394	100,746	120,042	137,715
76,598	100,823	120,321	137,923
76,667	100,921	120,458	138,458
76,848	101,115	120,556	138,471
76,936	101,187	120,578	139,065
77,142	101,727	120,810	139,221
77,255	101,730	121,104	139,423
77,634	101,825	121,412	140,145
77,803	101,867	121,445	140,151
78,524	101,868	121,506	140,378
79,257	103,081	121,612	140,713
79,371	103,139	122,246	140,729
79,430	103,486	122,295	140,750
79,662	103,609	122,437	140,789
79,731	103,785	122,639	141,060
79,830	104,019	123,093	141,087
79,837	104,115	123,249	141,366
80,005	104,227	123,369	141,281
80,015	104,379	123,655	141,605
80,598	104,403	123,847	142,102
81,238	104,598	124,089	142,400
81,521	105,751	124,109	142,530
82,090	106,016	124,177	143,207
82,693	106,071	124,185	143,104
82,827	106,175	124,254	143,499
84,003	106,196	124,480	143,843
84,098	106,427	124,668	144,622
84,163	106,519	124,910	144,831
84,171	106,566	125,064	144,872
84,271	106,866	125,108	144,954
84,353	107,263	125,202	144,959
85,139	107,770	125,650	145,197
85,654	107,847	125,944	145,297
86,006	107,880	126,964	145,388
86,250	108,301	126,059	145,446
86,289	108,473	126,278	145,497
86,818	109,070	126,520	145,854
86,956	109,594	127,375	146,807
87,116	109,659	127,411	146,878
87,440	109,804	127,676	146,977
87,541	110,094	127,777	147,111
87,594	110,893	127,908	147,198
88,292	110,938	128,017	147,201
88,691	111,129	128,173	147,272
88,897	111,146	128,700	147,325
88,981	111,155	128,783	147,562
88,989	111,210	128,805	147,580
89,657	111,308	129,068	148,066
89,767	111,458	129,143	148,149
89,818	112,043	129,184	148,197
89,858	112,066	129,422	148,441
90,240	112,945	129,709	148,410
91,191	113,502	129,806	148,799
91,759	113,522	130,208	148,921
91,912	113,620	130,301	149,115
92,522	113,714	130,435	149,284
92,812	113,753	131,152	149,768
93,025	113,849	131,274	149,840
93,158	113,953	131,657	
93,435	114,017	132,048	
93,529	114,325	132,118	
95,566	114,344	142,223	
96,720	115,469	132,411	
97,140	115,487	132,442	
97,243	115,978	132,490	
97,454	116,062	132,602	
97,511	116,386	132,879	
97,788	116,472	133,504	
98,124	116,504	133,763	
98,178	116,969	131,529	
98,990	117,557	134,704	
99,591	118,338	134,982	
99,882	118,512	135,618	

Premier tirage des obligations de la troisième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

294 OBLIGATIONS.

150,218	168,433	189,893	210,366
150,610	168,481	190,114	210,441
150,696	168,556	190,159	210,559
150,761	168,605	190,271	210,601
150,764	168,991	190,298	210,799
150,904	169,117	190,478	211,626
150,970	169,243	190,731	212,205
151,177	169,267	190,874	212,253
151,624	169,815	190,908	212,270
152,161	170,245	190,094	213,294
153,023	171,182	191,284	213,475
153,542	171,572	191,291	213,773
154,300	171,696	191,479	213,901
154,489	171,716	191,735	214,163
154,500	171,942	191,978	214,281
154,877	171,985	191,990	214,294
154,878	172,233	192,062	214,779
154,924	173,014	192,882	214,949
155,131	173,215	192,985	215,006
155,227	173,371	193,305	215,298
155,701	173,489	193,307	215,329
156,130	174,487	193,938	215,819
156,674	175,030	194,059	215,820
156,970	175,386	194,064	215,821
157,068	175,822	194,124	215,800
157,086	175,930	195,086	215,912
157,431	176,736	195,118	216,186
157,715	176,789	195,299	216,201
157,719	176,794	195,818	216,450
157,720	176,833	195,960	216,491
157,984	176,976	196,038	216,535
158,199	177,039	196,100	216,848
158,241	177,093	196,391	216,887
158,339	177,767	196,490	217,209
159,467	177,940	196,761	217,271
159,825	178,349	196,938	217,341
159,810	178,369	197,185	217,496
159,842	178,500	197,256	218,107
159,817	178,684	197,544	218,121
159,867	178,776	197,990	218,190
160,209	179,341	198,353	218,268
160,399	179,909	198,392	218,278
160,721	179,901	198,449	219,126
161,666	180,058	198,819	219,180
161,402	180,076	198,833	219,514
162,179	180,454	199,655	219,567
162,388	181,036	200,159	220,391
162,456	181,159	200,488	220,422
162,867	181,194	200,493	220,457
162,882	181,216	201,011	220,851
162,965	181,305	201,167	221,426
163,087	181,394	201,855	221,463
163,223	181,495	201,998	222,153
163,368	181,523	202,717	222,261
163,485	182,459	203,230	222,626
163,547	183,253	203,248	222,728
163,701	183,358	203,317	222,740
163,707	183,369	204,313	223,426
164,424	183,475	204,465	223,591
164,445	183,488	204,526	223,681
164,494	183,686	204,812	223,655
164,519	183,882	204,954	223,813
165,700	183,893	205,233	224,530
165,821	183,899	205,554	
165,868	184,115	206,071	
166,029	184,154	206,446	
166,506	184,423	206,526	
166,509	184,629	207,173	
166,511	185,249	208,327	
166,516	186,336	208,190	
166,737	186,716	208,613	
166,742	187,194	208,909	
166,743	188,210	209,102	
167,758	189,020	209,145	
167,956	189,090	209,706	
168,201	189,101	209,864	
168,213	189,589	209,892	

Premier tirage sur 2,363 obligations émises en 1848 par la Compagnie d'Amiens à Boulogne.

Assemblée générale du 24 mai 1854.

105 OBLIGATIONS.

3	627	1,236	1,939
25	644	1,258	1,966
33	657	1,262	1,988
69	662	1,300	2,010
83	671	1,310	2,012
91	694	1,358	2,017
96	712	1,376	2,031
154	780	1,403	2,086
165	812	1,405	2,101
177	891	1,427	2,108
208	923	1,439	2,196
230	924	1,453	2,198
232	970	1,499	2,236
260	977	1,505	2,296
262	992	1,520	2,311
267	1,003	1,525	2,313
282	1,025	1,564	2,324
324	1,047	1,581	2,362
366	1,057	1,616	
375	1,061	1,643	
488	1,066	1,697	
509	1,075	1,782	
510	1,106	1,790	
530	1,113	1,826	
562	1,117	1,843	
567	1,194	1,894	
576	1,205	1,902	
578	1,214	1,916	
584	1,216	1,921	

Les obligations de ces diverses séries sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet 1854, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE.

Par suite de l'avis publié dans les journaux par la Compagnie des chemins de l'Est, concernant l'échange, à partir du 1er juin courant, des titres d'actions de la Compagnie de Bâle, contre des titres d'obligations de la Compagnie de l'Est, MM. les actionnaires du chemin de fer de Strasbourg à Bâle qui ont fait des dépôts de titres dans la caisse de la Compagnie, sont invités à les retirer d'ici à la fin du mois de mai courant.

A cet effet, ils devront présenter, dans le délai ci-dessus fixé, le certificat de dépôt portant décharge et visé par un agent de change.

A défaut de retrait avant le 31 mai, il sera fait remise des dépôts à la Compagnie de l'Est.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1843 et de l'emprunt de 1852, pour la construction de Wissembourg, qui ont déposé leurs titres dans les caisses de la Compagnie de Bâle, sont invités à retirer leurs titres d'ici à la fin du présent mois.

A partir du 1er juin prochain, les dépôts non retirés seront remis à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Le Secrétaire général,

A. Noblet.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations émises par la Compagnie de Strasbourg à Bâle en 1843, que le tirage des 30 obligations à rembourser au 1er octobre prochain, et qui n'a pu avoir lieu au mois d'avril dernier par suite de la cession de cette ligne, se fera le jeudi 8 juin prochain, au siége de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, à deux heures précises, en séance publique du Conseil d'administration.

Les numéros des 30 obligations qui seront sorties à ce tirage seront publiés dans les journaux, et ces obligations seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est.

CHEMIN DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne du Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852 ;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis a lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE Dans sa séance publique du 30 mai 1854, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, à amortir au 1er juillet prochain.

Le sort a désigné les obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement.

Le remboursement se fera, à partir de ladite époque, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,
A. Cocarou.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORSAY. MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Orsay, ci-devant chemin de fer de Paris à Sceaux, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 15 juin 1854, à deux heures de relevée, au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, 35.

Les actionnaires, propriétaires depuis dix jours de dix actions nominatives ou de vingt actions au porteur, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 47 des statuts, se présenter au siége de la Société dix jours auparavant pour retirer leur carte d'admission en déposant leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
A. Barlatier.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant les mois d'avril et de mai, autorisé des prêts pour une somme de 3,233,200 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 57,969,500 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant ces deux mois 212,228 fr. 75 c. à la Société de Nevers, ce qui élève à 2,670,962 fr. 98 c. les avances faites aux Sociétés de Marseille et de Nevers contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu pendant les mois d'avril et de mai pour 19,618,300 fr. de demandes.

CREDIT FONCIER DE FRANCE. Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000 et de 160,001 à 170,001, ont été désignées par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société le 31 mai 1854 pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à l'une de ces deux catégories est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr. complémentaires sur chaque titre, savoir :

300 fr. avant le 15 juin, et 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment il perdra le droit aux lots.

Les porteurs d'obligations ainsi libérées auront la faculté d'obtenir, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes du montant de leurs titres, des coupures de 500 fr. donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots, et remboursables au pair.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL. MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt à 4 1/2 0 0 l'an, garanti par le gouvernement sarde, sera payé, à partir du 29 mai courant, sur la présentation des titres, aux bureaux de la Compagnie, à Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, de dix heures à trois heures ; et à Chambéri, 3, rue de la Métropole.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire,
Le Provost.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE. Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle, précédemment ajournée, aura lieu le mardi 6 juin prochain, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire : *ordinaire* pour 1853, *extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 3 juin, soit, et avant le 30 mai, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

États-Unis d'Amérique.

CHEMIN DE FER

DE GALVESTON. La Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations que le semestre d'intérêt échéant le 1er juin 1854, à raison de 75 fr. par obligation, se paie à bureau ouvert à la Caisse du Comptoir national d'escompte, rue Bergère, à Paris.

Le Représentant de la Compagnie en France,
Micard.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*rels de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs es 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

TRAIN DE POISSY. *De chaque jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

Aller. — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h. 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 30, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 50. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 10, — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivée à Paris, 10 *heures.*

On désire trouver à acheter d'occasion une bonne **LOCOMOTIVE** de force moyenne, pour travaux de terrassements.

Indiquer le prix et le détail par écrit à M. B, rue Neuve-des-Mathurins, 47, à Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Le mois de mai 1854 aura été fort remarquable pour les variations de la rente. Ses cours se sont continuellement améliorés, et c'est à peine s'il y a eu quelques journées pendant lesquelles les cours étaient offerts. On ne se rappelle pas, depuis le mois de décembre 1851, que le 3 0/0 ait éprouvé ainsi une hausse successive de près de 8 fr., sans qu'il y ait eu aucune réaction. Le mouvement ascensionnel a encore fait depuis huit jours des progrès importants. Les prévisions des plus anciens habitués de la Bourse ont été complétement déçues ; on s'était tellement attendu à une forte réaction pour les derniers jours du mois, que beaucoup de spéculateurs, qui étaient vendeurs dans les bas cours, avaient voulu attendre presqu'au dernier moment, croyant toujours que leur perte serait atténuée pour la liquidation ; mais leur attente a été cruellement trompée, et ils ont contribué eux-mêmes à soutenir les plus hauts cours, par la nécessité où ils se sont trouvés au dernier moment de racheter leurs rentes. La situation de la place s'est trouvée surtout fort compliquée, par les opérations à primes de quelques forts spéculateurs. Ils avaient acheté continuellement du la rente ferme depuis le commencement du mois, ils vendaient en même temps le double et le triple de primes. Ils comptaient sur une réaction, qui aurait forcé d'abandonner les primes négociées dans les hauts cours, et celles qu'on aurait levées auraient alors suffi pour liquider les achats de ferme. Mais les primes ayant été répondues à 71 10, elles ont toutes été levées sans exception, alors les achats de ferme ne compensaient plus les ventes de prime, et il y avait tout à coup des quantités considérables de rentes à racheter en liquidation. On cite un spéculateur qui était acheteur de plus de 1,200,000 fr. de rente ferme, mais qui était vendeur d'environ 1,800,000 fr. à prime, en sorte qu'il s'est trouvé à découvert de 600,000 fr. de rente, qu'il a fallu racheter ou faire reporter. Cette situation a amené une nouvelle hausse forcée en liquidation, et la rente 3 0/0 est parvenue sans obstacle à 72 40.

Les actions de chemins de fer ont été tenues avec une grande fermeté, mais elles n'ont pas encore obtenu un mouvement de hausse équivalent à celui de la rente. Il est vrai que la spéculation n'était pas aussi fortement engagée sur ces valeurs que sur le 3 0/0 ; quelques lignes se sont rapprochées des hauts cours de l'année dernière. Mais leur position est maintenant bien différente de ce qu'elle était il y a un an. Aussi le Nord était à 930 lorsqu'il rapportait 42 fr. pour l'année. Il n'est encore coté qu'à 840, et cependant il produit 46 fr. pour 1854, et le coupon de 30 fr. ne sera détaché que le mois prochain. Lyon était à 930 lorsque la Compagnie ne pouvait encore distribuer que le quart de ses bénéfices ; il est en ce moment à 930 lorsque la ligne va être ouverte jusqu'à Lyon, et que la totalité des bénéfices appartiendra aux actionnaires.

La hausse s'est arrêtée depuis quelques jours sur les actions de Saint-Germain.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 24 mai jusqu'à celle du 1er juin.

Le 3 0/0 a monté au comptant de 68 50 à 72 10 ; il est resté à 72 ; il a varié à terme de 68 20 à 72 40.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 94 60 à 97 ; il est resté à 96 75 ; il a varié à terme de 94 75 à 97.

L'emprunt 1854 3 0/0 a monté de 67 50 à 71 50, et les certificats, de 68 50 à 72 25 ; l'emprunt 4 1/2 0/0 a monté de 94 60 à 95 90.

La Banque de France a monté de 2,840 à 2,880.

Le Crédit mobilier a monté de 622 50 à 700.

Les actions du Nord ont monté de 812 50 à 840.

L'Est a monté de 715 à 761 25, et les nouvelles actions de l'Est, de 580 à 595.

Lyon a monté de 907 50 à 930 ; il est resté à 927 50.

Orléans a monté de 1,105 à 1,140.

Rouen a monté de 907 50 à 935.

Le Havre a monté de 460 à 480 ; il a fermé à 472 50.

Bâle a monté de 380 à 390.

Lyon à la Méditerranée a monté de 770 à 800 ; il a fermé à 792 50.

L'Ouest a monté de 625 à 650.

Saint-Germain a monté de 712 50 à 740 ; il est resté à 727 50.

Cherbourg a monté de 480 à 497 50.

Dijon a monté de 610 à 630.

Le Midi a monté de 560 à 590 ; il est resté à 587 50.

Le Grand-Central a monté de 478 75 à 497 50 ; il est resté à 490.

Genève a monté de 460 à 487 50.

La Teste a repris de 225 à 250 ; Sceaux, de 160 à 200 ; Dieppe, de 275 à 290.

Samedi. — La bourse a été très-animée. La rente s'est soutenue constamment en hausse, quoique les cours aient été plus faibles à la clôture par suite de réalisations de bénéfices. Le 3 0/0 a varié au comptant de 70 40 à 70 25 et à terme de 70 70 à 70 10 ; le 4 1/2 0/0, de 95 20 à 95 60 au comptant, et de 95 25 à 95 80 à terme ; l'emprunt 3 0/0, de 70 à 69 90, et les certificats ont fait 70 75. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 25 à 665 ; le Nord, de 5 à 832 50 ; l'Est, de 5 à 760 ; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 600 ; Lyon de 625 à 928 75 ; Orléans, de 1,250 à 1,142 5 ; Rouen, de 5 à 930 ; le Havre, de 5 à 472 50 ; la Méditerranée, de 5 à 795 ; l'Ouest, de 2 50 à 647 50 ; le Midi, de 15 à 585 ; le Grand-Central, de 2 50 à 490 ; Saint-Germain, de 10 à 735. Bâle s'est tenu à 390 ; Dijon, à 620 ; Cherbourg, à 490.

Lundi. — Les cours ont repris faveur, et la rente a été continuellement recherchée. Le mouvement était moins sensible sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a monté de 25 à 70 50 au comptant, et de 30 à 70 40 à terme ; le 4 1/2 0/0, de 40 c. au comptant à 96, et de 45 à 96 25 à terme ; l'emprunt 3 0/0, de 10 c. à 70 fr. ; les certificats ont fait 70 75 ; les certificats de l'emprunt 4 1/2 0/0, 96 50. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 12 50 à 677 50 ; le Nord, de 7 50 à 810. L'Est a fléchi de 2 50 à 757 50 ; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 597 50 ; Lyon, de 3 75 à 925 ; Orléans, de 2 50 à 1,140. Rouen s'est tenu à 830 ; Bâle à 390 ; Cherbourg, à 490 ; le Grand-Central, à 490. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 727 50. La Méditerranée a varié de 800 à 795 ; l'Ouest, de 647 50 à 650 ; le Midi, de 592 50 à 590 ; Saint-Germain, de 735 à 727 50 ; le Havre, de 480 à 475.

Mardi. — La bourse était un peu plus faible que les jours précédents, par suite des réalisations de bénéfices. Les affaires ont été d'ailleurs très-actives. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 70 40, et à terme de 20 c. à 70 20 ; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 95 90 au comptant, et s'est tenu à terme à 96 25. L'emprunt 3 0/0 a fléchi de 30 c. à 69 70 ; les certificats ont monté de 50 c. à 71 25. La Banque a fait 2,850. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 672 50 ; le Nord, de 12 50 à 827 50 ; l'Est, de 2 50 à 755 ; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 575 ; Lyon, de 7 50 à 917 50 ; Orléans, de 10 à 1,130 ; la Méditerranée, de 5 à 790 ; Genève, de 7 50 à 482 50 ; Dijon, de 7 50 à 617 50 ; le Midi, de 5 à 585 ; le Grand-Central, de 10 à 480 ; Saint-Germain, de 10 à 717 50. Rouen s'est tenu à 930 ; le Havre, à 475 ; Bâle, à 387 50. L'Ouest a monté de 5 à 655. Cherbourg a été coté à 490 ; la Teste, à 255.

Mercredi. — La réponse des primes s'est faite dans les hauts cours, et toutes les primes ayant été levées, la rente a manqué par les besoins de la liquidation, ce qui a déterminé un nouveau mouvement ascensionnel. Le 3 0/0 a monté au comptant de 45 c. à 70 85, et de 80 c. à 71 ; le 4 1/2 0/0, de 35 c. au comptant à 96 25, et de 95 c. à terme à 96 30 ; l'emprunt 3 0/0, de 70 c. à 70 30. La Banque est toujours à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 680 ; le Nord, de 5 à 832 50 ; l'Est, de 2 50 à 757 50 ; les actions nouvelles de l'Est, de 2 50 à 597 50 ; Orléans, de 10 à 1,140 ; Genève, de 2 50 à 485 ; Cherbourg, de 5 à 495 ; Dijon, de 2 50 à 620 ; le Grand-Central, de 7 50 à 487 50 ; Saint-Germain, de 5 à 722 50. Rouen s'est tenu à 930 ; le Havre, à 472 50 ; Bâle, à 387 50 ; le Midi, à 585 ; l'Ouest, à 650. La Teste a monté de 10 à 255.

Jeudi. — La liquidation s'est faite en forte hausse sur la rente. Toutes les autres valeurs étaient également demandées, quoiqu'elles aient monté dans une moindre proportion que le 3 0/0. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 85 à 72, et à terme, de 71 à 72 40 ; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 75 au comptant, et de 16 30 à 97 à terme ; l'emprunt 3 0/0, de 70 40 à 79 50, et les certificats, de 71 25 à 72 25. La banque a monté de 30 à 2,880 ; le Crédit mobilier, de 20 à 700 ; le Nord, de 7 50 à 840 ; l'Est, de 3 75 à 761 25 ; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 600 ; Lyon, de 0 25 à 928 75 ; Lyon à la Méditerranée, de 3 75 à 792 50. Orléans s'est tenu à 1,140. Rouen a monté de 5 à 935 ; Bâle, de 2 50 à 390 ; Saint-Germain, de 5 à 727 50 ; Cherbourg, de 2 50 à 497 50 ; le Midi, de 2 50 à 587 50 ; le Grand-Central, de 2 50 à 490 ; Dijon, de 10 à 630. Le Havre s'est tenu sans variations à 472 50 ; l'Ouest, à 650.

Vendredi. — La bourse a débuté en hausse par suite du rachat de la coulisse qui n'était pas encore liquidée. Le 3 0/0 a débuté à 73 fr., est monté à 73 50 et reste à 72 25 au comptant et à 72 60 à terme. Le 4 1/2 0/0 a ouvert à 97 50 et reste à 97 fr. au comptant et à 98 fr. à terme. L'emprunt 3 0/0 a fermé à 72 05. La Banque a fait 2,880 ; le Crédit mobilier, 720 ; le Crédit foncier, 550 ; Saint-Germain, 720 ; Orléans, 1,147 50 ; Rouen, 940 ; Havre 475 ; Bâle, 387 50 ; Nord, 840 ; Est ancien, 762 50 ; nouveau, 600 ; Lyon, 927 50 ; Méditerranée, 790 ; Genève, 490 ; Ouest, 650 ; Cherbourg, 500 ; Dijon, 630 ; Midi, 590 ; Grand-Central, 490 ; Sarde Victor-Emmanuel, 455 ; Dieppe, 253.

J. MIRÈS

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 27 mai au 2 juin 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 27 Compt.	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Compt.	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Compt.	Mardi 30 Terme	Mercredi 31 Compt.	Mercredi 31 Terme	Jeudi 1 Compt.	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Compt.	Vendredi 2 Terme
710	913	38	100 000	400	tout	46 fr	janv. juillet	Nord	812 50	832 50	840 »	832 50	827 50	827 50	832 50	832 50	840 »	842 50	840 »	840 »
tout	138	99	72.000	500	tout	60 fr.	août février	Paris à Rouen	940 »	930 »	930 »	930 »	930 »	»	930 »	930 »	935 »	»	940 »	940 »
94	95	97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	472 50	490 »	475 »	»	475 »	»	472 50	»	472 50	»	475 »	»
»	51	95	36 000	500	400	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	490 »	490 »	490 »	492 50	491 »	485 »	495 »	490 »	497 50	495 »	»	»
tout.	23	99	51.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	Saint-Germain	735 »	730 »	727 50	730 »	717 50	717 50	722 50	720 »	727 50	725 »	735 »	730 »
tout	17	99	20 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
121	530	99	70 000	500	250	21 fr.	chaq. année	Ouest	647 50	647 50	650 »	655 »	655 »	647 50	650 »	»	650 »	»	650 »	650 »
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1100	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1142 50	1135 »	1140 »	1140 »	1130 »	1130 »	1140 »	1137 50	1140 »	»	1147 50	1130 »
627	721	99	250 000	500	tout	50 fr. 31	mai novemb.	Paris à Strasbourg	760 »	760 »	757 50	757 50	755 »	750 »	757 50	757 50	761 25	763 75	762 50	762 50
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0.	»	Id. nouvelles	600 »	597 50	597 50	594 25	595 »	595 »	597 50	595 »	595 »	600 »	600 »	602 50
141	200	30	84 000	350	tout	14 fr.	avril.	Strasbourg à Bâle	390 »	»	390 »	»	387 50	»	387 50	»	390 »	»	387 50	»
393	512	99	240.000	500	250	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	928 75	925 »	925 »	925 »	917 50	918 75	922 50	922 50	928 75	927 50	927 50	930 »
»	»	99	3 300	500	100	5 0/0 (1).		Fenins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	33.200	500	350	5 0/0 (1).	janv. juillet	Dijon à Besançon	»	»	625 »	»	617 50	»	620 »	»	620 »	»	620 »	»
»	267	99	80 000	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	490 »	490 »	490 »	490 »	492 50	»	495 »	495 »	»	497 50	490 »	497 50
294	612	99	90 000	500	300	48 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	795 »	792 50	795 »	795 »	790 »	790 »	784 75	795 »	792 50	792 50	795 »	791 25
»	950	99	131 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	585 »	585 »	590 »	585 »	585 »	580 »	585 »	580 »	587 50	590 »	590 »	587 50
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	247 50	—	245 »	»	245 »	»	255 »	»	250 »	»	250 »	»
»	915	99	180 000	500	250	4 0/0.	avril octobr.	Grand Central	490 »	490 »	490 »	492 50	490 »	491 25	487 50	487 50	490 »	490 »	490 »	490 »
150	»	»	»	500	200			St Rambert à Gren.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	40	80	12.500	1 000	tout	25 fr. 70 par an.	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	0 400	500	tout	27 fr. 50 p. an. ne.	mars.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux

	Samedi 27 Compt.	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Compt.	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Compt.	Mardi 30 Terme	Mercredi 31 Compt.	Mercredi 31 Terme	Jeudi 1 Compt.	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Compt.	Vendredi 2 Terme
Rentes 3 0/0	70 25	70 10	70 50	70 60	70 10	70 20	70 80	71 »	72 »	72 60	72 25	72 60
Rentes 4 1/2 0/0	95 00	95 60	96 »	95 25	95 10	95 25	96 25	95 30	96 75	»	97 »	98 »
Banque de France	2850 »	»	2850 »	»	2851 »	»	2850 »	»	2891 »	»	2900 »	»
Crédit mobilier	695 »	690 »	677 50	678 75	672 50	671 25	690 »	690 »	701 »	705 »	730 »	730 »
Comptoir national	557 50	»	»	»	560 »	»	»	»	560 »	»	560 »	»
Banque foncière	525 »	535 »	540 »	545 »	545 »	545 »	545 »	540 »	»	»	550 »	»
D° Obligations (Cert.)	955 »	»	955 »	»	950 »	»	955 »	»	955 »	»	967 50	»
D° Obligations de 500 fr.	450 »	»	450 »	»	445 »	»	450 »	»	450 »	»	»	»
D° 10e d'Obligations	»	»	101 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 27 mai au 2 juin 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates des paiements
1851.	150 000	75 ans	375	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	81 000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	61 000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	D°
1852.	181 333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
D°.	3 300	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	D°
D°	50 300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1848.	10 830	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.201	13 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1853.	17.100	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	D°
1841.	7 219	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	D°
1850.	6.934	75 —	1.175	tout.	1.250	25	»	D°
1842.	6.800	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1848.	3 333	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°
1854.	1 0 000	» »	275	75	500	3 0/0	»	D°
1845.	3.887	72 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.908	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1848.	13.0 0	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1848.	5.000	87 —	10	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20 100	50 —	500	»	625	5 0/0	D°	janvier juillet.
1841.	1 000	» »	500	tout	625	25 »	D°	avril octobre.

Noms des compagnies	27	29	30	31	1	2
Nord-Boulogne	312 50	312 50	312 50	313 75	315 »	313 75
Paris à Lyon	»	1030 »	1025 »	1025 »	»	1025 »
Lyon à la Méditerranée 3 0/0	310 »	»	305 »	305 »	307 50	307 50
D° Nouvelles 3 0/0	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	»	515 »	515 »	»	502 50	»
Saint-Germain nouvelles	»	1010	1010 »	»	»	»
Versailles r. d.	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	990 »	»	105 »	»	»
D° (nouvelles)	965 »	987 50	990 »	965 »	995 »	»
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
D° (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
D° (Nouvelles 1848)	»	1010 »	»	»	»	»
D° (Nouvelles 1852)	310 »	310 »	313 50	310 »	310 »	312 50
D° (Nouvelles 1854)	311 25	315 »	315 »	315 »	308 75	290 »
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	990 »	990 »	990 »	»	»	»
Rouen au Havre	»	»	990 »	»	»	»
D° (nouvelles)	»	»	1150 »	»	»	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	»	»	»	500 »	500 »	»
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 26 mai au 1er juin 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	26	27	29	30	31	1
Nord	818 75 à 811 25	820 » à 831 25	812 50 à 811 25	821 » à 82. 50	827 50 à 815 »	
Paris à Strasbourg	756 25 à 762 50	750 » à 735 »	745 » à 752 50	745 » à 7 2 50	752 50 à 700 »	
Orléans	1100 » à 1150 »	1125 » à 1175 »	1125 » à 1175 »	1125 » à 1175 »	1125 » à 1175 »	
Paris à Rouen	900 » à 950 »	900 » à 930 »	910 » à 950 »	900 » à 930 »	900 » à 950 »	
Rouen au Havre	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	425 » à 450 »	
Lyon	918 75 à 925 »	918 75 à 925 »	918 75 à 935 »	918 75 à 925 »	918 75 à 927 50	
Ouest	»	»	»	»	»	

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie	500	120
—	»	»
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1085 »
D° D° (1852)	1000	1120 »
Compagnie générale des Eaux	250	215
Somme à l'Oise ... Canal.	1000	775
Sambre française canalisée	500	1500
Tenez ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	200	495
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1300
Silésie ... Zinc.	375	301
Stolberg ... Zinc.	750	1035 »
Eschweiler	750	650
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	100	46 »
Septèmes	250	225
Blanzy ... Charbon	500	550
Chazotte ... Charbon.	1/3 200	510
Charbonnages belges	500	320
Pont-de-Loup (sud) ... Charbon.	1000	200
Mines de la Loire ... Charbon.	1/72315	530
Centre-du-Flenu ... Charbon.	1000	100
Haute Loire ... Charbon.	500	200
Montchanin ... Charbon.	5000	»
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	800

Dénomination	Pair	D. cours
Écharcon ... Papeterie.	1000	1000
Essonne ... Papeterie.	1000	»
Bastennes ... Asphalte.	1000	160
Monceaux-sur-Sambre ... Forges.	1550	1540
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	3000	1140
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	460
Alais ... Forges.	3000	1740
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	1100
Providence ... Forges.	1000	1000 »
Herserange ... Forges.	500	237 50
Le Phénix	750	650
De la Loire et de l'Ardèche	1/5000	1250
Société Cail et Cie ... Usine.	500	490
Christofle ... Usine.	500	915
Toynus de Chameroy ... Usine.	500	»
Télégraphe sous-marin	25	21
Gaz anglais (Paris)	2500	5100 »
— français (Paris)	500	975
— parisien (Paris)	1000	1275
— Lacarrière	500	1050
— de Belleville (libéré)	500	1150
— du Nord (Batignolles)	500	550
— de l'Ouest (Passy)	500	650
— de l'Est (Vincennes)	500	»

Dénomination	Pair	D. cours
Gaz de Wazemmes	500	161
— d'Amiens Cie française	500	500
— de Boulogne (Paris)	1000	»
— de Versailles	500	580
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	1000	1000
Messag. imp. serv. maritime	5000	900
— Caillard	1000	600
Gondoles parisiennes	»	103
Omnibus (Entreprise générale)	1000	1100
Omnibus (rive gauche)	250	»
Favorites ... Omnibus.	500	140
Hirondelles ... Omnibus.	1000	»
Orléanaises ... Omnibus.	1000	730
Tricycles ... Omnibus.	500	500
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	610
Déesses ... Pet. voit.	500	540
Lutéciennes ... Pet. voit.	500	650
Sylphides ... Pet. voit.	500	510
Batignollaises	1000	640
Générale ... Ass. maritime.	12500	32 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime.	5000	9 0/0 b.
Union des Ports ... Maritime.	5000	8 0/0 b.
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination	Pair	D. cours
Sécurité ... Maritime.	5000	29 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	0 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	35.500
Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	35 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	1000	3000
Providence ... Incendie.	2500	26 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	72 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Éventualités d'Avignon	31 50	»
— de Cette	19	»
— de Fampoux	25	
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1300
— d'Aix-la-Chapelle	375	305
— de Montluçon	500	» »
Docks	250	230
Journaux réunis	500	540
Moberly (Amiens)	500	735
Cohin (Prévent)	500	840
Gamaches	500	245
Palais de Cristal	100	107 50
Rocher	300	325

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N. 718. — 13e ANNÉE. — N° 23. — SAMEDI, 10 JUIN 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Etranger........	16 »	30 »

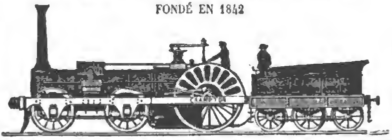
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le fait dominant de la semaine est le compte rendu de la situation de la Banque.

Cette situation, rapprochée de celle des cinq premiers mois de l'année, présente les résultats principaux que nous allons faire ressortir.

ESPÈCES.

Janvier,	295	millions.
Février,	281	—
Mars,	292	—
Avril,	369	—
Mai,	409	—
Juin,	**470**	—

Nous disions il y a un mois, à propos de la réduction du taux de l'escompte et des avances par la Banque, que malgré la différence que cette mesure constituait avec le taux de l'intérêt à Londres, on n'avait pas à craindre, cependant, l'exportation du numéraire français. Les faits n'ont que trop confirmé nos prévisions : *l'augmentation* des espèces à la Banque est de 61 millions depuis un mois, de 175 millions depuis janvier. Il eût été plus profitable, en vérité, qu'une partie de cet énorme capital inactif eût trouvé transitoirement un emploi productif en Angleterre.

PORTEFEUILLE.

Janvier,	403	millions.
Février	411	—
Mars,	381	—
Avril,	382	—
Mai,	336	—
Juin,	**292**	—

La *diminution* est de 44 millions sur la situation du mois de mai, de 111 millions sur celle de janvier ; cela prouve bien l'abondance des capitaux, et démontre que les bonnes valeurs se négocient directement au-dessous de 4 0/0.

AVANCES SUR EFFETS PUBLICS.

Janvier,	43	millions.
Février,	38	—
Mars,	34	—
Avril,	29	—
Mai,	26	—
Juin,	**25**	—

La *diminution* est de 1 million sur le mois de mai, et de 18 millions, ou plus de 41 0/0, sur le mois de janvier.

AVANCES SUR ACTIONS ET OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

Janvier,	85	millions.
Février,	63	—
Mars,	64	—
Avril,	56	—
Mai,	51	—
Juin,	**49**	—

La *diminution* est de 2 millions depuis le mois dernier, de 36 millions, ou plus de 42 0/0, depuis janvier.

En réunissant ensemble les avances sur rentes et sur actions, ou obligations de chemins de fer, on trouve, depuis le mois de janvier, une diminution de 54 millions sur un total de 128 millions, soit plus de 42 0/0. — Un seul fait explique cette situation soutenue : le classement des titres achetés à vil prix, achetés pendant toute la période de crise.

BILLETS EN CIRCULATION.

Janvier,	643	millions.
Février,	624	—
Mars,	599	—
Avril,	595	—
Mai,	590	—
Juin,	**583**	—

Diminution depuis un mois, 7 millions; depuis janvier, 60 millions.

COMPTES COURANTS.

Janvier,	153	millions.
Février,	153	—
Mars,	157	—
Avril,	202	—
Mai,	167	—
Juin,	**206**	—

Augmentation depuis un mois, 39 millions; depuis janvier, 53 millions, ou plus de 34 0/0.

On le voit, les capitaux surabondent et n'attendent qu'une éclaircie de la politique russe pour rentrer dans les affaires. La Bourse, c'est-à-dire les grands capitalistes, qui voient les choses de près, ont repris confiance les premiers ; mais ils ne représentent pas seuls, à beaucoup près, l'industrie et le commerce de France ; or, ce sont les négociants, les manufacturiers, qui, sans arrêter complétement leurs travaux, les ont ralentis ; qui ont suspendu leurs achats de matière, leur fabrication sans ordres fermes ; qui, par suite, n'ont pas créé de valeurs, n'ont pas souscrit de billets, accepté de traites, et ont ainsi laissé disponibles dans les caves de la Banque les capitaux qui alimentaient leurs travaux, soit directement, soit indirectement.

Aujourd'hui, la Bourse, c'est-à-dire les capitaux a repris confiance; ce signal sera compris, entendu par le commerce, par l'industrie, et, à moins d'événements graves et imprévus, la situation prochaine de la Banque nous montrera des caisses moins pleines et un portefeuille plus garni.

Quand nous disons que la Bourse a repris confiance, ce n'est pas la réaction de mercredi et de jeudi qui peut nous faire changer d'opinion. D'une part, les baissiers, si rudement châtiés à la liquidation dernière, avaient une revanche à prendre. D'une autre part, les porteurs sérieux, ceux qui, avec leurs capitaux disponibles, avaient acheté depuis deux mois, se sont trouvés avoir de si magnifiques bénéfices à réaliser, qu'ils n'eussent pas été eux-mêmes, c'est-à-dire des capitalistes réels, sérieux, des hommes prudents et sages, s'ils n'avaient pas ouvert leurs portes et leur bourse à la fortune qui voulait s'y loger. C'est ce moment de réalisation, dont les baissiers, les vaincus échappés à la défaite de la dernière liquidation, ont profité pour écraser les cours. Le mouvement était prévu, naturel, et, pour notre compte, nous ne le regrettons pas, parce qu'il a assis et consolidé la position, en préparant une nouvelle reprise, dont le point de départ sera des achats faits sur le cours de 71 fr. et non plus sur celui de 65 fr.

L'explication que nous venons de donner de la baisse accidentelle qui s'est produite cette semaine, est parfaitement justifiée par le rapprochement des cours au commencement de mai, à la liquidation de la fin du même mois, et à la bourse du 8 juin, jour de la plus grande réaction.

Valeurs.	Cours des					
	3 mai.		5 juin.		8 juin.	
3 0/0,	64	10	74	95	70	70(1)
Mobilier,	502	50	790	»	715	»
St-Germain,	550	»	750	»	665	»
Orléans,	1,050	»	1,185	»	1,130	»
Rouen,	850	»	965	»	950	»
Nord,	738	75	880	»	830	»
Est ancien,	740	»	820	»	770	»
Est nouveau,	542	50	645	»	610	»
Lyon,	815	»	950	»	917	50
Méditerranée,	662	50	820	»	775	»
Midi,	515	»	630	»	585	»
Ouest,	560	»	680	»	657	50
Grand-Centr.	405	»	507	50	492	50

On voit, d'après ces cours comparés, quels bénéfices les acheteurs en liquidation de fin avril avaient à réaliser après la liquidation de fin mai. Tous les vendeurs à découvert ont été rigoureusement exécutés, ce qui a bien un peu contribué à la hausse du 5 juin, en raison des rachats qu'il a fallu faire à tout prix. Maintenant la situation n'est plus la même.

La réaction a trouvé des acheteurs sérieux, à des prix qui constituent un nouveau point de départ, et sur lesquels on ne perdra pas volontiers, attendu que ce sont des achats d'attendre pour gagner.
fermes, appuyés de capitaux, et qu'il suffit

(1) Le coupon de 1 fr. 50 avait été détaché la veille, 7 juin.

Telle est la position. Nous n'engageons pas pour cela le public à acheter plus qu'il ne peut payer, mais ceux qui ont des capitaux disponibles peuvent en effectuer le placement avec sécurité.

Rien de spécial cette semaine en matière de chemin de fer, sinon l'ouverture de l'embranchement de Reims, dont nous rendons compte plus loin, en précisant l'influence qu'il doit exercer sur les produits de la ligne de l'Est.

Mardi 6 juin, a eu lieu l'assemblée extraordinaire des mines de la Loire. Cette grande Compagnie va être constituée en Société anonyme. En se transformant ainsi, elle se sépare d'un certain nombre de concessions qui formeront à leur tour trois autres Sociétés anonymes. Nous donnons plus loin des détails sur cette affaire et sur la part que le Crédit mobilier prend à sa reconstitution.

Ad. Blaise (des Vosges).

P. S. — *Vendredi.* La bourse de ce jour a confirmé nos prévisions. La réaction est promptement arrivée à bout de voies, et les cours ont vivement repris. La clôture s'est faite à 71 90 pour la rente, avec 2 fr. d'écart pour les primes.

Le Moniteur de ce matin publie un décret, du 7 juin, portant concession d'un chemin de fer de Bességes à Alais, par Saint-Ambroix. Le chemin de fer de Bességes aura une longueur de 30 kilomètres: il est destiné à mettre en valeur le bassin houiller de la Cèze, dont il versera les produits à Alais, sur les chemins de fer du Gard, appartenant à la Compagnie de la Méditerranée.

Nous apprenons de source certaine que le Conseil général de la Banque de France a pris, dans sa réunion d'hier jeudi, une délibération aux termes de laquelle les actions des chemins de fer du Midi et les actions nouvelles de l'Est, libérées de 250 fr., sont admises au bénéfice des avances que la Banque fait au taux de 4 0/0 sur les actions de chemins de fer.

Le Conseil d'administration du Crédit mobilier a complété son organisation en choisissant pour vice-présidents MM. G. d'Eichtal et Ch. Mallet. M. Salvador, précédemment secrétaire général de la Compagnie, a été nommé administrateur en remplacement de M. B. Fould, démissionnaire, remplacé dans ses fonctions de président du Conseil par M. I. Pereire.

Ad. B. (d. V.)

Chemins de fer de l'Est.

OUVERTURE DE L'EMBRANCHEMENT DE REIMS.

La chaleureuse hospitalité des habitants de Reims a transformé la modeste ouverture à laquelle nous voulions assister dimanche, en une inauguration solennelle.

De Paris à Epernay, les choses se sont passées comme nous le désirions : simplement. Pas de foule, pas d'uniformes, pas de musique, pas de pompiers avec leurs casques, pa de maires en écharpes. Un train express, arrivant ponctuellement aux stations, comme s'il s'agissait d'un service ordinaire, nous endormait dans notre quiétude, et nous comptions aller ainsi jusqu'au bout, grâce à la pluie qui tombait à verse.

Nous comptions sans nos futurs hôtes, sans l'artillerie champenoise, sans les autorités champenoises, et surtout sans les prières des braves Champenois de Reims, qui demandaient au ciel un peu de soleil pour fêter l'ouverture de leur embranchement.

A partir d'Epernay donc, l'officiel nous saisit et nous étreint, la musique nous assourdit, et, à défaut de batteries de pièces de campagne, ce sont des batteries de bouteilles de champagne qui nous saluent de leurs joyeuses détonations, depuis Epernay jusqu'à Reims, depuis Ay jusqu'à la salle Besnard. Et de plus, le ciel, rigoureux dans la vallée de la Marne, devient clément et superbe dans la vallée de la Vesle.

A des plumes moins positives que la nôtre appartient le soin de décrire les splendides fêtes ordonnées par le conseil municipal de Reims, et le dîner de S. Em. le cardinal archevêque. Mais nous ne pouvons nous taire sur la gracieuse fête improvisée par le commerce et la fabrique de Reims, pour la réception des Parisiens, qui eussent été exposés sans cela, et sans s'en douter, les malheureux, à mourir de faim.

C'est qu'il n'en est pas d'une ville de travail, si grande qu'elle soit, tant qu'elle est dépourvue de communications rapides, comme d'une ville de plaisir et de touristes, desservie par un chemin de fer. Un ou deux hôtels, pas davantage, et nul approvisionnement pour des convives inattendus, tel était Reims la semaine dernière. Aussi, cette grande ville de 45,000 âmes eût-elle été pour nous la cité d'Ugolin, sans l'obligeante prévoyance de ses principaux habitants.

Apprenant la veille de l'ouverture, le samedi, que la Compagnie avait envoyé 10,000 fr. pour les pauvres de la ville, et qu'elle se bornait à transporter à Reims, sans leur offrir un verre d'eau, environ 200 curieux qu'elle n'avait pu éconduire, ces braves Rémois s'avisèrent d'ouvrir une souscription entre eux et de nous donner à dîner. Chacun s'y mit de cœur; vingt commissaires parcoururent la ville et eurent bientôt la somme nécessaire pour un solide banquet, égayé par le fameux vin que vous savez, et assaisonné de l'accueil le plus charmant et le plus empressé.

Pour notre compte, nous avons eu la fortune assez propice pour nous trouver, dans cette excellente réunion, entouré d'un négociant et d'un fabricant, avec un ancien administrateur et un savant pour vis-à-vis, et tous ensemble nous ont permis de puiser jusqu'à l'indiscrétion dans leurs connaissances générales et locales, pour enrichir notre compte rendu de faits précis, échappant à la banalité d'un procès-verbal ordinaire. Merci donc à nos hôtes, merci surtout à nos aimables voisins de la salle Besnard, et entrons en matière.

Bien que la distance entre Reims et Eper-

nay, c'est-à-dire entre Reims et la route de Paris, fût seulement de 28 kilomètres, les difficultés du trajet étaient telles, la route si mauvaise, que l'un de nos voisins nous disait n'être pas venu depuis douze ans à Paris, à cause de cette mauvaise route, sur laquelle le frère d'un autre de nos voisins a versé trois fois cet hiver. Et quand on pense que Reims est une ville de 45,000 âmes, qui emploie en outre, dans sa banlieue, plus de 25,000 ouvriers; une ville dont les produits fabriqués pénètrent dans tous les pays et sont presque aussi connus et réputés que son principal produit agricole, on peut concevoir l'impatience avec laquelle était attendu l'embranchement du chemin de fer, qui n'exigera guère plus de temps pour transporter un voyageur à Paris, que les voitures n'en mettaient l'hiver dernier pour le verser à Epernay.

Les industriels des Ardennes, de Sedan, de Mézières, de Rethel, de Charleville, de Vouziers, ne sont pas moins satisfaits; ils étaient de 18 à 24 heures de Paris, ils n'en sont plus qu'à 12 heures, et au lieu d'un service de correspondance par jour, ils peuvent en avoir deux, l'un faisant le trajet du matin au soir, et l'autre du soir au matin. Ces services sont déjà organisés, et ils ont déposé leurs voyageurs à la station de Reims, le jour même de l'ouverture.

Voilà pour les voyageurs sur Paris; passons maintenant aux voyageurs sur Châlons et aux marchandises.

Quant aux premiers, grâce à la mauvaise route d'Epernay, ils allaient tous par terre à Châlons, et trouvaient, à prendre cette voie, une double économie de temps et de dépense, que l'ouverture de l'embranchement déplace, en la faisant passer du côté du chemin de fer.

Pour ce qui est des marchandises, la question est plus vaste et plus complexe. La navigation avait à peu près le monopole des transports entre Charleroi et le nord de la France, d'une part, Reims et la Champagne, de l'autre. Les houilles belges, destinées à la Haute-Marne, par exemple, venaient par eau jusqu'à Reims, transitaient par terre entre Reims et Dizy, où elles prenaient le canal de la Marne, qui les conduisait à Châlons et au delà. Ces transports considérables, qui échappaient au chemin de fer, lui sont assurés pour le jour où il aura établi, à Reims une gare d'eau et une voie de raccordement avec le canal.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur les causes multiples qui doivent déterminer l'augmentation du trafic et le développement de la circulation des hommes et des choses, au profit du public et au profit du chemin de fer; nous essaierons seulement d'en préciser les conséquences financières par des chiffres, en distinguant le trafic propre de l'embranchement, les détournements qu'il doit opérer, et les nouveaux transports qu'il doit verser sur la ligne principale.

§ 1er. — *Trafic spécial de l'embranchement de Reims.*

300 voyageurs par jour, de Reims à Epernay et retour (1), à 2 fr. 10, prix moyen,	630	»
Stations intermédiaires, environ	100	»
Bagages et marchandises de messagerie à la vitesse des voyageurs,	150	»
Marchandises à petite vitesse, 300 tonnes par jour à 10 c. en moyenne, sur 31 kilom.,	930	»
Transports divers et menus produits,	190	»
Par jour,	2,000	»

Soit, par an, 730,000 fr. ou 23,000 fr. par kilomètre, pour les produits directs seulement.

§ 2. — *Augmentation sur l'ancienne ligne et détournement.*

Economie de frais sur le transport de 100 tonnes, entre Epernay et Paris, 140 kilom. à 4 c., soit, par jour,	560	»
100 tonnes de trafic nouveau entre Epernay et Paris, 140 kil., au tarif réduit de 6 c.,	840	»
60 tonnes de trafic nouveau entre Epernay et Vitry, parcours moyen, 64 kilom., au tarif réduit de 6 c.,	290	»
40 voyageurs par jour de Reims à Châlons, détournés par Epernay, au prix moyen réduit de 1 fr. 75,	70	»
20 voyageurs de plus par jour, venant des Ardennes pour Paris et la ligne, par suite des nouveaux services de correspondance, à 10 fr. en moyenne,	200	»
Par jour,	1,960	»

Soit, par an, 715,400 fr. de plus à percevoir sur la ligne principale, mais provenant de l'embranchement. De telle sorte que l'embranchement produira en réalité, à la Compagnie de l'Est, 1,445,400 fr. ou 46,626 fr. par kilomètre. Pour l'exercice 1854, en tenant compte de la date de l'ouverture et de l'imperfection naturelle des services nouveaux, on peut ne calculer que sur 700,000 f. de recettes de plus, laissant un bénéfice de plus de 400,000 fr.

Vienne maintenant l'exécution du chemin des Ardennes et le raccordement avec le Nord par Tergnier, et les produits directs ou indirects de l'embranchement de Reims dépasseront 1,800,000 fr. par an.

EMBRANCHEMENT DE THIONVILLE.

En annonçant l'autre jour l'ouverture de l'embranchement de Reims pour le 4 mai, nous avons dit deux mots de l'ouverture probable, pour le mois de septembre, de la première section de l'embranchement de Wissembourg, entre la ligne de l'Est et Hagueneau. Une autre ouverture, plus importante par ses résultats immédiats, aura lieu à la même époque; c'est celle de l'embranchement de Metz sur Thionville.

Tous les travaux de cet embranchement sont terminés, et leur dépense est comprise dans le capital et l'emprunt de l'ancienne Compagnie de Strasbourg; tous les produits nets appartiennent donc jusqu'en 1857 aux actions anciennes de l'Est, sans qu'il y ait rien à en déduire pour charges spéciales sur le capital.

(1) Le double de la circulation actuelle par terre.

La longueur de cet embranchement est de 30 kilom.; la contrée qu'il traverse est essentiellement industrielle, métallurgique surtout; il suffit, pour en avoir une idée, de dire qu'elle comprend les grandes usines de Hayange, Moyeuvre, Gorcy, Herseranges, etc. Les relations entre les deux villes de Metz et de Thionville sont tellement actives, qu'il part toutes les heures une voiture de chacune d'elles; d'après cela, on estime que la circulation pourra facilement atteindre les limites suivantes :

125,000 voyageurs à 1 fr. 50,	187,500
250,000 tonnes de marchandises : houilles, cokes, grains, farines, bois, pierres, etc., à 0,05 1/2 en moyenne sur 20 kilom. seulement.	275,000
30,000 tonnes de marchandises à 10 c. sur 20 kilom.,	60,000
Divers,	77,500
Produits directs,	600,000

ou 20,000 fr. par kilomètre.

Mais l'embranchement ne donnera pas que des produits directs, il réagira sur les produits du surplus du réseau, comme l'embranchement de Reims va le faire; comme l'ont déjà fait si heureusement les embranchements de Saint Quentin, de Dunkerque, de Calais, par rapport au tronc principal du Nord.

Les produits indirects de l'embranchement de Thionville se composeront d'environ 150,000 tonnes, faisant un trajet moyen de 69 kilom. au tarif réduit de 5 centimes, ce qui produira une recette brute de 517,500 fr. — Par suite, l'embranchement de Thionville ne doit pas être considéré comme donnant une recette brute de 20,000 fr. par kilom., mais bien de 37,250 fr. L'ouverture devant avoir lieu vers le mois de septembre prochain, les recettes pour 1854 pourront s'élever à 400,000 fr. environ.

Si, maintenant, on réunit ensemble les produits des embranchements de Reims, de Thionville et de Hagueneau, et qu'on les ajoute aux recettes de la ligne principale et aux économies que procure l'exploitation directe de Bâle, il est facile de prévoir que le revenu de l'année 1854 dépassera certainement 65 fr. par action.

AD. BLAISE (des Vosges).

Compagnie des Mines de la Loire.

La Compagnie des mines de la Loire a réuni ses actionnaires en assemblée générale et extraordinaire le 8 de ce mois.

L'assemblée générale ordinaire a eu à connaître des comptes de l'exercice 1853, se soldant par un bénéfice de 3,262,000 fr. Le dividende a été fixé à 42 fr. par action.

L'assemblée générale extraordinaire a reçu communication d'un projet de reconstitution préparé par le Conseil, et ayant pour objet de régulariser la position de l'entreprise.

D'après ce projet, la Compagnie des Mines de la Loire se transformerait, sous le même titre, en Société anonyme; elle se formerait des concessions suivantes :

Beaubrun,
Quartier-Gaillard,
Dourdel et Montsalson,
Le Cluzel,
Le Villars,
La Chana.

Le surplus des concessions appartenant aujourd'hui à la Compagnie des mines de la Loire, formerait trois autres sociétés anonymes distinctes, savoir :

1° La Société des mines de St-Étienne avec les concessions de :

Terre-Noire,
Le Treuil,
La Roche,
Côte-Thiollière,
Bérard,
Chaney,
Méons.

2° La Société des mines de Montrambert et la Béraudière, exploitant ces deux concessions, les plus considérables de tout le groupe.

3° La Société des mines de Rive-de-Gier, comprenant toutes les concessions de ce groupe acquises par les mines de la Loire.

Aux termes du projet soumis à l'assemblée des actionnaires et approuvé par elle, la propriété du canal de Givors, représentée par des actions, resterait aux quatre compagnies; l'exploitation serait faite, en raison de la proximité, par la Société des mines de Rive-de-Gier, qui rendrait compte des résultats à ses co-intéressés.

Tous les entrepôts et les services de transport organisés à grands frais par les Mines de la Loire, demeurent attachés au groupe que conserve la compagnie-mère, et seront exploités par elle.

Le service des emprunts de l'ancienne compagnie sera également fait par la société spéciale des Mines de la Loire, tant pour son compte que pour celui des trois autres Sociétés, chacune d'elles contribuant aux frais de ce service pour une part proportionnelle au chiffre de sa production.

Enfin, pour compléter cette réorganisation et fournir à chacune des quatre sociétés un fonds de roulement en rapport avec ses besoins, il a été décidé que les 72,315 parts ou actions de la Compagnie actuelle des Mines de la Loire, seraient portées au nombre de 80.000 par l'émission de 7,685 parts nouvelles.

La Société générale de Crédit mobilier a souscrit ferme, au mois d'avril dernier, 2,000 de ces parts, dont le prix a été fixé alors à 400 fr. Les 5,685 autres parts sont offertes en ce moment, par préférence, aux actionnaires des mines de la Loire, au prix de 615 fr. l'une, et à raison de *une* part nouvelle par *douze* anciennes. A défaut des actionnaires, le Crédit mobilier prendra les parts non souscrites à un prix avantageux pour elle, et qui garantit en même temps le succès de la transformation de la Compagnie des mines de la Loire.

La semaine prochaine, nous serons sans doute en mesure de publier le rapport lu à l'assemblée générale, et le texte des résolutions prises. En attendant, nous croyons pouvoir garantir l'exactitude des faits qui précèdent; nous y ajouterons seulement que M. le comte de Morny entre dans le Conseil d'administration de la nouvelle Société des mines de la Loire, dont, suivant toute apparence, il sera le président.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de Paris à Lyon.

Les pluies constantes de ces derniers temps ont amené sur plusieurs points de la section nouvelle de Chalon à Lyon, et notamment à Pontaneveaux et à Tournus, quelques éboulements sans gravité, mais qui doivent retarder de quelques jours l'ouverture si vivement désirée de la ligne entière.

Les travaux sont partout achevés.

La seconde voie est entièrement posée ; les gares provisoires sont terminées. En un mot, tout est prêt pour l'exploitation, qui serait déjà commencée, si l'on avait pu travailler en mai et en juin, comme on travaille ordinairement *dans la belle saison*.

Du reste, ce retard sera de courte durée ; quelques travaux supplémentaires suffiront pour réparer les accidents, ou consolider les points menacés, qui ne sont pas très-nombreux.

On peut toujours compter sur une ouverture prochaine, dont le jour sera incessamment fixé.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de Bessèges à Alais.

Nous publions plus loin un décret portant concession d'un chemin de fer entre Bessèges et Alais, par Saint-Ambroix.

Le rapport de M. le ministre des travaux publics constate que la dépense de ce chemin, dont la longueur est de 30 kilomètres, est évaluée à 5,400.000 fr. Dans l'état actuel, le bassin houiller de la Cèze, dont le nouveau chemin doit verser les produits à Alais, sur l'un des embranchements réunis au réseau que possède la Compagnie de la Méditerranée, livre à la consommation environ 70,000 tonnes de houille par année. Jusqu'ici, ces charbons n'ont pu arriver sur le marché qu'avec une surcharge de frais de transport de 9 fr. par tonne, que le chemin de fer doit réduire des deux tiers.

Voilà donc, en dehors de toute rémunération directe pour le capital à engager dans l'établissement du chemin de Bessèges, une économie d'au moins 420,000 fr. à réaliser sur les frais de transport et qui profitera à la fortune publique. Cette somme ne représente pas moins de 7 3/4 0/0 du capital à dépenser; on voit par là quel bénéfice fait la Société lorsqu'elle encourage l'établissement des chemins de fer, par des subventions ou des garanties d'intérêt.

Ad. Blaise (des Vosges).

Société générale du Crédit mobilier.

La hausse considérable dont les actions du Crédit mobilier ont été l'objet depuis deux mois, nous attire une avalanche de questions. On nous demande si cette hausse est le résultat d'entreprises nouvelles concédées à cet établissement, ou si elle a uniquement pour cause le bénéfice réalisé sur de récentes opérations.

Nous ne pourrions, sans une indiscrétion qui serait blâmable, fournir tous les renseignements que nous avons sur les opérations de la Société du Crédit mobilier, ni sur les négociations relatives aux affaires que cette Société étudie. Toutefois, pour éclairer autant que possible nos lecteurs, nous allons indiquer les appréciations générales qui circulent et qui paraissent avoir motivé la hausse.

En premier lieu, nous signalons la souscription faite par le Crédit mobilier dans l'emprunt de 250 millions, qu'on disait être de 30 millions de capital, et réduite, dans la proportion générale de 48 0/0, à 14,400,000 francs.

Le prix d'émission de l'emprunt étant de 65 25, le bénéfice que représente le cours de 75 fr. s'élève à 16 0/0, en comprenant la bonification d'intérêt résultant des versements échelonnés.

Or, ce bénéfice réparti sur 120,000 actions dont se compose le capital du *Crédit mobilier* donne un dividende de — 19 fr.

La seconde affaire faite par le Crédit mobilier est la rue de Rivoli. On évalue cette opération à 20 millions de capital. Le bénéfice approximatif étant estimé à environ 15 0/0, le Crédit mobilier ayant un tiers dans l'entreprise aurait donc encore de ce chef un million à répartir en dividende, soit par action, — 8

La troisième affaire est celle traitée il y a déjà longtemps par le Crédit mobilier avec la Société des Mines de la Loire, et dans laquelle le Crédit mobilier reçoit deux mille actions au cours de 400 fr. — Ces actions, qui vont être divisées en quatre, se négocient actuellement à environ 650 fr., et, par conséquent, le bénéfice pour le Crédit mobilier serait de 500,000 fr., soit par action, — 4

Il y aurait donc, aux cours que nous avons rappelés, et jusqu'à ce jour, c'est-à-dire pour une période de cinq mois, un dividende, par action, de — 31 fr.

sans y comprendre l'intérêt du capital social.

On ajoute à ces diverses opérations, la fusion générale des Compagnies de gaz de Paris, dans laquelle environ 10,000 actions seraient livrées au pair au Crédit mobilier; on évalue la prime sur ces actions à 150 fr., soit, sur 10,000 actions, un bénéfice de 1,500,000 fr.

On attribue au Crédit mobilier d'autres probabilités de bénéfice que nous nous bornons à indiquer :

1° La réunion en une seule Compagnie des diverses entreprises d'omnibus;

2° Le bénéfice sur les fonds déposés en comptes courants et employés en obligations ou valeurs rapportant plus de 5 0/0;

3° Le bénéfice sur les valeurs achetées en avril et, dit-on, revendues fin mai.

Il peut donc résulter de ces éléments divers des avantages tels que le dividende soit très-élevé pour l'année 1854.

Quoi qu'il en soit, et sans nous appesantir davantage sur toutes ces causes de hausse, nous rappellerons que le dividende de 1853 et l'intérêt du 1er semestre de 1854 représentent 37 fr. 50, qui seront payés à partir du 1er juillet prochain. Sur le cours de 760 fr., le prix réel d'une action du Crédit mobilier n'est, par conséquent, que de 722 50; or, beaucoup de spéculateurs en ont acheté ferme et les ont revendues à prime, dont 20 fr., ce qui, en cas de baisse, leur fait revenir l'action à 702 50; et comme, sur le cours de 760 fr., l'écart est de 40 fr., il en résulte que le spéculateur qui a acheté ferme à 760 fr. et revendu à prime, dont 20 fr., à 800 fr., en cas de hausse, gagne 40 fr. par action; et nous le répétons, en cas de baisse, il se trouve acheteur, à la fin du mois, au prix de 702 50.

Or, si l'on considère le prix élevé atteint l'année dernière par les actions du Crédit mobilier, on reconnaîtra que le prix de 702 fr. 50 est très-faible et ne correspond pas aux prévisions que nous venons d'énumérer.

G. Lenoir.

Conversion des Obligations de chemins de fer (1).

A l'origine des chemins de fer en France, et jusqu'à une époque assez récente, 1851 environ, le capital des Compagnies était exclusivement composé, au début, d'actions ayant toutes des charges semblables et des droits égaux. Les emprunts et les titres dits *obligations* qui les représentent, n'apparaissaient dans la constitution financière des Compagnies qu'après l'épuisement du capital en actions, lorsque les devis étaient dépassés, ou que le développement du trafic rendait nécessaires de nouvelles installations, un matériel plus considérable, etc.

Tel n'avait point été le système anglais. Celui-ci divisait toujours le capital en deux portions inégales. L'une, formant les deux tiers environ, était représentée par des actions; l'autre, formant le dernier tiers, était levée par voie d'emprunt. L'usage de ce système était fort simple. Les souscripteurs d'actions versaient d'abord la moitié du montant de celles-ci; puis, ce versement effectué et constituant un gage, la Compagnie avait recours à l'emprunt pour une somme égale au premier paiement des actionnaires, et il n'était adressé d'appel à ceux-ci pour la seconde moitié de leur souscription, formant le complément du capital social, qu'après l'emploi des deux premiers tiers de ce capital.

Pour peu qu'on y réfléchisse, on reconnaîtra que cette combinaison repose sur une observation exacte des phénomènes économiques relatifs, tant à la formation qu'à la division des capitaux, et surtout à leur possession.

Les capitaux sont détenus et possédés par des propriétaires dont les besoins et les goûts sont très-divers. Les uns se contentent d'un revenu faible, mais ils le veulent certain et accompagné de garanties sérieuses contre la perte du principal; d'autres préfèrent un revenu plus élevé, progressif, même au prix de quelques chances aléatoires, dont l'imprévu ne leur déplaît pas. — A ceux-ci, les actions conviennent; à ceux-là, les obligations.

Depuis deux ans, l'administration supérieure et les soumissionnaires de lignes nouvelles ont compris en France tous les mérites de cette combinaison. Aussi, les concessions ont-elles été faites depuis lors sur cette base, qu'une partie, les 2/5 du capital, seraient réunis par voie d'emprunt, et les trois autres cinquièmes sous forme d'actions.

A l'heure qu'il est, en ajoutant aux obligations émises ou à émettre pour les nouvelles lignes, les emprunts contractés par les anciennes Compagnies, après l'épuisement de leur capital, on arrive à un total de plus de 800 millions d'obligations, soit environ 1,200 millions à rembourser par voie d'amortissement.

Ce chiffre, déjà considérable, doit s'augmenter encore. A mesure que le nombre des chemins de fer productifs diminue, et que le système de la garantie d'intérêt devient d'une application plus générale et plus nécessaire pour la formation des nouvelles Compagnies, le rapport entre les actions et les obligations se modifie; celles-ci augmentent, ou du moins elles doivent augmenter en nombre, parce que l'on pénètre plus avant dans la catégorie des capitaux craintifs, qui veulent, par dessus tout, de la sécurité pour le principal, de la régularité pour le revenu, et en même temps des facilités pour la réalisation.

Ces diverses conditions sont-elles remplies aujourd'hui? Nous ne craignons pas de dire qu'elles ne le sont que d'une manière incomplète, et que si la régularité du revenu existe, si le remboursement par les Compagnies est assuré pour l'époque du tirage, il est néanmoins très-difficile de réaliser avant le temps des sommes un peu considérables, sans avoir à redouter une perte de capital assez sensible.

Frappé de cet état de choses, préoccupé des inconvénients qu'il pouvait avoir dans l'avenir, qu'il avait déjà dans le présent, puisque les puissantes Compagnies du Nord, de Lyon, de Rouen, n'avaient pu placer leur dernier emprunt, nous en avons recherché la cause, et nous croyons l'avoir trouvée dans l'absence d'un marché courant et régulier pour l'achat et la vente des obligations.

Maintenant, pourquoi le marché n'existe-t-il pas pour les obligations? C'est uniquement parce qu'il y a une trop grande multiplicité de titres, ayant des coupures et des revenus différents, ainsi que des époques de paiement variables.

Non-seulement chaque Compagnie a ses obligations spéciales, mais la même Compagnie a plusieurs espèces d'obligations, dont les unes rapportent nominalement soit 3, soit 4, soit 5, soit 6 0/0, qui sont remboursables à 500 fr., à 625 ou à 650, ou 1,000, à 1,250 ou à 1,350 fr. (1). Comment voulez-vous que le public se reconnaisse dans tout cela et qu'il se rende compte de la valeur relative de chaque titre? Cela est impossible: aussi les obligations n'ont-elles pas de marché et restent-elles dans un état d'abandon fâcheux.

Rien de plus curieux et de plus déplorable à la fois que les anomalies que présente à cet égard la cote officielle.

Parmi les obligations 3 0/0 :

Celles du Nord sont à	315 fr.
Celles d'Orléans, à	310
Et celles de la Méditerranée, garanties par l'Etat, à	310
Les obligations de 1000 fr. de l'Ouest sont à	995
Celles de Lyon, à	1,025
Celles de Rouen, à	975
Celles d'Orléans, à	1,000

Toutes ces obligations sont pourtant également bonnes, surtout depuis les fusions qui ont fait disparaître les Compagnies dont le crédit n'était pas solide; pourquoi, dès-lors, ces différences entre valeurs semblables? et pourquoi y a-t-il si peu de cours inscrits journellement à la cote officielle? sinon pour la cause indiquée tout à l'heure : la multiplicité infinie des titres.

Que ces différences aient été motivées à

---

(1) Cet article était rédigé lorsque nous avons reçu d'un anonyme un travail sur le même sujet. Nous invitons l'auteur à se faire connaître et à venir conférer avec nous sur cette importante question.

(1) Orléans a des obligations rapportant 50 fr., remboursables à 1,250 fr., et des obligations rapportant 15 fr., remboursables à 500 fr.

Rouen a des obligations rapportant 4 0/0 et d'autres rapportant 5 0/0, remboursables les unes et les autres à 1,250 fr.

Strasbourg a des obligations rapportant 25 fr. et remboursables à 650 fr.; et il fait le service des obligations de Bâle, donnant le même revenu et remboursables à 625 fr.

Le Havre a des obligations rapportant, les unes 50 fr., les autres 60 fr., et toutes remboursables à 1,250 fr.

La Méditerranée a des obligations rapportant 50 fr.; d'autres 25 fr., d'autres encore 15 fr.

Le Grand-Central, depuis sa fusion avec les chemins de la Loire, a six ou sept natures d'obligations, dont les revenus sont de 15, de 20, de 25, de 50 et de 54 fr., et le remboursement de 500 fr., de 625 fr., de 1,000 fr., de 1,250 fr. et de 1,350 fr.

l'époque de la création des titres par des circonstances spéciales, nous ne le nions pas; mais aujourd'hui cette diversité a des inconvénients tels, elle jette une si grande confusion dans l'esprit du public, que le marché ne s'établit pas, et qu'il est presque aussi difficile d'acheter que de vendre.

Le remède à cet état de choses, c'est d'abord la conversion de tous les titres d'emprunt des chemins de fer en un titre unique, ayant une seule coupure, un revenu uniforme, un chiffre pareil de remboursement, un même amortissement, une même époque de paiement; c'est, ensuite, la cote à terme, qui, presqu'à elle seule, constitue ce qu'on appelle le marché.

La Société générale de Crédit mobilier, dans son rapport à l'assemblée générale, a signalé la conversion des obligations de chemins de fer en un titre unique, comme une opération à laquelle elle songeait. Sa position est, en effet, excellente pour la faire. Elle peut réunir toutes ou du moins presque toutes les Compagnies, les syndiquer, faire verser dans une caisse commune les annuités à servir, échanger les titres actuels contre des titres nouveaux, en payant ou faisant payer les soultes que les calculs de conversion feront connaître, et constituer ainsi le 3 0/0 des chemins de fer, sans distinction de Compagnie, comme l'Etat a constitué son 3 0/0, d'une manière uniforme, sans distinguer les taux et les époques d'émission.

Cette opération n'est pas nécessaire seulement dans l'intérêt des détenteurs actuels d'obligations de chemins de fer, elle l'est aussi pour l'émission, à des prix convenables, des emprunts que les nouvelles Compagnies sont autorisées à émettre; elle l'est surtout pour créer à l'avance aux Compagnies qui entreprendront des chemins, ne rapportant que 4 à 5 0/0, les moyens de trouver des capitaux. Sous ce rapport et à ce point de vue de l'avenir, c'est une question qui ne nous semble pas indigne de fixer l'attention éclairée de M. le ministre des travaux publics.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer Grand-Central.

Des transactions directes, nombreuses et importantes, ont eu lieu cette semaine, sur les obligations du Grand-Central. A ce propos, nous croyons utile de donner ici la liste des titres d'emprunt dont le service est fait par cette Compagnie (1).

Les titres en circulation aujourd'hui se composent:

1° Sous le nom de la Compagnie du Grand-Central,

De 25,000 obligations rapportant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. Ces titres représentent le prix payé aux actionnaires de la Compagnie de Rhône-et-Loire pour leur apport.

106,007 obligations de même nature que les précédentes, représentant l'emprunt de 30 millions voté pour la réfection des chemins de la Loire, ont été souscrites par le Crédit mobilier, mais elles ne sont pas encore émises. Le nombre total des obligations 3 0/0 sera ainsi de 131,007;

2° Sous le nom de la Compagnie de jonction du Rhône à la Loire,

De 102,614 obligations garanties par l'Etat, rapportant 25 fr. et remboursables à 625 fr.

Ces obligations ont été délivrées, savoir:

95,374 aux anciens actionnaires de Saint-Etienne à Lyon en échange de leurs titres.

7,240 pour le même objet aux actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire.

3° Sous le même nom de la Compagnie de jonction:

11,600 obligations garanties par l'État rapportent 15 f., et sont remboursables à 500 fr.; elles ont été emises aux actionnaires d'Andrezieux à Roanne, en échange de leurs titres.

La Compagnie du Grand-Central garde en outre en portefeuille 52,043 obligations de Rhône-et-Loire, de même nature que les précédentes, et jouissant de la même garantie, pour échanger à mesure de leur présentation contre les titres d'emprunt des anciennes compagnies liquidées, lesquels sont encore en circulation, savoir:

De la Compagnie de SAINT-ETIENNE A LYON:

A 8,885 obligations de l'emprunt de 1850; 50 fr. d'intérêt et 1,250 fr. de remboursement.

B 412 obligations des emprunts réunis; 50 fr. d'intérêt et 1,250 fr. de remboursement.

C 2,946 reconnaissances de capitalisation; 54 fr. d'intérêt et 1,350 fr. de remboursement.

De la Compagnie de SAINT-ETIENNE A LA LOIRE:

D 182 obligations de 1843; 50 fr. d'intérêt et 1,000 fr. de remboursement.

E 508 obligations de 1847; 50 fr. d'interêt et 1,000 fr. de remboursement.

*De la Compagnie d'*ANDREZIEUX A ROANNE:

F 3,020 obligations de premier ordre; 25 fr. d'intérêt et 500 fr. de remboursement.

G 1,940 obligations de deuxième ordre; 20 fr. d'intérêt et 500 fr. de remboursement.

C'est donc en tout *neuf* titres en circulation.

Il est inutile d'insister pour faire sentir les inconvénients d'une pareille division, qui rend la plupart des titres invendables, et porte ainsi une atteinte indirecte au crédit de la Compagnie. L'intérêt des porteurs et celui de la société réclament donc également une conversion de toutes ces valeurs en un seul titre.

Au moyen de la conversion partielle qu'elle a décidée, la Compagnie aura encore trois natures d'obligations, savoir:

1° Les siennes propres, au nombre de 131,007, produisant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr.;

2° Celles de Rhône-et-Loire, au nombre de 102,614, produisant 25 fr. d'intérêt et remboursables à 625 fr.

3° Celles de Rhône-et-Loire, au nombre de 63,643, produisant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr.

Trois titres, c'est encore trop; il n'en faut qu'un seul. La conversion peut être difficile, mais elle n'est pas impossible, et elle rendra autant de services à la Compagnie qu'aux porteurs de ses engagements.

AD. BLAISE (des Vosges).

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 8 juin 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	279,493,847 43
Numéraire dans les succursales.	189,060,693 »
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	693,896 78
Portefeuille de Paris, dont 48,203,651 fr. 97 provenant des succursales..........	133,729,207 77
Portefeuille des succursales, effets sur place............	158,344,720 »
Avances sur lingots et monnaies	2,075,200 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	1,450,993 »
Avances sur effets publics français....................	19,096,936 10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	6,112,050 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	36,021,500 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales............	13,312,470 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..............	70,000,000 »
Escompte au trésor de bons du trésor.	30,000,000 »
Rentes de la réserve.........	10,000,000 »
Rentes, fonds disponibles.....	55,447,573 97
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	4,034,088 »
Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte...........	» »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	1,401,415 21
Divers......................	1,097,847 88
Effets en souffrance.........	178,576 94
	1,015,881,016 05

PASSIF.

Capital de la Banque.........	91,250,000 »
Réserve de la Banque........	12,980,750 14

(1) On sait que le capital *actions* du Grand-Central est de 90 millions.

Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque	446,122,800 »
Billets au porteur en circulation, des succursales	136,841,575 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	6,316,261 95
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	11,875,623 »
Compte courant du Trésor créditeur	85,870,391 18
Comptes courants de Paris	171,327,545 55
Comptes courants dans les succursales	34,122,426 »
Dividendes à payer	324,094 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales	10,946,058 54
Droits de garde	43,799 80
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,289,406 42
Divers	2,298,584 52
	1,015,881,016 05

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,
Comte D'ARGOUT.

ACTES OFFICIELS.

Chemin de fer de Bessèges à Alais.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 7 juin 1854.

Sire,

J'ai l'honneur de présenter à la signature de Votre Majesté un projet de décret, portant concession, au profit de MM. de Veau de Robiac, Varin d'Ainvelle et Emile Silhol, d'un chemin de fer de Bessèges à Alais par Saint-Ambroix.

La longueur de ce chemin est d'environ 30 kilomètres ; la dépense en est évaluée à 5,400,000 fr. ; la Compagnie se charge de l'exécuter entièrement à ses frais, sans garantie d'intérêt et sans subvention.

Il est destiné à desservir le bassin houiller de la Cèze, dont les produits, malgré leur qualité supérieure, ne peuvent soutenir dans la vallée du Rhône la concurrence avec les charbons du bassin du Gardon, à raison de l'imperfection des moyens de communication et du prix des transports.

Ce prix, qui de Bessèges à Alais est actuellement de 9 fr., sera réduit de près des deux tiers, lorsqu'une voie de fer aura remplacé la route de terre, et il est permis d'espérer que l'exportation des charbons du bassin de la Cèze, qui aujourd'hui ne s'élève pas, par année, au delà de 70,000 tonnes, prendra alors un notable développement.

Le chemin de fer de Bessèges à Alais présente donc tous les caractères de l'utilité publique, et le décret par lequel Votre Majesté en autorisera l'exécution sera un véritable bienfait pour l'industrie de la contrée.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-obéissant et très-fidèle serviteur et sujet,

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
P. MAGNE.

L'an mil huit cent cinquante-quatre, et le 7 juin,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part,

Et MM. :

De Veau de Robiac, tant en son nom personnel que comme se portant fort de M. Emile Silhol ;

Varin d'Ainvelle, député au Corps législatif, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à MM. de Veau de Robiac, Varin d'Ainvelle et Emile Silhol, un chemin de fer de Bessèges à Alais, par Saint-Ambroix, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. MM. de Veau de Robiac, Varin d'Ainvelle et Emile Silhol s'engagent à exécuter entièrement à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

Art. 3. Les actions à émettre pour la réalisation du capital nécessaire ne pourront être négociées en France qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 4. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
Signé, P. MAGNE.

Approuvé l'écriture :
Signé VARIN D'AINVELLE.

Approuvé tant en mon nom personnel que comme me portant fort pour M. Emile Silhol,
Signé, DE ROBIAC.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le sénatus consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 8 mai 1841 et celle du 15 juillet 1845, titre VII ;

Vu la convention passée cejourd'hui entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les sieurs de Veau de Robiac, tant en son nom personnel que comme se portant fort du sieur Emile Silhol, et Varin d'Ainvelle, député au Corps législatif ;

Ladite convention ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Bessèges à Alais, par Saint-Ambroix (Gard) ;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention ;

Vu le certificat délivré, le 27 mai 1854, par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations constatant le dépôt de sommes et valeurs représentant un cautionnement de cent cinquante mille francs (150,000 fr.) :

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention passée cejourd'hui entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les sieurs de Veau de Robiac, tant en son nom personnel que comme se portant fort du sieur Emile Silhol, et Varin d'Ainvelle, est approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'Etat qu'à la charge des sus-nommés, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée au présent décret.

Art. 3. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à cette négociation avant l'accomplissement de la condition susdite.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

Fait au palais de Saint-Cloud, le 7 juin 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
P. MAGNE.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
—	—	—	—
ORLÉANS,	887,626 »	217,325	32.4
NORD,	724,560 »	72,437	11.1
ROUEN,	207,570 »	2,102	1.0
HAVRE,	89,581 »	3,964	4.6
LYON,	415,597 »	22,694	5.7
EST,	646,106 »	57,710	9.8
MÉDITERRANÉE,	197,895 »	50,584	34.3
Gd CENTRAL,	172,553 »	9,077	5.5
		Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
OUEST (1),	143,890 »	5,503	3.7

(1) Les recettes de la section ouverte depuis le 1er juin, entre Nogent-le-Retrou et le Mans, ne figurent pas dans ce total.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

BORDEAUX A LA TESTE. — Assemblée générale, le 19 juin, à 2 heures, dans une des salles de la Bourse, à Bordeaux. Dix actions donnent le droit d y assister.

ORSAY. — Assemblée générale, le jeudi 15 juin, à 2 heures, 35, rue Neuve-des-Petits-Champs.

APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

LYON. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

OUEST SUISSE. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

ANVERS A ROTTERDAM. — Septième et dernier versement de 25 francs, exigible à partir du 22 juin.

SUÉDOIS (Compagnie royale du chemin de fer) — Versement de 25 francs par action.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 300 fr. avant le 15 juin et 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

NORD. — Dividende de 30 fr. à partir du 1er juillet.

7 fr. 50 par obligation.

ORLÉANS. — 32 fr. 10 c.

1er juillet, 25 fr. aux obligations des premier et deuxième emprunts; 7 fr. 50 aux obligations 1852 et 1854. Dès le 15, dépôt des coupons ou titres.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30.
(Voir aux échanges de titres.)

LYON. — Quatrième coupon des obligations.
A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

ROUEN AU HAVRE. — 12 fr. par action.

OUEST. — 16 fr. par action.

ST-GERMAIN. — Dividende de 20 fr.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt 5 0/0.

DIEPPE ET FÉCAMP. — 11 fr.

ANDREZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

VICTOR-EMMANUEL. — Intérêts à 1/2 0/0.

MINES DE LA LOIRE. — Dividende de 22 fr.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

Les actionnaires qui ne se sont pas présentés pour recevoir les dividendes de 1839, de 1845, de 1846, sont prévenus que le délai est ajourné jusqu'au 31 décembre. On peut se présenter : à Roanne, à la caisse; à Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin; à Paris, chez Maurice Sautter; à Genève, chez Heutsch et Chauvet.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Dividende de 100 fr. par action, dont 50 fr. payables le 30 juin 1854 sur le coupon n° 2, et 50 fr. le 31 décembre.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

STOLBERG. — Le dividende de fr. 50 sera payé, à partir du 1er juillet 1854, pour les actions entières, rue de Luxembourg, 47; pour les dixièmes d'action, 45, rue de Lancry.

EMPRUNT LOMBARDO-VÉNITIEN. — Coupon d'intérêt échéant le 1er juin.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

MINES DE LA LOIRE. — Souscription de 5,685 actions sur 7,685, au prix de 615 fr. par action. La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr. versés comptant, et le reste, dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854, de la clôture de la souscription.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la Caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

EST. — Depuis le 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échus le 1er juin.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur, de dix à trois heures, depuis le 22 mai.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDREZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations.

CENTRAL SUISSE. — Voir dans le numéro du 20 mai.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

NORD. — Les numéros de la 1re, 2e et 3e série d'obligations, et les numéros du 1er tirage des obligations d'Amiens à Boulogne, ont été publiés dans le numéro du 3 juin.

Le remboursement aura lieu à partir du 1er juillet.

EST. — Depuis le 1er juin remboursement des obligations sorties au tirage du 4 mai.

GRAND-CENTRAL. — Depuis le 15 mai, remboursement des obligations de Rhône-et-Loire sorties au tirage du 9 mai.

Remboursement à partir du 1er juillet des obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement sorties au tirage du 30 mai.

OUEST. — Voir, dans le numéro du 20 mai, les numéros sortis au tirage du 17 mai.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; do 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

PRÉFECTURE DE LA SEINE. — Nous avons publié le 20 mai les numéros sortis au tirage du 1er mai 1854.

Voir, dans le numéro du 3 juin, les numéros gagnants du 10e tirage.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Voir, dans le corps du journal, les numéros du tirage des 66 obligations à rembourser le 1er juillet.

Paiements à Verviers; à Liége, chez MM. Nagelmackers et Lerfontaine; à Paris, chez Rougemont et Lowenberg; à Londres, chez Devaux et Cie.

C. DEVINA.

Mines et fonderies de la Nouvelle-Montagne.

Assemblée générale des actionnaires de la Société des mines et fonderies de la Nouvelle-Montagne (zinc et plomb), qui a eu lieu à Engis, près Liege, le 24 avril 1854, sous la présidence de M. Armand-Simonis.

Le nombre des actions représentées était de 1,679. Lecture a été donnée :

1° Du rapport du Conseil d'administration sur les opérations de l'exercice 1853;

2° Du rapport des Commissaires approuvant les comptes de cet exercice;

3° Du rapport du Directeur sur l'état des travaux et la marche des usines confiées à ses soins.

D'après ces rapports :

Pendant l'exercice 1853, la production de la Nouvelle-Montagne a été de 2,264,735 kil. zinc,
et 710,970 k. plomb.

Les bénéfices nets résultant des opérations de cet exercice, déduction faite des frais généraux, dépréciation des immeubles et du matériel, et des charges de l'emprunt, se sont élevés à 489,022 fr. 47 c.

N. B. Dans l'estimation de l'inventaire au

31 décembre 1853, la valeur du stock, qui se composait de 652 401 kilog. de zinc.
Id. de 92,206 Id. de plomb, a été portée seulement, pour éviter tout mécompte sur leur réalisation,
A 40 fr. les 100 kilog. pour les zincs;
Et 45 fr. id. pour les plombs.

Sur le bénéfice net de	489,022 47
Il y a eu à prélever :	
1° D'après l'art. 11 des statuts, à titre de premier dividende aux actionnaires, une somme représentant 5 0/0 sur les actions, soit	150,000 »
Laissant, à titre de bénéfice éventuel, une somme de	339,022 47
Dont à déduire, aux termes de l'art. 14, 25 0/0 pour la formation des fonds de réserve et la rémunération des membres du Conseil, du directeur et des commissaires,	84,755 61
Reste	254,266 86
L'assemblée, d'accord avec la proposition faite par le Conseil, a décidé que, sur cette somme, il serait prélevé en faveur des actionnaires celle de représentant un second dividende de 5 0/0 ou 50 fr. par action, et élevant ainsi à 100 fr. par chaque action le dividende total de l'exercice 1853.	150,000 »
L'assemblée, sur la proposition du Conseil, a décidé en outre que le surplus, soit	104,266 86

sera affecté comme dépréciation en déduction de la valeur des immeubles, constructions et travaux.

Enfin, sur la proposition du Conseil, l'assemblée a décidé que le paiement des 1er et 2e dividendes aura lieu comme suit :

50 fr. par action le 30 juin 1854;
50 fr. id. le 31 décembre 1854.

M. Auguste Michelet, membre du Conseil sortant, a été réélu administrateur.

MM. Adolpho Simonis, Jules Mall, Lucien Masson, Alfred de Grand Ry et Dupin ont été réélus commissaires.

Le tirage des 66 obligations de l'emprunt remboursables le 1er juillet a eu lieu en présence de l'assemblée; les numéros sortis sont les suivants :

356 — 539 — 163 — 500 — 738 — 526 — 785 — 527 — 66 — 367 — 301 — 405 — 582 — 469 — 651 — 166 — 308 — 698 — 124 — 779 — 252 — 196 — 243 — 564 — 727 — 787 — 437 — 763 — 796 — 554 — 608 — 514 — 440 — 101 — 745 — 540 — 88 — 428 — 188 — 509 — 525 — 671 — 251 — 446 — 736 — 750 — 425 — 258 — 314 — 128 — 91 — 98 — 686 — 585 — 290 — 158 — 200 — 772 — 109 — 131 — 492 — 616 — 156 — 520 — 533 — 762.

Le paiement de ces obligations, ainsi que celui des dividendes, aura lieu aux époques indiquées et comme d'usage :

Au siége social, à Verviers, chez MM. Nagelmacker et Cerfontaine; à Liége, chez M. Rougemont de Lowemberg; à Paris, chez MM. C. Devaux et Ce; à Londres,

---

Compagnie génevoise des colonies suisses de Sétif.

Le Conseil d'administration faisant en ce moment construire quatre nouveaux villages qui seront terminés à la fin de l'été, a décidé d'émettre une troisième série de 600 actions de 500 fr.

Chaque souscripteur reçoit, contre le versement intégral : 1° une action financière de 500 fr. portant intérêt à 5 0/0 l'an, et remboursable par tirage au sort en 625 fr.; 2° une action de jouissance donnant droit, chaque année, à un prorata des produits sous forme de dividende.

Les actions financières de la présente émission seront exceptionnellement munies de leur coupon sémestriel d'intérêts échéant au 1er septembre prochain, ce qui procurera aux souscripteurs une bonification de plus de quatre mois d'intérêts.

La Compagnie ayant, par le fait de l'établissment du premier village, acquis une ferme de 800 hectares, une partie de ce terrain a été mise cette année en exploitation, et permettra de distribuer, dans le premier trimestre de 1855, un dividende aux actions de jouissance.

La souscription est ouverte :
A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce;
A Paris, chez MM. G. Des Arts, Mussard et Ce, rue de Provence, 34;
A Marseille, chez MM. Pascal fils et Ce.

Elle sera close le 5 juillet prochain, et il sera tenu compte alors, s'il y a lieu, du droit réservé par les statuts aux porteurs d'actions déjà émises.

Genève, 5 juin 1854.

Par ordre du Conseil,

Le secrétaire général,
E. GAMBINI.

Glaces d'Aix-la-Chapelle.

Assemblée générale du 27 mai 1854.

Il a été décidé que je porterais les faits suivants à la connaissance de MM. les actionnaires.

1° Que loin d'avoir employé, comme d'autres établissements similaires, plusieurs années pour créer notre grande manufacture, les fours de fusion, les ateliers de polissage, de savonnage, de doucissage et d'étamage, sont en activité à tel point que déjà des glaces ont été livrées aux acheteurs;

2° Que nos produits sont supérieurs sous plusieurs rapports à ceux des meilleures manufactures d'Europe;

3° Que les dépenses resteront au-dessous des prévisions, et qu'un fonds de roulement de plus de trois millions de francs restera libre sur le capital social; et,

4° Que non-seulement les intérêts seront payés sur les produits, mais qu'à moins de circonstances imprévues, un dividende pourra être distribué aux actionnaires pour l'exercice 1854.

Le directeur général,
L. HÉNOCH.

Forges.

SAINT-DIZIER.

La faiblesse de la demande, le maintien des prix résument la situation de nos groupes métallurgiques. Nos marchés français présentent en cela un contraste particulier avec les marchés anglais. Pendant que le calme des cours domine chez nous, les prix des fontes et des fers dans toutes les spécialités augmentent continuellement, et sur tous les points en Angleterre, où ils vont atteindre bientôt les hauts prix des années de prospérité. C'est une preuve évidente de la conduite sage et prudente de nos producteurs.

Quant à ce qui regarde nos prix de place, il n'y a point de variations notables; les prix cotés par nous jeudi dernier sont encore raisonnés aujourd'hui.

PARIS.

On jugera, par l'avenir, des effets de la délibération des maîtres de forge de la Champagne et de la Bourgogne, dont nous avons déjà parlé. La vente est rendue plus facile pour les réassortiments qu'on trouve dans un entrepôt fourni des produits de ces groupes. La classification de tous les fers efface la complication qui existait dans les prix des fers extrà, et fait ressortir le prix de chaque spécialité, l'écart des prix entre les classes étant une fois connu. Mais, selon nous, il est naturellement une conséquence plus grave qui se rattache à l'établissement d'un entrepôt commun. C'est que, chaque usine ayant son dépôt, le pouvoir des gros marchands de Paris tombe de lui-même, car il est hors de doute que le marchand de fers ne puise pas plutôt ses assortiments dans l'entrepôt. Nos usiniers ne seront plus exposés, comme ils l'étaient au mois d'avril 1853, à subir le joug du gros commerce de Paris. On se rappelle qu'à cette époque l'impulsion donnée aux travaux publics a décidé la hausse des métaux. Les marchands, approvisionnés dans un moment où les fers étaient à bas prix, se sont trouvés un instant les maîtres du marché, et, dans le but de profiter d'une augmentation plus forte, concertaient chaque semaine une hausse nouvelle.

Pendant la semaine, la Bourse s'est montrée sans inquiétude et a cru plus que jamais à l'accord des quatre puissances; les cours y ont gagné et ont monté rapidement plusieurs jours de suite. Cette hausse sur toutes les valeurs publiques n'a aucunement réagi sur le mouvement industriel et commercial. La vente des fers, des fontes et des métaux a été assez calme.

La cote des métaux a éprouvé des variations sensibles; les affaires sont insignifiantes et, par suite du ralentissement il y a faiblesse dans les prix et tendance à la baisse; quelques-uns déjà ont marqué le mouvement; cette mauvaise tenue est causée par les avis défavorables des marchés régulateurs. On cote ainsi à Paris : Cuivre de Russie 320 330 fr., d'Angleterre 317 50 322 50, de Suède 305 310, du Chili 292 295, laminé rouge 345 350, laminé jaune 320. — Etain anglais 310, Banca 320 325, Détroits 315 317.—Plomb de France 67, d'Espagne 67, plomb laminé 75. — Zinc brut 59, Vieille-Montagne 63, zinc laminé 70 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Le mouvement ascendant des fers et des

fontes, encouragé par les nouvelles plus rassurantes du théâtre de la guerre, favorisé aussi par les commandes abondantes et par les exportations importantes de la fonte, a fait encore de nouveaux progrès. Voici un avis mandé de Londres en date du 26 mai : les fers anglais sont pleinement en hausse de 3 fr. 50 c. à 6 fr. 25. Jusqu'ici on n'annonce pas de changements arrêtés par les maîtres de forges de Staffordshire, mais il est difficile d'y obtenir des marchés aux prix actuels ; on s'attend en général à une hausse qui sera fixée dans leur prochaine réunion. A Glascow, les opérations en fontes en gueuses ont été très-animées et les prix ont haussé très-rapidement ; on a coté à la clôture du marché 111 fr. 25 c. pour numéros mélangés franco à bord à la Clyde. Les fers en barres au Staffordshire sont cotés 287 fr. 50 c. à 300 fr.

— Une correspondance de Glascow (25 mai) présente la situation tout aussi favorable; la hausse persiste et les prix approchent du taux le plus élevé auquel ils étaient parvenus en 1845. Le marché a été très-animé; les prix ont haussé tous les jours de 60 cent. environ ; hier, on a fait des affaires considérables à 108 fr. 75 et 109 fr. 30 c. pour numéros mélangés; pour l'embarquement il a été traité, savoir : n° 1, 110 f. et 110 f. 60 c. ; n° 3, à 106 fr. 25 c.; les sortes d'Amérique ont obtenu jusqu'à 111 fr. 25 et 112 fr. 50. Les exportations de la semaine de Glascow et de Greenock ont été de 2,830 tonnes fontes en gueuses et de 624 tonnes barres ; celles de Leeth et de Grangemouth ont également été très-considérables.

Prix des fers et charbons en Belgique.

On écrit de Liége, le 28 mai :

Les prix de la cote de la semaine passée restent fermes sans variation (120 fr. fonte affinage; 140, 150, 160, 170 fr. fonte moulage; 220, 250, 270 fers).

Des propositions pour des marchés importants de fonte d'affinage pour l'exportation à fournir l'année prochaine ont été faites depuis peu, mais nos producteurs n'ont pas voulu céder en dessous du prix de fr. 12 par 100 kil. pris à l'usine.

Il semblerait donc que la confiance renaît un peu, et que d'ici à quelque temps nous aurons une reprise à signaler.

Il règne toujours beaucoup d'activité dans nos grandes usines, activité maintenue par l'exécution des anciens engagements.

— Charleroi, 28 mai :

La situation de la métallurgie présente une amélioration sur les semaines précédentes ; non pas qu'on puisse signaler la hausse, mais parce que les demandes sont plus actives et les prix mieux tenus. Ce sont toujours les mêmes prix que nous citons pour mémoire : fers en barres 230, 250, 270 fr.; fonte à fer 120 fr.; fonte pour moulage 140, 150, 160 et 170 fr. Ce qui contribue à maintenir les prix, dit un journal de Charleroi, c'est l'abaissement de droit que doivent subir les fers, à la frontière de France, le 1er janvier 1855.

Les prix sont également fermes pour les charbons; il est arrivé de fortes demandes, faites à 19 50 et 20 fr. les houilles grasses, 18 50 et 18 fr. les demi-grasses, 17 et 16 50 les gailletteries. Les petits bateaux de canal manquent. Le cours du fret pour la France n'a pas varié; on a frété à 4 75 pour Bruxelles.

BOIS.

Le marché de la semaine a été entièrement nul. Les diverses correspondances reçues tant de Paris que des villes voisines du canal sont défavorables. On ne peut pas établir aujourd'hui de cours nominal, d'après les ventes faites à tous prix et toutes conditions. Il est encore à craindre que le mois de Juin, terme de paiement des adjudications, ne soit cause d'une nouvelle baisse causée par des ventes forcées.

Erratum. Une correction mal comprise à l'épreuve du dernier numéro a fait commettre une erreur grossière dans le prix du hêtre à Paris. Le sciage de cette essence est tenu dans l'eau de 100 à 110 fr. sans affaires. Il en est arrivé bien au delà des besoins, et aujourd'hui, on a arrêté cette fabrication dans les coupes ; on expédie de préférence les grumes, qui étaient plus rares.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Crédit foncier de France.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant les mois d'avril et de mai, autorisé des prêts pour une somme de 3,233,200 f., ce qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 57,969,500 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant ces deux mois 232,228 fr. 75 c. à la Société de Nevers, ce qui élève à 2,676,862 fr. 98 c. les avances faites aux Sociétés de Marseille et de Nevers contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu pendant les mois d'avril et de mai pour 19,648,300 fr. de demandes.

Crédit foncier de France.

Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000 et de 160,001 à 170,001, ont été désignées par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société le 31 mai 1854, pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à l'une de ces deux catégories est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr. complémentaires sur chaque titre, savoir :

300 fr. avant le 15 juin, et 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment il perdra le droit aux lots.

Les porteurs d'obligations ainsi libérées auront la faculté d'obtenir, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes du montant de leurs titres des coupures de 500 fr. donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots, et remboursables au pair.

Correspondance.

M. J. L., à Thann. — N° 1, c'est fort probable. — N° 2, moins. — N° 3, oui. — N° 4, oui.

M. K. K., à Rouen. — N° 1, les capitaux se sont aguerris et les porteurs de titres n'ont pas eu peur. — N° 2, la provocation n'a pas l'origine que vous avez supposée. — N° 3, non. — N° 4, oui.

M. N. J. — N° 1, 500 fr. — N° 2, 250 fr. — N° 3, 350 fr. — N° 4, 250 fr.

M. P. W., à Voisinlieu. — N° 1, conservez. — N° 2, oui. — N° 3, lisez le numéro. — N° 4, oui. — N° 5, oui. — N° 6, oui. — N° 7, prochainement. — N° 8, oui.

M. B., propriétaire à Compiègne. — Le Corps législatif est hostile à la proposition.

M. E. D. — N° 1, les 1er février et 1er août. — N° 2, amélioration.

M. A. B., à Cherbourg. — N° 1, non. — N° 2, si l'opération engagée se réalise, il y aura environ 50 fr. de hausse. — N° 3, à cause des versements. — N° 4, bonne. — Nos 5 et 6, prochainement. — N° 7, oui, à 700 fr. environ. — N° 8, 40 à 45 fr. — N° 9, il est difficile de préciser. — N° 10, on dit qu'elle se termine heureusement, mais rien encore ne l'indique absolument. — N° 11, médiocre. — N° 12, Méditerranée. — N° 13, nul ne peut l'indiquer. — N° 14, amélioration.

M. P., à Saint-Martin. — N° 1, on peut s'en procurer. — N° 2, il n'est pas avantageux d'en acheter.

M. ***. — N° 1, oui. — N° 3, la Méditerranée. — N° 4, il demeure au n° 18.

M. P., à Tournus. — N° 1, valeur excellente, n'a's sans avenir. — N° 2, non. — N° 3, oui.

M. V., L. à Caen. — N° 1, les unes sont remboursables au pair et produisent 20 fr.; les autres sont remboursables à 620 fr. et produisent 15 fr. — N° 2, non, mais elles sont remboursables à une prime plus élevée. — N° 3, non ; les Compagnies ont emprunté à des époques différentes, à des conditions diverses. — N° 4, bonne valeur. — N° 5, la diligence ne s'en charge pas ; faites retirer.

M. A. M., à Valenciennes. — On croit qu'il sera de 35 fr.

M. L., à Toulouse. — N° 1, Méditerranée, Mulhouse, Strasbourg, Lyon, Orléans. — N° 2, oui, comme placement, non comme accroissement de revenu. — N° 3, non. — N° 4, la somme est retenue par l'acquéreur.

M. C., à Avallon. — N° 1, environ 65 fr.; le 1er novembre prochain, 20 fr.; en mai, 45 fr. — N° 2, oui, jusqu'au 1er juillet. — N° 3, non ; on s'en occupe toujours.

M. C. H. — Il a été payé comme intérêt 12 fr. 50 en juillet, et 12 fr. 50 en janvier ; 20 fr. de dividende en avril. Il sera payé, en juillet, 12 fr. 50.

M. T. R., à Paris. — N° 1, 537 50. — N° 2, non. — N° 3, on veut faire baisser cette valeur pour l'acheter et s'approprier le capital. N° 4, oui.

M. B. X., à Genève. — Nos 1 et 2, affaires très-ordinaires, peu susceptibles de grandes améliorations.

M. D., à Paris. — N° 1, Méditerranée, Mobilier, Mulhouse. — N° 2, on dit qu'il y aura prochainement une amélioration sensible. — N° 3, attendre. — N° 4, affaires désastreuses; les cours passés nous paraissaient excellents. — Nos 5, 6, 7 et 8, bonne affaire aux cours actuels. — Nos 9 et 10, l'échanger pour du Nord.

M. L. G., au Noyer. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, 250 fr.; le surplus en 1855; il y avait 100 fr. de prime. — *P. S.* Les premiers quatre mois, 8 fr.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

87,626 voyageurs	308,077 00
Bagages, marchandises, etc	416,483 30
TOTAL	724,560 36

Semaine correspondante de 1853.

86,433 voyageurs	310,731 95
Bagages, marchandises, etc	341,391 30
PRODUIT total	652,123 25

Recette totale du 1er janvier au 3 juin.

1854	15,175,244 15
1853	13,060,487 24
DIFFÉRENCE	2,114,756 91

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

20,342 voyageurs	99,277 35
Bagages, marchandises, etc	108,293 35
TOTAL de la semaine	207,570 70
TOTAL de l'exercice courant	4,384,297 10
Semaine correspondante de 1853	205 468 20
Exercice correspondant de 1853	4,051,535 75

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

11,479 voyageurs	33,156 75
Bagages, marchandises, etc	56,425 00
TOTAL de la semaine	89,581 75
TOTAL de l'exercice courant	1,218,946 70
Semaine correspondante de 1853	85,617 45
TOTAL de l'exercice correspondant	1,097,434 00

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

Grande vitesse) 39,751 voyageurs	233,534 60
Petite vitesse) Bagages, marchand.	182,062 85
TOTAL de la semaine	415,597 45
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	7,689,323 90
TOTAL	8,104,921 35
Semaine correspondante de 1853	392,902 89
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	7,369,811 65
TOTAL de l'exercice correspondant	7,762,714 45

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

Voyageurs	364,094 62
Bagages, marchandises, etc	523,531 76
TOTAL	887,626 38
Semaine correspondante de 1853	670,301 27
Différence en faveur de 1854	217,325 11
Recettes du 1er janvier au 3 juin	16,761,854 20
Recette correspondante de 1853	13,076,069 00
Différence en faveur de 1854	3,685,785 20

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 783 kilomètres.)

5e année. — 22e semaine.

Du 28 mai au 3 juin 1854.

Voyageurs	296,345 83
Marchandises	349,760 95
TOTAL de la semaine	646,106 78
Recettes antérieures y compris celles de la ligne de Strasbourg à Bâle et embranchements	12,041,714 69
TOTAL GÉNÉRAL	12,687,821 47
22e semaine de 1854	646,106 78
Semaine correspondante de 1853 y compris les mêmes éléments	588,396 38
Différence en faveur de 1854	57,710 40
Exercice 1854	12,687,821 47
Id. 1853 y compris les mêmes éléments	10,230,349 53
Différence en faveur de 1854	2,457,471 94

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 28 mai au 3 juin 1854

Voyageurs	11,938 95
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	18,021 55
TOTAL	29,960 59
Recettes antérieures	677,206 24
TOTAL	707,166 74

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 29 mai au 4 juin 1854.

Ouest. — 13,002 voyageurs (gr. vitesse	62,540 34
(Petite vitesse)	30,768 94
TOTAL	93,309 28
Rive droite. — 32,465 voyageurs	30,832 25
Rive gauche — 25,063 voyageurs	19,748 70
TOTAL	143,890 23
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	69,983 18
Rive droite	50,722 85
Rive gauche	28,687 45
TOTAL	149,393 48

Recette totale du 1er janvier au 4 juin 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	2,691,123 52
Idem. — 1853	2,313,761 87

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 21 au 27 mai 1854.

Voyageurs	77,293 15
Bagages et marchandises	120,602 50
TOTAL de la semaine	197,895 65
Semaine correspondante de 1853	147,310 80
Augmentation	50,584 85
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	3,936,967 34
Recette correspondante de 1853	3,047,234 37
Augmentation	889,732 97

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 21 au 27 mai inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

19,796 voyageurs, grande vitesse	40,362 06
Petite vitesse	125,704 34
Services annexes	6,487 19
TOTAL	172,553 59

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	37 438 39
Petite vitesse	119,699 66
Services annexes	6,337 59
TOTAL	163,475 64

Recette totale du 1er janvier au 20 mai :

1854	3,528,224 08
1853	3,036,986 38

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

EXERCICES.	VOYAGEURS.	RECETTES.
1853	73,907	37,024 80
1854	69,857	34,899 65
En faveur de l'exercice 1853.	4,050	2,125,15
Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854.	30,592	15,667 45

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mai.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	36,446 60	33,699 50	30,386 50
Bagages	846 74	683 79	572 98
Bétail	1,831 30	2,276 45	1798 65
Marchandises	19,149 80	16,585 75	17,923 53
	58,274 44	53,245 49	50,681 66

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mai 1854 de fr. 5,028 95 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 7,592 78 sur 1852.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Troisième tirage des obligations de la première série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

292 OBLIGATIONS.

179	19,811	39,190	57,573
360	19,858	39,260	57,954
458	19,895	39,555	58,303
971	20,091	39,794	58,760
996	20,350	39,828	59,086
1,106	20,501	40,096	59,149
1,416	20,512	40,141	59,676
1,699	20,862	40,159	59,974
1,708	20,934	40,261	60,447
2,392	20,978	40,517	60,550
2,742	21,034	41,301	60,597
3,050	21,107	41,488	60,687
3,519	21,780	41,650	61,435
3,781	21,911	41,985	61,699
4,121	21,912	42,231	62,231
4,465	22,122	42,525	62,271
4,578	22,629	42,563	62,836
4,771	22,887	42,671	63,291
4,851	23,478	42,866	63,355
5,010	24,623	42,953	64,070
5,233	24,790	42,979	64,450
5,301	24,986	43,137	65,805
5,302	25,696	43,379	65,908
5,495	25,845	43,576	65,912
5,808	25,887	43,577	65,953
6,106	25,921	43,680	66,127
6,237	26,833	44,277	66,154
6,798	27,336	44,426	66,192
6,973	27,339	44,476	66,420
6,975	27,686	44,748	67,452
7,174	27,844	44,773	68,100
7,347	27,932	46,115	68,290
8,022	28,002	46,254	68,480
8,561	28,258	46,305	68,628
9,266	28,406	47,344	68,670
10,292	28,419	47,360	69,406
10,299	29,289	47,818	69,625
10,443	29,851	47,885	69,707
10,607	30,298	48,274	69,776
10,907	30,406	48,585	69,825
10,933	30,882	48,594	69,849
10,986	31,141	48,707	69,880
11,282	31,346	48,824	69,973
11,350	31,608	49,181	69,993
11,397	32,010	49,587	70,628
12,122	32,377	49,850	70,973
12,660	32,184	50,071	71,378
13,067	33,461	50,717	71,386
13,085	33,463	50,861	71,759
13,359	33,712	51,011	71,967
13,533	33,828	51,093	72,092
13,687	34,101	51,213	72,025
13,903	34,202	51,429	72,090
14,388	34,345	51,475	72,106
14,450	34,505	52,408	72,283
14,591	34,890	52,680	72,479
14,816	35,014	52,846	72,917
14,953	35,152	53,354	73,340
14,962	35,334	53,423	73,858
15,346	35,503	53,682	74,030
15,389	35,667	54,610	74,390
16,072	35,677	54,773	
16,036	35,824	55,081	
17,051	36,202	55,504	
17,205	36,440	55,609	
17,497	37,038	55,882	
17,602	37,281	56,250	
17,753	37,372	56,441	
17,790	37,889	56,618	
17,937	37,714	56,802	
18,517	37,829	57,003	
18,947	38,211	57,072	
18,981	38,242	57,128	
19,039	38,418	57,287	
19,210	38,860	57,316	
19,392	39,011	57,370	
19,775	39,182	57,448	

Deuxième tirage des obligations de la deuxième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

293 OBLIGATIONS.

75,255	100,015	118,526	136,364
75,556	100,039	119,492	136,643
75,750	100,041	119,537	136,795
76,291	100,044	119,585	137,064
76,394	100,746	120,042	137,715
76,598	100,823	120,321	137,923
76,667	100,921	120,458	138,458
76,8·3	101,115	120,556	138,471
76,936	101,187	120,578	139,065
77,142	101,727	120,810	139,227
77,255	101,730	121,104	139,423
77,634	101,825	121,412	140,145
77,803	101,867	121,415	140,151
78,524	101,868	121,5·5	140,378
79,257	103,081	121,612	140,713
79,371	103,139	122,248	140,729
79,430	103,488	122,295	140,750
79,662	103,600	122,437	140,789
79,731	103,785	122,639	141,060
79,830	104,019	123,093	141,087
79,837	104,115	123,249	141,366
80,005	104,727	123,369	141,381
80,015	104,379	123,655	141,605
80,598	104,403	123,847	142,102
81,238	104,538	124,089	142,400
81,521	105,751	124,100	142,530
82,090	106,016	124,177	143,207
82,693	106,071	124,185	143,404
82,827	106,175	124,254	143,409
84,003	106,196	124,480	143,843
84,098	106,427	124,668	144,622
84,103	106,519	124,970	144,831
84,171	106,566	125,064	144,872
84,271	106,866	125,108	144,954
84,353	107,263	125,·67	144,959
85,130	107,770	125,650	145,197
85,854	107,847	125,944	145,207
86,006	107,880	126,964	145,388
86,250	108,301	126,059	145,146
86,289	108,473	126,278	145,497
86,818	109,070	126,520	145,854
86,956	109,591	127,375	146,807
87,116	109,659	127,111	146,878
87,440	109,804	127,676	146,977
87,511	110,094	127,777	147,111
87,594	110,893	127,908	147,198
88,292	110,938	128,017	147,201
88,691	111,129	128,173	147,272
88,897	111,146	128,700	147,325
88,981	111,155	128,783	147,562
88,989	111,210	128,865	147,580
89,557	111,308	129,968	148,066
89,757	111,458	129,143	148,149
89,818	112,643	129,184	148,107
89,858	112,066	129,472	148,441
90,240	112,945	129,709	148,410
91,101	113,502	129,806	148,799
91,359	113,522	130,208	148,921
91,912	113,620	130,361	149,115
92,522	113,714	130,435	149,284
92,842	113,753	131,152	149,768
93,025	113,849	131,274	149,840
93,158	113,953	131,057	
93,435	114,017	132,048	
93,529	114,375	132,118	
95,566	114,344	142,224	
96,720	115,460	132,411	
97,140	115,487	132,442	
97,243	115,978	132,490	
97,454	116,062	132,662	
97,511	116,388	132,879	
97,788	116,472	133,504	
98,124	118,504	133,763	
98,178	116,969	134,529	
98,990	117,557	134,704	
99,591	118,338	134,982	
99,682	118,512	135,618	

Premier tirage des obligations de la troisième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

294 OBLIGATIONS.

150,218	188,433	189,893	210,366
150,610	188,481	190,114	210,441
150,696	168,556	190,150	210,559
150,761	168,605	190,271	210,601
150,764	188,991	190,298	210,799
150,904	169,117	190,478	211,626
150,970	169,243	190,731	212,205
151,177	169,267	19·,874	212,253
151,624	169,875	190,908	212,270
152,161	170,245	190,994	213,294
153,023	171,182	191,284	213,475
153,542	171,572	191,291	213,773
154,300	171,698	191,479	213,901
154,489	171,718	191,735	214,163
154,500	171,942	191,978	214,281
154,877	171,985	191,990	214,294
154,878	172,233	192,062	214,779
154,924	173,014	192,882	214,919
155,131	173,215	192,985	215,006
155,227	173,371	193,305	215,298
155,701	173,489	193,307	215,329
156,130	174,487	193,948	215,419
156,674	175,030	194,059	215,820
156,976	175,386	194,064	215,821
157,068	175,822	194,124	215,890
157,086	175,930	195,086	215,912
157,431	176,736	195,118	216,188
157,715	176,780	195,299	216,201
157,719	176,794	195,818	216,450
157,720	176,833	195,960	216,491
157,984	176,976	196,038	216,535
158,199	177,039	196,100	216,848
158,241	177,093	196,391	216,887
158,339	177,767	196,490	217,209
159,467	177,940	196,761	217,271
159,825	178,349	196,938	217,341
159,810	178,369	197,185	217,496
159,842	178,500	197,256	218,107
159,847	178,684	197,544	218,121
159,867	178,776	197,990	218,190
160,200	179,341	198,353	218,768
160,399	179,909	198,392	218,278
160,721	179,991	198,449	219,126
161,466	180,058	198,819	219,180
161,402	180,076	198,833	219,514
162,179	180,454	199,655	219,567
162,388	181,036	200,159	220,391
162,456	181,159	200,488	220,422
162,867	181,194	200,493	220,457
162,882	181,216	201,041	220,851
162,965	181,305	201,167	221,426
163,087	181,394	201,855	221,463
163,223	181,495	201,908	222,153
163,368	181,523	202,747	222,261
163,485	182,459	203,230	222,626
163,547	183,253	203,248	222,728
163,701	183,358	203,317	222,740
163,707	183,369	204,313	223,426
164,424	183,475	204,465	223,591
164,445	183,488	204,526	223,681
164,494	183,686	204,812	223,685
164,519	183,882	204,954	223,813
165,700	183,893	205,233	224,530
165,821	183,899	205,554	
165,868	184,115	206,071	
166,029	184,154	206,446	
166,508	184,423	206,576	
166,509	184,629	207,173	
166,511	185,240	208,327	
166,516	186,336	208,490	
166,737	186,716	208,613	
166,742	187,134	208,909	
166,743	188,216	209,102	
167,758	189,026	209,145	
167,958	189,090	209,706	
168,201	189,101	209,864	
168,713	189,589	209,892	

Premier tirage sur 2,363 obligations émises en 1848 par la Compagnie d'Amiens à Boulogne.

Assemblée générale du 24 mai 1854.

105 OBLIGATIONS.

3	627	1,236	1,939
25	644	1,258	1,966
38	657	1,262	1,988
69	662	1,300	2,010
83	871	1,310	2,012
91	894	1,358	2,017
96	712	1,376	2,031
154	780	1,403	2,086
165	812	1,495	2,101
177	891	1,427	2,108
208	923	1,438	2,196
230	924	1,453	2,198
232	970	1,490	2,236
260	977	1,505	2,296
262	992	1,520	2,311
267	1,003	1,575	2,318
282	1,025	1,564	2,324
324	1,047	1,581	2,362
366	1,057	1,616	
375	1,061	1,843	
488	1,066	1,697	
509	1,075	1,783	
510	1,106	1,790	
530	1,113	1,826	
562	1,117	1,843	
567	1,194	1,894	
575	1,205	1,902	
578	1,214	1,916	
584	1,216	1,921	

Les obligations de ces diverses séries sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet 1854, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

CHEMIN DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 2 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852 ;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis a lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin courant.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Service des emprunts.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Appel de 100 fr. par action. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN. *Modifications du service à dater du 5 juin 1854.*

1er TRAIN N° 11.

Le train n° 11, partant de Paris à midi et de Rouen (rive droite) à 4 heures 45 minutes du soir, arrivera à Dieppe à 6 heures 15 minutes du soir, au lieu de 6 heures 55 minutes.

La marche de ce train sera, en conséquence, modifiée de la manière suivante sur la ligne de Dieppe :

Maromme, départ à 4 h. 54 m. soir au lieu de 4 h. 58 m. — Malaunay, départ à 5 h. 1 m. soir au lieu de 5 h. 9 m. — Monville, départ à 5 h. 11 m. soir au lieu de 5 h. 23 m. — St-Victor, départ à 5 h. 33 m. soir au lieu de 5 h. 52 m. — Auffay, départ à 5 h. 43 m. soir au lieu de 6 h. 8 m. — Longueville, départ à 5 h. 54 m. soir au lieu de 6 h. 24 m. — Dieppe, arrivée à 6 h. 15 m. soir au lieu de 6 h. 55 m.

2e TRAIN N° 14.

Le train n° 14, arrivant à Paris à 11 heures 5 minutes du soir, sera ajouté au service sur la ligne de Dieppe.

La marche de ce train sera, en conséquence, réglée de la manière suivante :

Ligne de Dieppe.

Dieppe, départ à 6 h. 45 m. soir. — Longueville, départ à 7 h. 3 m. soir. — Auffay, départ à 7 h. 17 m. soir. — Saint-Victor, départ à 7 h. 25 m. soir. — Monville, départ à 7 h. 43m. soir. — Malaunay, départ à 7 h. 53 m. soir. — Rouen (rive droite), arrivée à 8 h. 6 m. soir.

Ligne du Havre.

Havre, départ à 6 h. soir. — Beuzeville, départ à 6 h. 32 m. soir au lieu de 6h. 36 m. — Bolbec-Nointot, départ à 6 h. 41 m. soir au lieu de 6 h. 45 m. — Yvetot, départ à 7 h. 7 m. soir au lieu de 7 h. 8 m. — Motteville, départ à 7 h. 17 m. soir au lieu de 7 h. 18 m. — Barentin, départ à 7 h. 33 m. soir au lieu de 7 h. 37 m — Rouen (rive droite), arrivée à 7 h. 52 m. soir au lieu de 8 h.

Ligne de Rouen.

Rouen (rive droite), départ à 8 h. 20 m. soir au lieu de 8 h. 15 m. — Tourville, départ à 8 h. 43 m. soir au lieu de 8 h. 39 m. — Saint-Pierre, départ à 9 h. 7 m. soir au lieu de 9 h. 4 m. — Mantes, départ à 10 h. 1 m. soir au lieu de 9 h. 59 m. — Paris, arrivée à 11 h. 5 m. soir au lieu de 9 h. 59 m.

3e TRAIN N° 29.

Rouen (rive droite), départ à 7 h. 45 m. du matin. — Maromme, départ à 8 h. du matin. — Malaunay, départ à 8 h. 11 m. du matin. — Monville, départ à 8 h. 25 m. du matin. — Saint-Victor, départ à 9 h. 7 m. du matin. — Auffay, départ à 9 h. 23 m. du matin. — Longueville, départ à 9 h. 39 m. du matin. — Dieppe, arrivée à 10 h. 10 m. du matin.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE

Dans sa séance publique du 30 mai 1854, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, à amortir au 1er juillet prochain.

Le sort a désigné les obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement.

Le remboursement se fera, à partir de ladite époque, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,
A. Couvreux.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORSAY.

MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Orsay, ci-devant chemin de fer de Paris à Sceaux, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 15 juin 1854, à deux heures de relevée, au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, 35.

Les actionnaires, propriétaires depuis dix jours de dix actions nominatives ou de vingt actions au porteur, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 47 des statuts, se présenter au siége de la Société dix jours auparavant pour retirer leur carte d'admission en déposant leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
A. Barlatier.

ANCIENNE COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER **D'ANDREZIEUX A ROANNE.**

Les anciens actionnaires de la Compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, sont invités à se présenter dans le plus court délai aux bureaux de la liquidation, rue Neuve-de-l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations, d'où ils ne pourraient les retirer qu'après de longues formalités.

L'ancien Directeur, Liquidateur,
A. Michelot.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Souscription de 5,685 actions. — MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Loire sont informés que, sur les 7,685 actions nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juin 1854, et qui porte le total des actions de la Compagnie à 80,000, il en est mis 5,685 à la disposition des actionnaires, au prix de 615 fr. par action, lequel prix ainsi qu'il a été fixé par l'assemblée générale, est de 25 fr. inférieur au cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin, officiellement établi par le syndicat des agents de change.

La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr., versés comptant, contre récépissé provisoire, et le reste dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854.

La souscription est immédiatement ouverte, à Paris, dans les bureaux de la Cie, n° 44, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures tous les jours non fériés. Elle sera fermée le 21 juin à 6 heures du soir.

Les souscriptions sont également reçues dans les bureaux de la Cie, à Lyon, rue Lafont, 2, et chez MM. Lombard-Odier et Cie, banquiers à Genève.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt à 4 1/2 0/0 l'an, garanti par le gouvernement sarde, est payé, depuis le 29 mai dernier, sur la présentation des titres, aux bureaux de la Compagnie, à Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, de dix heures à trois heures; et à Chambéri, 3, rue de la Métropole.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire,
Le Provost.

TRAIN DE POISSY. *que jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

Aller. — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 30, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 50. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 10. — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures*.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 5 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Saloniquo, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

On désire trouver à acheter d'occasion une bonne **LOCOMOTIVE** de force moyenne, pour travaux de terrassements.

Indiquer le prix et le détail par écrit à M. B, rue Neuve-des-Mathurins, 47, à Paris.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

Le directeur gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale extraordinaire, convoquée pour le 29 mai dernier, et qui n'a pu avoir lieu, le nombre d'actions déposées n'ayant pas atteint le chiffre exigé par les statuts, se réunira le samedi 17 juin prochain, à 3 heures, salle Sainte-Cécile.

Les cartes d'entrée à cette assemblée continueront à être délivrées sur dépôt d'actions au siége de la Société, rue de la Victoire, 13, jusqu'au 15 juin.

TÉLÉGRAPHE ÉLECTRIQUE SOUS-MARIN DE LA MÉDITERRANÉE.

MM. les actionnaires de la Société du télégraphe électrique sous-marin de la Méditerranée pour la correspondance avec l'Algérie et les Indes, sous la raison sociale John W. Brett et Ce, porteurs des certificats provisoires d'actions dont les numéros suivent, et qui sont en retard de payer les dividendes échus, sont prévenus que, conformément aux dispositions de l'art. 11 de l'acte de Société, reçu par Me Yver, notaire à Paris, le 2 juillet 1853, le gérant de la Société fera procéder, dans un mois de ce jour, à la vente, aux risques et périls de l'actionnaire retardataire, par le ministère d'un agent de change, soit à la bourse de Paris, soit à celle de Londres ou de Turin, desdits certificats provisoires portant les numéros ci-après :

Nos 24,161 à 24,210
24,360 à 24,399
3,276 à 3,300
24,220 à 24,325

MM. les actionnaires sont, en outre, prévenus que le cinquième et dernier versement est exigible depuis le 24 mai 1854. Ils sont invités à faire le versement le plus promptement possible, au siége de la Société, 63, rue Richelieu.

Paris, le 5 juin 1854.

Par autorisation du gérant :
James Power.

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,
Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A BORDEAUX

et dans ses environs. — *Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr. — Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouve le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes; à Etampes, c'est le nom de la duchesse d'Etampes; à Orléans, les pages historiques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVIe siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine ou de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François Ier. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu*. Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille des colonies et patrie adoptive des nababs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour le lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

Administration des Messageries Impériales de France.

PAQUEBOTS-POSTE de la MÉDITERRANÉE

DÉPARTS DE MARSEILLE

POUR

L'**Italie**, **Messine**, **Malte**, les 9, 19 et 29 de chaque mois.

Smyrne, la côte de **Syrie** et **Alexandrie**, tous les vingt jours.

POUR

Constantinople et tout le **Levant**, la **Grèce**, le **Danube** et la **Mer Noire**, l'**Adriatique**, les 1er, 11 et 21 de chaque mois.

Alexandrie par **Malte**, les 4 et 23 de chaque mois.

Les Départs de **Marseille** pour la **SYRIE** auront lieu, pendant le premier semestre de l'année 1854, AUX DATES SUIVANTES :

Par voie de SMYRNE : Les 1er et 21 Janvier, 11 Février, 1er et 21 Mars, 11 Avril, 1er et 21 Mai et 11 Juin

Par voie d'ALEXANDRIE : Les 4 et 23 Février, 4 et 23 Avril, 4 et 23 Juin.

POUR RENSEIGNEMENTS, PLACES ET MARCHANDISES DE TOUTE NATURE

S'adresser. . . . { A PARIS, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;
A LYON, place des Terreaux, 7;
A MARSEILLE, place Royale, 1.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La rente 3 0/0 avait monté pendant le courant du mois dernier de 64 05 à 72 40. et cette hausse avait été faite presque sans réaction. Les demandes continuelles de titres avaient empêché toute réaction sérieuse, et les spéculateurs à la baisse avaient éprouvé des pertes énormes. Aussi la liquidation n'a pas pu se terminer le premier jour, et il y avait encore les jours suivants une sorte de liquidation qui a provoqué une nouvelle hausse. La rente a monté sans opposition à 74 95, et, lorsque le coupon a été détaché, on a même encore coté 73 50, ce qui, avec les 1 50 de coupon représentait le cours de 75. Les paiements de la liquidation ne se sont pas effectués sans difficultés dans la coulisse, beaucoup de courtiers n'ayant pas pu payer, et il en est résulté des exécutions qui ont contribué à élever encore les cours: mais le jour du détachement du coupon, le 3 0/0 avait à peine atteint le prix de 73 50, que le mouvement ascensionnel s'est tout à coup arrêté, et dès que les acheteurs, qui étaient entrés dans des valeurs à de très-bas cours, se sont aperçus que les mouvements étaient arrêtés, ils ont voulu tous réaliser à la fois. Il en est résulté, mercredi dernier, un tel encombrement de valeurs, que la moitié des offres n'ont pas pu trouver de preneurs, que la rente est tombée de 73 50 à 72 65. La réaction a continué avec une nouvelle rapidité à la bourse d'hier, et le 3 0/0 a fléchi rapidement à 70 65.

La baisse de la rente a entraîné toutes les autres valeurs. Le Crédit mobilier, qui s'était relevé avec tant d'énergie et qui avait atteint lundi le cours de 790, est retombé de 75 et ne faisait plus que 715.

Les actions de chemins de fer ont également rétrogradé avec une rapidité extraordinaire, bien que ces valeurs eussent éprouvé une hausse moins forte que celle de la rente.

Les grandes lignes ont fléchi de 40 à 50 fr. sur leurs plus hauts cours Des achats considérables avaient eu lieu depuis la semaine dernière sur les actions de l'Est, qui avaient monté tout à coup de 50 fr., mais cette amélioration est presque entièrement reperdue; cependant, cette ligne donnait encore un intérêt si élevé dans ses hauts prix, que les capitaux vont chercher à profiter de la baisse pour faire de nouveaux placements.

Tous les chemins ont, d'ailleurs, été affectés à peu près au même degré; ainsi, l'Orléans a rétrogradé de 40 fr.; le Nord, de 45; la Méditerranée, de 55; le Midi, de 50; Lyon, de 52 fr. 50; Saint-Germain, de 85 fr. Comme la spéculation avait acheté une grande quantité de presque toutes ces lignes, elles ont été entraînées en même temps par le désir immodéré des réalisations.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 1er jusqu'à celle du 8 juin.

Le 3 0/0 a monté au comptant de 72 à 74 90; il a fait 73 40, coupon détaché, et il est resté à 70 70. C'est encore une hausse de 20 c. sur le commencement de la semaine. On a varié à terme de 72 40 à 74 95, et l'on est resté à 70 65.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 96 75 à 99 25; il est resté à 96.

L'emprunt 3 0/0 a monté de 71 50 à 74 25; il est resté à 70.

La Banque de France a monté de 2,880 à 2,900.

Le Crédit mobilier a monté de 700 à 790; il est resté à 715.

Le Nord a monté de 840 à 885; il a fermé à 837 50.

L'Est a monté de 761 25 à 822 50; il est resté à 777 50. Les nouvelles de l'Est ont monté de 595 à 645; elles ont fermé à 615.

Lyon a monté de 928 75 à 965; il est resté à 912 50.

Orléans a monté de 1,140 à 1,190; il est resté à 1,130.

Rouen a monté de 935 à 985; il a fermé à 965.

Le Havre a monté de 472 50 à 485; il est resté à 470.

Bâle a varié de 390 à 391 25; il est resté à 390.

Lyon à la Méditerranée a monté de 792 50 à 820; il a fermé à 775.

Genève a monté de 487 50 à 505; il est resté à 485.

L'Ouest a monté de 650 à 675; il est resté à 655.

Cherbourg a monté de 497 50 à 520; il a fermé à 510.

Dijon a monté de 630 à 650; il est resté à 620.

Saint-Germain a monté de 727 50 à 750; il est resté à 665.

Le Midi a monté de 587 50 à 635; il est resté à 587 50.

Le Grand-Central a monté de 490 à 512 50; il est resté à 590.

La Teste a varié de 270 à 260; Sceaux, de 210 à 125.

Samedi. — Les affaires ont été fort animées. La hausse a continué avec une grande vivacité. Toutes les valeurs étaient très-recherchées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 75 à 73, et à terme de 65 à 73 25; le 4 1/2 0/0, de 1 50 au comptant à 98 50, et il est resté comme la veille à terme à 98. L'emprunt 3 0/0 de 1854 a monté de 45 à 72 50; la Banque, de 20 à 2,900; le Crédit mobilier, de 20 à 740; les actions du Nord, de 10 à 840; l'Est, de 32 50 à 795; les nouvelles de l'Est, de 20 à 620; Lyon, de 10 à 937 50; la Méditerranée, de 15 à 800; Orléans, de 2 50 à 1,150; Rouen, de 5 à 945; Bâle, de 2 50 à 390; Saint-Germain, de 2 50 à 727 50; l'Ouest, de 5 à 655; le Midi, de 5 à 595; le Grand-Central, de 2 50 à 492 50. Le Havre s'est tenu à 475; Genève, à 490; Cherbourg, à 500; Dijon, à 630. La Teste a monté de 2 50 à 260.

Lundi. — La hausse a été facilitée de nouveau par la difficulté des paiements de la liquidation, ce qui a donné lieu à beaucoup d'exécution. Il a fallu racheter les rentes fin juillet, pour compte de ceux qui ne payaient pas leur différences de la liquidation dernière. Le 3 0/0 a monté au comptant de 1 90 a 74 90, et à terme, de 1 70 à 74 85; le 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 99, et de 1 25 à terme à 99 25; l'emprunt 3 0/0, de 1 75 au comptant à 74 25; et les certificats, de 1 75 à 74 75. La Banque s'est tenue à 2,900. Les actions du Nord ont monté de 22 50 à 872 50; l'Est de 22 50 à 617 50; les nouvelles de l'Est, de 22 50 à 612 50; Lyon, de 27 50 à 965; la Méditerranée, de 20 à 820; Genève, de 12 50 à 502 50; l'Ouest, de 17 50 à 672 50; Orléans, de 32 50 à 1,182 50; Rouen, de 10 à 955; le Havre, de 2 50 à 477 50; Dijon, de 20 à 650; Cherbourg, de 10 à 510; le Midi, de 25 à 620; le Grand-Central, de 17 50 à 510; Saint-Germain, de 17 50 à 745; la Teste, de 10 à 270. Bâle est resté sans changement à 390.

Mardi. — Les hauts cours ont amené des réalisations de bénéfice. On a fléchi au début de la bourse, mais les cours reprenaient faveur à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 74 à 74 60, et à terme de 74 20 à 74 75; le 4 1/2 0/0, de 98 75 à 99 au comptant, et de 99 à 99 15 à terme; l'emprunt 3 0/0, de 73 50 à 74 au comptant, et de 75 50 à 74 à terme; les certificats, de 74 75 à 74 10. La Banque de France s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a monté au comptant de 2 50 à 780, mais il a fléchi à terme de 5 à 775. Les actions du Nord ont varié de 865 à 868 75; l'Est, de 805 à 810; les nouvelles de l'Est, de 635 à 640; Lyon, de 955 à 947 50; Orléans, de 1,170 à 1,177 50; Rouen, de 955 à 985; Bâle, de 390 à 391 25; la Méditerranée, de 25 à 815; Saint-Germain, de 735 à 740; le Midi, de 615 à 625; le Grand-Central, de 502 50 à 506 25. Genève a fait 500; Dijon, 650; le Havre, 480; l'Ouest, de 665 à 670; la Teste, 270.

Mercredi. — Il y avait encore beaucoup de fermeté au début de la bourse. Le 3 0/0, sur lequel on détachait 1 50 du coupon, a d'abord monté de 25 c.; mais une baisse rapide a eu lieu à partir de deux heures. Les acheteurs ont voulu tous réaliser à la fois et ils ont déterminé un encombrement momentané de valeurs. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 60 c. à 72 50 coupon détaché, et à terme de 60 c. à 72 65; l'emprunt 1854, de 50 c. à 72; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. à 98 au comptant, et de 40 c. à 98 75 à terme. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 20 à 760; le Nord, de 13 75 à 855; l'Est, de 10 à 800; les nouvelles de l'Est, de 17 50 à 622 50; Lyon, de 12 50 à 935; la Méditerranée, de 5 à 810; Orléans, de 17 50 à 1,160; Rouen, de 10 à 975; Bâle, de 1 25 à 390; Dijon, de 7 50 à 642 50; le Midi, de 5 à 620; le Grand-Central, de 6 25 à 500; Saint-Germain, de 20 à 720. Genève a monté de 5 à 505; l'Ouest, de 5 à 675; Cherbourg, de 2 50 à 517 50; le Havre, de 5 à 485. La Teste a fléchi de 5 à 265.

Jeudi. — La baisse a continué avec une rapidité extraordinaire. On ne songeait de tous côtés qu'à réaliser des bénéfices. Le 3 0/0 a varié de 71 50 à 70 70; le 4 1/2 0/0, de 97 25 à 96. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 740 à 715; le Nord, de 840 à 837 50; l'Est, de 777 50 à 775; les nouvelles de l'Est, de 612 50 à 615; Lyon, de 925 à 912 50; Orléans, de 1,145 à 1,130; Rouen, de 970 à 965; le Havre, de 480 à 470; Lyon à la Méditerranée, de 780 à 775; l'Ouest, de 657 50 à 655; Dijon, de 625 à 620; le Midi, de 590 à 587 50; le Grand-Central, de 492 50 à 490; Saint-Germain, de 740 à 665.

Vendredi. — Le marché a été plus calme que celui d'hier. Les cours sont restés longtemps indécis, mais les offres étaient devenues plus rares, et les derniers cours étaient demandés sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 60 à 71 75, et à terme, de 70 60 à 71 90; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 25 au comptant. La Banque a fait 2,920. Le Crédit mobilier a varié de 715 à 740; le Nord, de 832 50 à 852 50; l'Est, de 775 à 800; les nouvelles de l'Est, de 615 à 612 50; Lyon, de 917 50 à 930; Orléans, de 1,132 50 à 1,145; la Méditerranée, de 775 à 790; Rouen, de 950 à 960. Saint-Germain a repris à 700; le Havre, à 475; l'Ouest, à 645; Cherbourg, à 521 25; le Grand-Central, à 502 50; le Midi, à 600.

J. Mirès

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 3 au 9 juin 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Capital émis	Versé	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 2 Compt.	Samedi 2 Terme	Lundi 5 Compt.	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Compt.	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Compt.	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Compt.	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Compt.	Vendredi 9 Terme
710	913	39	400.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	**Nord**	850	855	872 50	880	868 75	872 50	855	850	837 50	830	852 50	830
tout	139	99	72.000	500	tout	60 fr.	août février	**Paris à Rouen**	915	945	955	961	985	970	975	970	965	950	960	955
91	93	97	40 000	500	tout	31 fr.	avril octobr.	**Rouen au Havre**	475	•	477 50	490	490	•	495	•	470	•	475	•
•	51	95	36.000	500	400	11 fr.	avril.	**Dieppe et Fécamp**	290	•	•	•	290	•	292 50	•	295	•	295	•
•	217	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	300	305	•	•	315	•	315	•	310	•	321 25	325
tout	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	**Saint-Germain**	727 50	730	745	750	740	742 50	730	720	695	695	700	700
tout	17	99	30 000	500	tout	15 fr	janv. juillet	**Versailles (r. g.)**	305	•	310	•	315	•	310	•	•	•	340	•
474	530	99	70 000	500	250	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	657	660	672 50	675	670	690	675	665	655	657 50	650	650
•	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	**Paris à Sceaux**	305	•	•	•	•	•	300	•	•	•	•	•
1116	1670	99	300.000	500	tout	62 fr. 50	octobre.	**Orléans**	1150	1155	1152 50	1165	1157 50	1172 50	1160	1155	1140	1130	1145 50	1161
627	721	99	250 000	500	tout	30 fr. 20	mai novemb.	**Paris à Strasbourg**	795	795	817 50	830 50	810	812 50	800	797 50	777 50	772 50	790	790
•	•	•	250.000	200	100	4 0/0	•	**Id. nouvelles**	620	622 50	632 50	645	640	645	622 50	620	615	610	615	620
141	200	99	84 000	350	tout	11 fr	avril.	**Strasbourg à Bâle**	290	•	291	•	291 25	•	291	•	290	•	291	•
360	512	99	240 000	500	250	37 f. 50	janv. juillet	**Paris à Lyon**	947 50	950	955	965	947 50	950	935	937 50	942 50	947 50	930	935
•	•	99	2.200	500	100	5 0/0 (1)		**Provins aux Ormes**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	127	99	33.200	500	250	5 0/0 (1).	janv. juillet	**Dijon à Besançon**	630	•	670	•	651	•	642 50	•	620	•	•	•
•	227	99	80 000	500	200	4 0/0 (1).	•	**Lyon à Genève**	490	490	502 50	500	500	500	505	490	495	•	•	490
291	612	99	90 000	500	300	10 fr	avril octobre	**Lyon à la Méditerr.**	800	805	820	810	815	820	810	800	775	775	790	795
•	950	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	•	**Chemins du Midi**	595	612 50	620	620	625	630	630	610	597 50	595	600	597 50
•	52	99	10 000	500	tout	néant.	•	**Bordeaux à la Teste**	261	•	270	•	270	•	265	•	•	•	•	•
150	915	99	160 000	500	250	4 0/0.	avril octobre	**Grand Central**	492 50	495	510	511	500 25	505	500	500	490	492 50	502	507 50
	•	•	•	500	250			**St-Rambert à Grenoble**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	40	99	42.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	50	99	8 400	500	tout	27 fr. 50 par an.	mars.	**Anvers à Gand**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 2 Compt.	Samedi 2 Terme	Lundi 5 Compt.	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Compt.	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Compt.	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Compt.	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Compt.	Vendredi 9 Terme
Rentes 3 0/0	73	73 25	71 95	71 90	71 60	71 75	72 50	72 65	70 70	70 70	71 75	72
Rentes 4 1/2 0/0	99 50	94	99	99 25	99	99 15	94	94 75	96	99	96 25	97 25
Banque de France	2500	•	2500	•	2501	•	2500	•	2500	•	2490	•
Crédit mobilier	740	745	777 50	760	760	775	760	760	745	745	740	765
Comptoir national	•	•	•	•	—	•	540	•	540	•	560	•
Banque foncière	540	•	545	555	545	•	530	•	521	•	530	•
Dº **Obligations** Cent	957 50	•	950	•	950	•	950	•	940	•	957 50	•
Dº **Obligations** de 500 fr	450	•	455	•	461	•	455	•	450	•	450	•
Dº **10 e Obligations**	•	•	105	•	105	•	•	•	•	•	•	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 3 au 9 juin 1854.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	3	5	6	7	8	9
1851	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	**Nord-Boulogne**	315	317 50	315	315	312 50	312 50
Dº.	60.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	**Paris à Lyon**	1025	•	•	1025	•	1025
1852.	95 000	99 —	525	275	625	5 0/0	•	Dº	**Lyon à la Méditerranée 5 0/0**	307 50	307 50	310	310	310	310
1851.	191 333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.	Dº **Nouvelles 3 0/0**	310	311 25	315	315	315	312 50
Dº	2 300	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº	**Montereau à Troyes**	•	1000	1001	•	•	•
Dº	50 300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.	**Paris à Strasbourg**	502 50	505	505	505	500	500
1849.	10 830	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.	**Saint-Germain** nouvelles	•	•	•	•	•	•
Dº.	6.200	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	Dº	**Versailles** r. d.	•	•	•	•	•	•
1852.	45 000	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	Dº	**Ouest**	935	•	•	•	•	•
1853.	47.500	••	1.050	750	1.250	5 0/0	•	Dº	Dº (nouvelles)	995	•	1005	1005	1005	1000
1841.	7.210	30 —	1.105	tout.	1.250	.25	•	Dº	**Saint-Étienne à Lyon**	•	•	•	•	•	•
1850.	8.930	75 —	1.175	tout.	1.250	25	•	Dº	Dº (2e émission)	•	•	•	•	•	•
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº	**Paris à Orléans**	•	•	•	•	•	•
1848.	3.331	89 —	•	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº	Dº (Nouvelles 1848)	•	1000	•	1000	•	1020
1852	150 000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	•	Dº	Dº (Nouvelles 1852)	315	315	317 50	316 25	315	315
1854.	130 000	••	275	75	500	3 0/0	•	Dº	Dº (Nouvelles 1854)	320	320	•	320	318 75	320
1845.	3.997	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº	**Paris à Rouen**	•	•	•	•	•	•
1847.	4.904	88 —	[illegible]	tout.	1.250	5 0/0	•	juin décembre	Dº (nouvelles)	975	•	975	975	975	975
1846.	15.000	78 —	[illegible]	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre.	**Rouen au Havre**	•	•	960	•	•	•
1848.	5.000	87 —	[illegible]	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.	Dº (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
1843.	2.775	47 —	1.400	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre	**Strasbourg à Bâle**	•	•	•	•	•	•
1852.	20.000	50 —	500	•	625	5 0/0	Dº	janvier juillet	Dº (nouvelles)	•	•	•	505	•	505
1841.	1.000	••	500	tout.	625	25	Dº	avril octobre.	**Dijon à Besançon**	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 2 au 8 juin 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	2	3	5	6	7	8
Nord	845 à 850	837 50 à 843 75	842 50 à 868 75	872 50 à 868 75	860 à 865	• à 856 25
Paris à Strasbourg	782 50 à 775	785 à 765	800 à 812 50	820 à 825	810 à 815	• à 797 50
Orléans	1125 à 1175	1165 à 1175	1145 à 1175	1175 à 1200	1150 à 1200	• à 1200
Paris à Rouen	950 à 975	950 à 975	945 à 975	925 à 975	925 à 975	• à 975
Rouen au Havre	425 à 450	425 à 475	425 à 450	425 à 450	435 à 450	• à 475
Lyon	925 à 917 50	925 à 937 50	900 à 912 50	915 à 950	941 75 à 950	• à 915
Ouest	•	•	•	•	•	•

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cº	500	400	Echarcon … Papeterie.	1000	1015	Gaz de Wazemmes	500	161	Sécurité … Maritime.	5000	20 0/0 b.
—	•	•	Essonne … Papeterie.	1000	•	— d'Amiens Cº française	500	620	Sauvegarde … Maritime.	5000	6 0/0 b.
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	1070	Bastennes … Asphalte.	1000	400	— de Boulogne (Paris)	1000	•	Union … Maritime.	5000	25 0/0 b.
Dº Dº (1852)	1000	1181	Monceaux-sur-Sambre … Forges	1250	1250	— de Versailles	500	590	Nationale … Incendie.	5000	125 0/0 b.
Compagnie générale des Eaux	250	215	Aveyron Decazeville … Forges	3000	4150	— de Cherbourg	500	70	Générale … Incendie.	5000	25.500
Sambre à l'Oise … Canal.	1000	775	Maubeuge (Nord) … Forges.	500	500	Messageries impériales	1000	1000	Union … Incendie.	5000	37 0/0 b.
Sambre française canalisée	500	1300	Alais … Forges.	2000	1750	Messag. imp. serv. maritime	5000	0500	France … Incendie.	5000	25 0/0 b.
Tonne … Cuivre.	100	92 50	Châtillon et Commentry . Forges	1000	1100	— Caillard	1000	600	Phénix … Incendie.	1000	3000
Vieille-Montagne … Zinc.	200	510	Providence … Forges	1000	1040	Gondoles parisiennes	81	110	Providence … Incendie.	2500	25 0/0 b.
Nouvelle-Montagne … Zinc.	1000	1300	Herserange … Forges.	500	265	Omnibus (Entreprise générale)	1000	1900	Urbaine … Incendie.	5000	75 0/0 b.
Silesia … Zinc.	375	300	Le Phénix	750	920	Omnibus rive gauche	250	•	Confiance … Incendie.	5000	5 0/0 b.
Stolberg … Zinc.	751	1022	De la Loire et de l'Ardèche	1/1000	4000	Favorites … Omnibus.	900	1000	Éventualités d'Avignon	31 50	•
Eschweiler	750	651	Société Cail et Cº … Usine.	500	891	Hirondelles … Omnibus.	1000	•	— de Cette	19	•
Mouzaïa (Algérie) … Cuivre.	100	45	Christofle … Usine.	500	945	Orléanaises … Omnibus.	1000	735	— de Fompous	25	
Septèmes	250	230	Tuyaux de Chameroy … Usine	500	•	Tricycles … Omnibus.	800	500	Glaces d'Oignies … Belgique.	4000	1375
Blanzy … Charbon	500	550	Télégraphe sous-marin	25	21	Compagnie générale … Pet. voit.	500	610	— d'Aix-la-Chapelle	375	465
Carmaux … Charbon.	[illegible]	510	Gaz anglais (Paris)	2500	5100	[illegible] … Pet. voit.	500	540	— de Montluçon	500	•
Charbonnages belges	500	330	— français (Paris)	500	1000	Lutéciennes … Pet. voit.	500	650	Docks	250	211 25
Pont-de-Loup (sud) … Charbon.	4400	290	— parisien (Paris)	1000	1275	Sylphides … Pet. voit.	500	500	Journaux réunis	500	519
Mines de la Loire … Charbon.	1/72315	631	— Lacarrière	500	1030	[illegible]	1000	640	[illegible] (Amand)	500	735
Centre-du-Flenu … Charbon.	1000	160	— de Belleville libéré	500	1140	Générale … Ass. maritime.	2500	32 0/0 b.	[illegible] (Fravent)	500	505
Haute Loire … Charbon.	500	203	— du Nord (Batignolles)	500	540	Lloyd français … Maritime.	5000	9 0/0 b.	[illegible]	500	245
Montchanin … Charbon.	5000	•	— de l'Ouest (Passy)	500	650	Union des Ports … Maritime.	5000	8 0/0 b.	Palais de Cristal	100	110
Azincourt … Charbon.	4/1 500	800	— de l'Est (Vincennes)	500	•	[illegible] … Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	825

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N. 719. 13e ANNÉE. — N° 24. SAMEDI, 17 JUIN 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

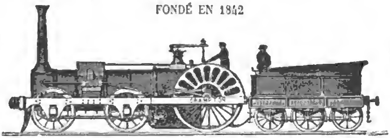
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI. FONDÉ EN 1842 PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le mouvement de reprise qui s'était manifesté à la bourse de vendredi dernier s'est soutenu les trois jours suivants; la rente a même atteint mercredi le cours de 72 fr. 25, sous la double influence des bonnes nouvelles d'Allemagne et de l'accroissement considérable des dépôts à la caisse d'épargne de Paris.

Ce progrès des dépôts est l'un des signes les plus heureux de la tendance des affaires commerciales et industrielles à reprendre leur activité habituelle. Depuis plusieurs mois déjà, depuis le commencement de la gêne déterminée par les craintes de guerre, la caisse d'épargne de Paris remboursait plus qu'elle ne recevait, ce qui indiquait de sérieux besoins d'argent de la part des ouvriers, des artisans et des employés, clients habituels de la caisse.

Le rétablissement de l'équilibre entre les versements et les remboursements, observé la semaine dernière, était déjà un bon symptôme. Cette semaine, c'est mieux que l'équilibre que l'on a eu à constater, ce sont les versements de 5,460 déposants, dont 719 nouveaux, montant à 595,784 fr.
contre 1,140 demandes de remboursement, s'élevant à 249,862 fr.
Soit un excédant de dépôt de 345,922 fr.

La satisfaction causée par un changement aussi avantageux de la situation des classes ouvrières, disposait donc les esprits à la hausse et donnait à tous les cours une grande fermeté, lorsque le temps s'est mis à la pluie d'une manière si tristement persévérante, qu'une prompte réaction s'est produite et a ramené la plupart des valeurs au niveau de la bourse de jeudi dernier.

Voici la comparaison des deux dernières semaines, avec une bourse correspondante de 1853 :

Valeurs.	8 juin 1854.	15 juin 1854.	15 juin 1853.
—	—	—	—
3 0/0,	70 70	70 60	77 20
Mobilier,	715	720	810
Nord,	830	388 75	880
Rouen,	950	975	1,030
Havre,	440	472 50	470
Cherbourg,	525	510	610
Saint-Germain,	665	677 50	830
Ouest,	650	630	725
Orléans,	1,130	1,140	1,040
Est ancien,	770	770	882 50
Est nouveau,	610	607 50	
Lyon,	935	920	892 50
Méditerranée,	805	785	742 50
Midi,	597 50	587 50	607 50
Grand-Centr.,	507 50	493 75	

Il y a baisse, depuis huit jours, sur six valeurs; nous n'hésitons pas à dire que, si cette baisse a pour cause unique, comme nous le croyons, les craintes que le mauvais temps a fait concevoir pour la récolte, ces craintes ne sont nullement fondées quant à présent. Les correspondances des journaux agricoles sont unanimes sur ce point ; partout, l'apparence des récoltes est superbe, nulle part on ne signale de blés versés. Tout le mal se borne donc à un retard, fâcheux sans doute, mais qui ne donne jusqu'à présent aucune inquiétude sérieuse aux cultivateurs ; seulement la spéculation n'a pas été fâchée de profiter de la circonstance pour faire, en même temps, un peu de baisse sur la rente et un peu de hausse sur les grains.

Les chemins de fer fournissent, cette semaine, peu de nouvelles à notre bulletin.

La Compagnie de l'Ouest a prévenu ses actionnaires qu'ils auraient un versement de 50 fr. à faire du 5 au 15 août prochain ; — ils ont le temps de se préparer.

La Compagnie d'Orléans ouvrira lundi, 19 courant, le prolongement de son chemin du Centre jusqu'à Saint-Germain-des-Fossés, à 12 kilomètres de Vichy. Ce sera d'un grand soulagement pour les malades pendant la saison des bains.

Les pluies tombées depuis quinze jours dans les bassins de la Saône et du Rhône ont déterminé des tassements de remblais, et quelques glissées de talus dans les tranchées des chemins de Chalon à Lyon, et de Valence à Avignon. L'ouverture de ces deux sections se trouve par suite retardée de quelques jours, mais on doit se féliciter que ces légers accidents se soient produits avant la mise en activité des deux chemins. La circulation n'en sera que plus sûre et l'exploitation plus facile, en raison des réparations faites et des précautions prises.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les chemins de fer du Midi.

Les chemins de fer du Midi, en mettant en communication Cette et Bordeaux, relient la Méditerranée à l'Océan et, par conséquent, l'Occident à l'Orient par la ligne la plus courte. C'est là un fait immense par ses conséquences commerciales : c'est une révolution.

Mettre en communication l'Orient et l'Occi-

dent par la voie la plus courte, et par conséquent la plus prompte possible, a été dans l'antiquité, dans le moyen âge, et est encore de nos jours le grand problème commercial. Jusqu'en 1497, époque où Vasco de Gama doubla le cap de Bonne-Espérance, la voie la plus courte fut la Méditerranée. C'est là ce qui explique la puissance et la prospérité de Venise. Elle commandait la grande route de l'Orient. Elle porta d'abord des hommes en Orient : c'étaient les croisés; puis elle rapporta des marchandises en Occident et le courant s'établit. Mais, à la découverte du cap de Bonne-Espérance, le courant se divisa. Alexandrie et Venise commencèrent à perdre de leur importance. Les capitaines portugais arrivaient bien plus vite dans les Indes. Ils vendaient les denrées de l'Orient à meilleur compte et ils supplantèrent le commerce de Venise. La grande navigation a vaincu le cabotage méditerranéen et les caravanes. Les Vénitiens songèrent bien à percer l'isthme de Suez, mais les Hollandais et plus tard les Anglais n'en auraient pas pris davantage pour cela la route de la Méditerranée. Il aurait fallu pour ramener le commerce européen dans la Méditerranée, trouver une voie plus courte pour faire communiquer l'Océan au bassin de la Méditerranée. A cette époque, ce moyen n'était pas même pressenti: c'était les chemins de fer.

De même que la grande navigation a vaincu le cabotage méditerranéen et les caravanes qui réunissaient l'Egypte et l'Inde, de même les chemins de fer, ces caravanes accélérées et perfectionnées sont sur le point de vaincre la grande navigation. Le courant commercial va abandonner le cap de Bonne-Espérance et se porter de nouveau dans la Méditerranée. Avions-nous tort de dire que le chemin de fer qui relie par la ligne la plus courte l'Océan à la Méditerranée, le chemin de fer de Bordeaux à Cette enfin, est une révolution ?

Qu'il nous soit permis à ce propos de rappeler qu'en 1832, M. Michel Chevalier, au nom de tous ses collaborateurs, et l'un d'eux était M. Emile Pereire, exposait sous le nom de *Système de la Méditerranée*, le plan et les moyens d'exécution de la révolution commerciale dont nous venons de parler. Voici quelques fragments curieux de cette exposition : « La politique pacifique de l'avenir aura pour objet, dans son application la plus » immédiate, de constituer à l'état d'association autour de la Méditerranée les deux massifs de peuple qui depuis trois mille ans » s'entrechoquent comme représentants de » l'Orient et de l'Occident.... L'introduction » sur une grande échelle des chemins de fer » sur le continent et des bateaux à vapeur » sur la mer sera une révolution..........

» Les chemins de fer figureront au premier » rang parmi les moyens de transport qui » relieront les divers points du *système méditerranéen*. On peut considérer la Méditerranée comme une série de grands golfes » qui sont chacun l'entrée d'un large pays » sur la mer. Dans chacun de ces golfes, il y » aura à choisir un port principal, et presque » partout il sera possible d'en trouver un sur » l'axe de la plus importante des vallées » aboutissant au golfe. Le port ainsi déterminé sera pris pour pivot d'un ensemble » d'opérations dont la plus capitale serait *un chemin de fer* qui, remontant la vallée » médiale, irait par dessus ou à travers le » versant des eaux, chercher une autre vallée de premier ordre; car les grands bassins des fleuves constituent généralement » les divisions industrielles les plus naturelles. Et ces système partiels, tous rattachés » entre eux, constitueraient le système général. »

En 1832, on traitait de folie cette grande et belle conception du système méditerranéen; 1854 verra s'inaugurer l'ère de sa réalisation par l'ouverture des premières sections des chemins du Midi. Et c'est l'un des initiateurs du système, l'un de ceux qui l'ont conçu, M. Emile Péreire, qui aura l'honneur bien légitime de l'avoir réalisé. Il y a là un rapprochement de nature à frapper les esprits sérieux.

Nous vivons dans un temps où désormais les idées véritablement justes et grandes seront souvent réalisées par ceux qui les auront conçues, et où le génie ne verra plus se fermer devant lui que bien rarement la carrière de la pratique et de l'expérimentation.

F. SOLAR.

P. S. En attendant que la ligne des deux mers soit ouverte, la Compagnie active par tous les moyens en son pouvoir l'achèvement du chemin de Bordeaux à Bayonne. Les forges ne livrant pas les rails qui leur sont commandés, une adjudication sera faite le 19 courant pour les quantités suivantes :

1,500 tonnes de rails Barlow, livrables à Bayonne, du 5 au 15 juillet prochain;

1.000 tonnes de rails Barlow, livrables à Bordeaux, du 5 au 15 juillet prochain;

1.200 tonnes de rails Brunel, livrables à Bordeaux, du 5 au 15 juillet prochain.

D'un autre côté, voici comment le *Messager de Bayonne* parle de la marche imprimée aux travaux.

F. S.

La section de Dax à Saint-Esprit occupe environ deux mille ouvriers. Sur plusieurs points les chantiers sont en fonction jour et nuit. Des moyens d'activité plus puissants vont encore être employés, grâce à l'arrivée successive d'environ huit cents ouvriers mécaniciens, charpentiers et forgerons venus de Paris. Outre les trucks amenés par le vapeur *Comte d'Erlon*, une machine à percer les rails est arrivée par la voie de terre, d'autres sont incessamment attendues.

On n'est pas habitué dans nos contrées à l'activité que la science sait aujourd'hui imprimer aux travaux; il faut plus de temps pour bâtir ici une simple maison que pour construire tout un quartier à Paris.

Le pont du Bidougau emploie 1,000 mètres cubes de pierre : c'est une masse de maçonnerie un peu importante; pour l'exécuter, vingt jours sont accordés à l'entrepreneur. Ce qui a été fait depuis les huit jours qu'il est à l'œuvre prouve qu'il aura terminé dans le délai fixé.

Hier a été commencé le tunnel qui passe sous la rampe de la citadelle; il sera terminé avant un mois.

Tous les rails nécessaires à la voie entre Saint-Esprit et Morcenx seront concentrés ici.

Un marché passé par la Compagnie avec les frères Pauc assure l'arrivée à Bayonne, chaque semaine, de 600 tonnes de bois venant du haut Adour. Vers la fin du mois une locomotive sera amenée à Saint-Esprit.

On a commencé la pose des traverses et des longrines à Dax. Bientôt les rails seront placés. La semaine prochaine, cette opération commencera au Boucau.

RIGNON.

Chemin de fer d'Orléans.

Etablissement d'une gare de transit aux Aubrais, près Orléans.

La tête de ligne des chemins de Nantes, de Bordeaux, de Limoges et Périgueux, de Roanne et de Clermont, aboutit à Orléans à un impasse.

Les trains de voyageurs, de marchandises et de bestiaux expédiés des stations au delà d'Orléans sur Paris, et réciproquement, sont obligés d'entrer dans la gare d'Orléans, où ils sont décomposés, wagon par wagon, et tournés sur les plates-formes avant de suivre leur route. Ces opérations nécessitent pour chaque train de voyageurs une dépense de temps de trente minutes environ, et pour chaque train de marchandises au moins une heure. Ce séjour en gare n'entraîne pas seulement une perte de temps, il encombre les voies et peut être la cause d'accidents graves, que la surveillance la plus active et les ordres de service les mieux combinés ne parviennent pas toujours à prévenir.

Rien n'est plus facile, néanmoins, que de parer à tous ces inconvénients; il suffit, pour cela, de faire un usage régulier des courbes de raccordement établies à 2 kilomètres d'Orléans, aux Aubrais, par ordre de l'autorité supérieure, de manière à former une ligne directe et continue, sans rebroussement, de Paris sur le Centre et de Paris sur Bordeaux, sans entrer dans la gare d'Orléans, ainsi que cela se fait à Longau et à Fives, sur le chemin du Nord, pour éviter les rebroussements d'Amiens et de Lille.

Dix-huit mois d'expérience d'un service organisé aux Aubrais à titre provisoire, c'est-à-dire sans abris, en plein air, sans quais, sans remises de voitures, ont démontré combien il était désirable pour le public de rendre le provisoire définitif, en construisant au point de bifurcation une véritable gare de transit, avec ses accessoires et dépendances. Une demande en autorisation a été adressée à cet effet par la Compagnie, une enquête a été ouverte; elle a reçu, en même temps, l'adhésion fortement motivée de toutes les villes desservies par le chemin de fer au delà d'Orléans, et l'opposition la plus énergique et la plus absolue de cette dernière ville.

Cette opposition unique, exclusivement locale, doit-elle contrebalancer à elle seule

l'adhésion donnée par tous les autres intérêts engagés dans le débat? Cette opposition repose-t-elle d'ailleurs sur des bases sérieuses, sur un dommage réel pouvant résulter de l'exécution du projet?

Examen fait des plans, des combinaisons de service et des déclarations de la Compagnie, il résulte que la ville d'Orléans n'a aucun intérêt municipal, et ses habitants aucun intérêt personnel à s'opposer à ce que le service provisoire des Aubrais soit rendu définitif, complété et amélioré au moyen d'installations convenables.

De quoi s'agit-il, en effet? D'arrêter aux Aubrais les trains de marchandises et de bestiaux et les trains de voyageurs, les *express* seulement, allant ou venant dès au delà; de détacher en ce point, en même temps que l'on change de machine, les wagons destinés à Orléans, sans transbordement et sans faire descendre les voyageurs; de les remplacer par les wagons contenant les voyageurs et les marchandises venant d'Orléans, et de continuer la route avec une économie normale de 25 à 30 minutes pour les voyageurs à grande vitesse, et d'une heure au moins pour les marchandises.

Cette économie est positive, et on ne peut méconnaître qu'elle soit importante pour les voyageurs des trains *express*, qui se décident à payer la première classe pour aller vite.

Pour les autres trains de voyageurs, pour les trains omnibus qui s'arrêtent aux stations et ont des voitures de toute classe, ils continueront à entrer à Orléans pour s'y compléter, et ils y séjourneront tout le temps nécessaire à l'accomplissement des manœuvres.

Que perdra donc à tout cela la ville d'Orléans, et que gagnerait-elle à ce que tous les trains entrassent en gare? Absolument rien. Elle ne perçoit aucun droit de barrière ou de pied fourchu sur les voyageurs qui passent, non plus que sur les marchandises et sur les bestiaux, et, la gare étant close, elle n'a pas même le plaisir de les voir passer.

Rien, donc, à perdre de ce côté.

Serait-ce que l'on craint de voir le service spécial d'Orléans réduit, et ses communications avec tous les trains interrompues?—On l'a dit dans l'enquête, mais cela n'est pas sérieux.

Orléans est une ville trop importante, qui a des relations trop fréquentes, trop suivies avec la ligne de Bordeaux et de Nantes, avec celle du Centre et avec celle de Paris, pour que l'on néglige, par intérêt même, à défaut de justice, de prendre ses voyageurs et sa messagerie à tous les trains, ceux de grande vitesse surtout, et de leur offrir toutes les facilités qu'il sera possible d'imaginer, en vue d'augmenter leur nombre.

Non, les voyageurs et les marchandises d'Orléans ne seront pas soumis « à des frais nouveaux, à des lenteurs particulières de camionnage ». Les taxes ne varieront pas, parce qu'elles sont établies conformément au cahier des charges, et que la distance parcourue n'est pas augmentée; les camionnages auront lieu, comme aujourd'hui, entre la ville et la gare d'Orléans, et les transports se feront, de là au point de bifurcation, par le chemin de fer, ainsi que cela a toujours été pratiqué. Rien, absolument rien, ne sera donc changé sous tous ces rapports.

On dirait vraiment, à entendre les doléances et à lire les protestations de la ville d'Orléans, qu'il s'agit de démolir la gare actuelle pour la reporter aux Aubrais, et d'enlever les rails qui joignent ce point au boulevard Bannier. — Une pareille absurdité ne se suppose pas, elle ne se réfute pas surtout. Une passion aveugle peut bien l'inventer, mais elle n'y croit pas elle-même et ne saurait la faire admettre par personne.

Deux mots de regret, en passant, sur les exagérations auxquelles la presse orléanaise s'est laissée entraîner dans le débat dont nous nous occupons. Pour gagner des partisans à sa cause en faisant des adversaires à la Compagnie, elle n'a pas reculé devant des assertions qui sont de véritables calomnies.

On ne peut, en effet, qualifier autrement le contenu des lignes suivantes :

« Et que dire de sa conduite (la conduite de la Compagnie), au moment où la cherté des grains, l'hiver dernier, rendait si important leur transport à bon marché? *Ne s'est elle pas refusée*, au milieu de cette calamité que chacun s'empressait d'adoucir en s'imposant des sacrifices de toutes sortes, *ne s'est-elle pas refusée*, disons-nous, *à abaisser le prix qu'elle exige pour le transport des céréales au niveau où les autres Compagnies*, à l'invitation du gouvernement, *avaient consenti à réduire le leur?* » »

Nous n'hésitons pas à le répéter, cette assertion est calomnieuse. Non seulement la Compagnie d'Orléans n'a jamais refusé d'abaisser ses prix pour le transport des céréales, lorsque le gouvernement l'a demandé, mais elle est allée au-devant des invitations officielles et a souvent fait plus qu'on ne lui demandait.

Son initiative empressée ne date pas d'hier, à cet égard. Plus ancienne que beaucoup d'autres Compagnies, elle a été assez heureuse pour donner un exemple qui a été ensuite religieusement et cordialement suivi.

En 1847, à peine la voie du Centre sur Vierzon était-elle posée, que la Compagnie d'Orléans, sans attendre qu'elle fût terminée et livrée au public, l'a fait servir, au risque de compromettre son matériel et son personnel en circulant sur une voie non réglée, l'a fait servir, disons-nous, au transport gratuit des grains et farines dirigées de Paris sur le Cher, la Nièvre et le Berry.

Dernièrement encore, avant l'ouverture de la section de Châteauroux à Argenton, la Compagnie a interrompu ses travaux pour transporter dans la Creuse et dans l'Indre des grains et farines venant du Havre.

Quant au surplus du réseau exploité par la Compagnie, depuis le 1er septembre 1853, c'est-à-dire avant l'invitation du gouvernement, et encore aujourd'hui, elle transporte les céréales à des prix réduits exceptionnels, inférieurs à ceux imposés aux Compagnies par les cahiers des charges les plus récents, pour les époques de cherté de grains.

Voilà de quelle manière la Compagnie d'Orléans a *refusé* de prendre sa part dans les sacrifices faits par les chemins de fer pour venir en aide aux populations malheureuses; elle ne réclame pas pour cela de témoignages de gratitude, mais elle a droit au moins à de la justice, et on la lui dénie calomnieusement quand on lui reproche d'avoir *refusé* précisément ce qu'elle a donné.

Un dernier mot pour en finir sur ce sujet. Il y a deux ou trois semaines environ, *le Moniteur* a annoncé que plusieurs chemins de fer avait consenti à réduire leurs tarifs de moitié pour le transport des animaux, instruments et produits envoyés au concours régional de Paris. La Compagnie d'Orléans s'est-elle séparée, dans cette circonstance, des autres entreprises de même nature? Non; elle ne s'est pas contentée de la réduction de 50 0/0, elle a transporté à raison de 25 cent. par kilomètre et par wagon complet, tous les bestiaux et produits qui lui ont été amenés à destination du concours, qu'ils appartinssent ou non au même propriétaire; c'est-à-dire qu'en réalité la taxe perçue n'a été, dans beaucoup de cas, que le tiers ou même le quart de la taxe ordinaire.

En résumé, la violence de l'opposition que la ville d'Orléans fait au projet de gare de transit aux Aubrais, les moyens employés en son nom pour dénaturer les intentions et la conduite de la Compagnie d'Orléans, n'améliorent en rien sa cause et lui retireraient des appuis plutôt que de lui en donner. On voit clairement les avantages que l'établissement de cette gare doit offrir à toute la grande circulation qui passe devant Orléans; mais on cherche en vain quel dommage peut en résulter pour cette ville, quel intérêt particulier même, quelle industrie, quel commerce local peut en souffrir. L'issue de l'enquête ouverte est donc facile à prévoir, ainsi que la décision de l'autorité supérieure. Les voyageurs de Paris, de Bordeaux, de Nantes, de Vichy, d'Argenton, etc., peuvent l'attendre en toute confiance.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer d'Orléans.

Ouverture de Varennes à Saint-Germain-des-Fossés.

La Compagnie du chemin de fer d'Orléans doit livrer à la circulation, le 19 de ce mois, un petit prolongement de la ligne du Centre, de Varennes à Saint-Germain-des-Fossés.

Ce prolongement n'a qu'une longueur insignifiante, 13 kilom., mais il a l'avantage de conduire le chemin de fer au point le plus rapproché, 12 kilom., du grand établissement thermal de Vichy, placé désormais à 11 heures de Paris, dont 8 heures 57 minutes de voyage en chemin de fer, 33 minutes de déchargement de bagages, et une heure et demie d'omnibus.

Aucune route latérale n'aboutissant à Saint-Germain-des-Fossés, le service de correspondance sur Roanne et sur Clermont conti-

nuera à se faire, comme aujourd'hui, à la station de Varennes, jusqu'à ce que les forges, ayant livré à la Compagnie les rails qu'elle a commandés, on puisse poser la voie de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont.

AD. BLAISE (des Vosges).

Compagnie du chemin de Dijon à Besançon et à Belfort.

LIQUIDATION.

La fusion du chemin de Dijon à Besançon et Belfort dans le réseau concédé à la Compagnie du chemin de fer de Lyon, doit avoir pour conséquence la liquidation prochaine de la première entreprise.

Cette liquidation, retardée jusqu'au jour où sortira le décret approbatif de la création par la Compagnie de Lyon de 25,000 actions nouvelles (1), aura lieu de la manière suivante.

Les ayants droit à la répartition du prix payé par la Compagnie de Lyon pour l'achat du chemin de Besançon : 25,000 actions libérées de 250 fr. avec jouissance des coupons de dividende de 1853, et de l'intérêt du 1er semestre de 1854, s'élevant ensemble à 31 fr. 25 c. et payables à partir du 1er juillet 1854, sont de deux natures :

1° Les porteurs des 33,200 actions primitives de Dijon à Besançon, libérées de 350 fr. chacune;

2° Les souscripteurs, non remboursés, des 36,800 actions créées en second lieu par la Compagnie de Besançon, à l'époque où elle soumissionnait le chemin de Belfort. Un premier versement de 100 fr. avait été appelé sur ces actions, il a été restitué plus tard à ceux des souscripteurs qui en ont fait la demande; ceux-là seulement qui ne l'ont pas réclamé vont en recevoir maintenant le remboursement, augmenté de la prime dont il va être question.

Le partage des 25,000 actions de Lyon entre ces deux catégories d'ayants droit aura lieu de la manière suivante :

1° Aux porteurs des 33,200 actions de Besançon, libérées de 350 fr., 23,715 actions de Lyon, libérées de 250 fr., soit CINQ actions de Lyon pour *sept* actions de Besançon, ci 23,715 actions.

2° Aux anciens souscripteurs des 36,800 actions complémentaires qui n'ont pas retiré leur versement, 1,285 actions de Lyon, ci 1,285 actions.

D'après les cours actuels, voici les résultats de cette liquidation.

Le prix des actions de Lyon étant à 935, cinq actions libérées de 250 fr. représentent un capital de 3,425 »

ce qui fait ressortir le prix de remboursement de chaque action de Besançon à 489 30

Le cours des actions de Besançon étant de 630 fr., soit, en déduisant les 150 fr. non appelés, de 480 »

la liquidation produira aux porteurs d'actions de Besançon un bénéfice par action de 9 30

Nous répétons que chaque action de Lyon porte avec elle le coupon de dividende pour 1853, s'élevant à 25 fr., et le coupon d'intérêt du premier semestre de 1854, s'élevant à 6 fr. 25, ensemble 31 fr. 25, payable à partir du 1er juillet prochain.

Quant aux 1,285 actions de Lyon, réservées aux anciens souscripteurs des actions complémentaires de Belfort qui ne se sont pas fait rembourser leur versement, elles représentent ensemble, en principal et en coupons, une somme de 920,381 25

Dont nous ne pouvons indiquer la répartition, ne connaissant pas exactement le nombre, d'ailleurs restreint, des anciens souscripteurs qui y ont droit.

Nous croyons pouvoir annoncer que l'ancienne Compagnie de Besançon, chargée de sa propre liquidation, facilitera aux porteurs de ses titres l'échange direct, par achat ou vente, des quantités nécessaires pour parfaire chaque quantité de *sept* actions de Dijon, nécessaire pour avoir cinq actions de Lyon.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) On assure que ce décret paraîtra d'ici à quelques jours. La liquidation commencera aussitôt après.

Conversion des obligations de chemins de fer.

Les observations générales, publiées dans notre dernier numéro, sur l'utilité d'une conversion générale des obligations de chemins de fer, nous ont valu d'assez nombreuses communications sur les divers systèmes à employer pour faire cette conversion.

L'abondance des matières ne nous permet pas d'analyser aujourd'hui ces communications, ni d'entrer dans les détails de la question : nous nous bornons à rapprocher, à titre de renseignement, les cours des principales obligations de chemins de fer à un an de distance, en juin 1853 et en juin 1854 :

Désignations.	JUIN 1853.	JUIN 1854.	Baisse.
St-Germain,	1,140 »	1,010 »	130 »
Orléans,	1,160 »	1,030 »	130 »
Id.	355 »	315 »	40 »
Rouen,	1,100 »	975 »	125 »
Havre,	1,090 »	970 »	120 »
Lyon,	1,125 »	1,025 »	100 »
Ouest,	1,120 »	1,005 »	115 »
Strasbourg,	560 »	500 »	160 »
Méditerranée,	550 »	510 »	40 »
Nord,	365 »	312 50	42 50

Il y a dans ces chiffres deux choses à remarquer: d'abord l'inégalité des cours, tenant à la multiplicité des titres ; ensuite et surtout l'absence de rapport entre les variations du prix courant de l'argent aux deux époques, et les différences constatées sur le cours des mêmes obligations, également aux deux époques.

Si l'on prend, par exemple, le cours de la rente comme indication du prix de l'argent, on trouve que ce cours était, au 15 juin 1853, de 77 20

Il n'est plus, au 15 juin 1854, que de 70 60(1)

La baisse est de 6 60

c'est-à-dire de 8 fr. 55 0/0.

Or, si nous prenons les cours comparés des obligations, nous verrons que pour toutes, sauf pour la Méditerranée, la baisse est beaucoup plus forte que celle constatée sur la rente.

Ainsi, Saint-Germain a baissé de 130 fr. : il n'aurait dû baisser que de 98 fr.;

Orléans a baissé de 130 fr. au lieu de 99 fr.;

Le 3 0/0 de la même Compagnie a baissé de 40 fr. au lieu de 30 fr.;

Rouen, de 125 fr. au lieu de 94 fr.;

Le Havre, de 120 fr. au lieu de 93 fr.;

Lyon, de 100 fr. au lieu de 96 fr.;

L'Ouest, de 115 fr. au lieu de 95 fr.;

Strasbourg, de 60 fr. au lieu de 48 fr.;

Enfin, le Nord, de 42 fr. 50 au lieu de 31 fr.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de l'Ouest.

La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest vient de décider l'appel d'un versement de 50 fr. par action.

Ce versement devra être effectué à la caisse de la Compagnie du 5 au 15 août prochain.

C. DEVINA.

Société générale du Crédit mobilier

La Société générale de Crédit mobilier vient de prendre, à l'égard de ses intérêts et dividendes, une détermination analogue à celle déjà adoptée par plusieurs Compagnies de chemins de fer. Elle a décidé que l'intérêt à 5 0/0, soit 25 fr. par action, serait payé en une seule fois, au 1er janvier de chaque année, et le surplus des bénéfices, formant le dividende, aussi en une seule fois, le 1er juillet de chaque année.

En conséquence de cette décision, approuvée par l'assemblée générale, le dividende de 1853, soit 25 fr. par action, sera seul payé à partir du 1er juillet prochain.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de la Méditerranée.

ÉTABLISSEMENT D'UN DOCK A MARSEILLE.

Le journal *le Dock*, spécialement consacré à

(1) La moyenne depuis le 1er juin courant est très-supérieure à ce cours, ce qui diminue la différence entre les deux époques.

l'étude des questions relatives aux entrepôts, à leur fondation, à leur organisation financière et aux services qu'ils sont appelés à rendre au commerce, annonce, dans son numéro du 12 juin, que « le conseil municipal » de Marseille, après une discussion intéressante et approfondie, vient d'adopter le » traité conclu au non de la ville de Marseille » entre M. de Chantérac, maire, et M. Paulin Talabot, directeur du chemin de fer de » Lyon à la Méditerranée, » pour l'établissement d'un dock-entrepôt à Marseille.

Le traité conclu entre la ville de Marseille et M. Paulin Talabot concède à celui-ci, pendant 70 ans, le privilége d'un dock au port de la Joliette. Pendant les six années qui suivront la construction du dock, la ville s'interdit la faculté de faire des concessions analogues, sur quel point que ce soit de son territoire.

Nous n'avons pas besoin de faire ressortir les avantages qui résulteront pour le chemin de la Méditerranée de la création de l'entrepôt de Marseille, et surtout de sa concession à M. P. Talabot, dont la vie tout entière est un long dévouement aux intérêts de la Provence, et au réseau de chemin de fer dont il est parvenu à la doter, après douze ans de luttes, de travail et d'effort.

Nous comptons aller prochainement à Marseille ; nous en profiterons pour y étudier sur place la question de l'entrepôt et l'influence que l'établissement du dock peut exercer sur l'exploitation du chemin de fer.

AD. BLAISE (des Vosges).

Services maritimes des Messageries impériales.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 10 JUIN 1854.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales a réuni ses actionnaires, le 10 juin dernier, pour délibérer en assemblée ordinaire sur l'approbation des comptes de l'exercice 1853, et la fixation du dividende afférent à cet exercice, et pour statuer en assemblée extraordinaire sur l'émission des actions de la deuxième série, destinée à porter de 12 à 24 millions le fonds social de l'entreprise.

Voici l'analyse du rapport soumis par ce Conseil à l'assemblée générale :

La première partie fait connaître les résultats de l'exercice 1853.

Les recettes se sont élevées, du 1er janvier au 31 décembre, aux sommes suivantes :

1° Produits de l'exploitation,	3,884 805 f. 11
2° Indemnité payée par l'Etat pour le service postal et pour l'obligation de transporter, à prix réduit, les passagers et le matériel du Gouvernement,	3,000,000 »
3° Balance de l'intérêt des capitaux,	66,319 15
	6,951,124 56

Les dépenses ont atteint les chiffres suivants :

1° Frais d'exploitation,	5,705,130 f. 32	
2° Avaries, pertes et accidents,	12,207 32	
3° Réserves pour assurances, amortissement, usure et dépréciation du matériel,	1,065,806 79	5,783,144 43
Excédant des produits sur les frais,		1,167,980 13
Retenue à déduire pour fonds de réserve,		58,399 »
Reste à répartir,		1,109,581 13

Sur cette somme, il a déjà été distribué un dividende provisoire de 250 fr. par action. Le Conseil propose un dividende complémentaire de 200 f. Ces répartitions emploient 1,080,000 f. et laissent disponible, pour l'exercice 1854, un solde de 29,580 fr. 13.

Le dividende de 450 fr. est équivalent à celui qui a été distribué pour l'exercice 1852.

Le rapport entre ensuite dans quelques détails sur les frais généraux de l'exploitation.

Le parcours obligatoire imposé à la Compagnie par le contrat annexé à la loi du 8 juillet 1851, est de	105,216 lieues.
En 1853, la Compagnie en a parcouru	112,290 lieues.
La différence de	6,074 lieues.

représente deux services volontairement exécutés, l'un dans l'archipel grec, et l'autre entre Marseille et Lisbonne, avec escale dans différents ports d'Espagne.

Ce dernier service est aujourd'hui suspendu.

Le parcours effectué en 1853 excède de 4,300 lieues celui accompli en 1852.

La moyenne du parcours effectué par chaque navire de la Compagnie en 1853 a été de 6,600 lieues. Cette moyenne n'avait atteint que 6,540 dans l'exercice précédent.

Le nombre des passagers qui ont emprunté en 1853 les services de la Compagnie, a été de	35,529
Il n'avait été en 1852 que de	27,347
L'augmentantation est donc de	8,182

soit 30 0/0 du trafic total.

La Compagnie a transporté en marchandises, ci.	12,975 tonnes.
Ces transports en 1852 n'avaient été que de	9,338 tonnes.
La différence en faveur, de 1853, est de	3,637 tonnes.

soit 39 0/0 du trafic total.

La progression des produits est loin d'être égale à ce remarquable développement. La cause en est, en ce qui concerne les voyageurs, que, par une mesure toute favorable au public, la Compagnie a accordé sur ses tarifs une réduction de 20 0/0 aux passagers voyageant avec leur famille et à ceux qui prennent des billets de retour.

23 voyageurs sur 100 avaient profité de cet avantage.

En 1853, le nombre a été de 38 0/0.

En ce qui concerne les marchandises, l'infériorité de la récolte de la soie et la diminution dans les transports d'espèces qu'a produit la cessation des opérations de change de la Banque de Constantinople, ont apporté une certaine moins value dans les frets perçus par la Compagnie

Cette moins value a été compensée, mais dans une certaine mesure seulement, par le développement considérable qui a eu lieu sur la plupart des articles du tarif. Ces augmentations portent en grande partie sur des objets d'industrie nationale, et notamment sur les tissus de laine et de coton, dont l'exportation par les navires des messageries s'est accrue de 180 0/0, sous l'influence des soins qu'à pris la Compagnie de rendre ses services de plus en plus accessibles au commerce.

L'entretien des navires a eu lieu, en 1853, avec un bénéfice de 1 fr. 19 par lieue marine, comparativement à 1852. Le Conseil d'administration se loue du concours qu'il a trouvé dans son usine de la Ciotat, qui a suffi à tous ses besoins et dont les travaux ne laissent rien à désirer.

Le coût du combustible s'est accru de 35 c. par lieue marine. Le rapport prévoit qu'en 854 la différence sera infiniment plus considérable; mais la guerre, qui est la cause du renchérissement du charbon, apporte avec elle un trafic exceptionnel qui pourra compenser, mais dans une mesure impossible à préciser, le haut prix du combustible.

Les salaires et la nourriture des équipages, les frais d'agences et les frais généraux, les avaries, pertes et accidents, les prélèvements pour assurances et dépréciation, ont peu varié d'une année à l'autre.

En somme, l'administration a réalisé une économie de 1 fr. 53 c. par lieue maritime.

Le Conseil se félicite de ce résultat, qui n'a été acheté par aucun sacrifice sur le bien-être qu'on trouve sur ses navires et la bonne administration de tous ses services.

La deuxième partie du rapport traite du développement que la Compagnie a donné à son exploitation.

Elle avait compris dès le début la nécessité d'abréger la durée des trajets et de multiplier les ordinaires, pour satisfaire aux intérêts généraux du commerce, en même temps que pour consolider sa propre assiette.

Dans le courant de 1853, elle soumit au gouvernement un projet d'itinéraires développés sur ses différentes lignes, ayant pour résultat de substituer des départs hebdomadaires et à jours de semaine aux départs décadaires et à dates de mois.

Ce changement devait porter de 105,216 à 186,870 le nombre de lieues à parcourir annuellement.

Par la substitution de la relâche de Messine à celle de Malte, comme point central des services, par une abréviation dans la durée réglementaire des trajets et du séjour dans les escales, on arrivait à réduire de 10 jours 3/4 à 7 jours 1/2 la traversée entre Marseille et Constantinople, et de 8 jours 1/2 à 6 jours 3/4 celle de Marseille à Alexandrie.

Mais les besoins de la guerre d'Orient ont obligé la Compagnie à porter sur un autre point ses vues et ses moyens d'extension.

Le 16 février dernier, elle a conclu avec le ministre des finances un traité ayant pour objet de doubler le nombre de ses ordinaires sur Constantinople, et d'en abréger considérablement la durée. Aux termes de ce traité, la Compagnie reçoit une indemnité proportionnée au nombre de lieues parcourues en sus des itinéraires primitifs annexés à la loi du 8 juillet 1851, et elle a été autorisée à acheter et à franciser, par exception à la législation en vigueur, trois navires de construction étrangère.

Enfin, la Société Tasse et Cie, dite Compa-

gnie impériale concessionnaire du service de la correspondance et des transports militaires entre la France et l'Algérie, n'ayant pu remplir les conditions de son contrat avec le département de la guerre, la Compagnie s'offrit pour la remplacer dans l'exécution de ce service, auquel les circonstances actuelles ajoutaient une nouvelle importance.

Le 25 février, elle souscrivit une convention qui la chargeait, pour douze années, de cette exploitation.

La Compagnie exécutera désormais douze voyages par mois entre la France et l'Algérie.

En indemnité du transport de 15 000 passagers militaires, de 3,000 tonneaux de matériel, des dépêches et des fonds du gouvernement, et de diverses autres charges accessoires, elle reçoit une indemnité annuelle de 1,500,000 fr.

Ces différents accords ont profondément modifié les conditions premières de l'exploitation.

Seize bâtiments suffisaient pour assurer le parcours des 105,216 lieues résultant des itinéraires annexés à la loi du 8 juillet 1851. Les traités des 16 et 25 février élèvent ce parcours à 180,000 lieues et portent à 28 le nombre des navires nécessaires.

Le Conseil d'administration prévoit, en outre, que les développements indispensables pour satisfaire aux besoins du trafic exigeront prochainement un parcours de 240,000 lieues et la mise en ligne de 37 bâtiments.

Au 31 décembre 1852, la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales possédait 17 navires et 3,100 chevaux.

A la fin de 1853, elle avait en construction, tant dans ses propres ateliers que dans les ateliers étrangers, 6 navires représentant ensemble 1,880 chevaux de force; en tout 5,190 chevaux.

Tel était son effectif lorsqu'il a fallu pourvoir aux services à accomplir en vertu des traités des 16 et 25 février.

Pour y suffire, elle a mis en chantier à la Ciotat plusieurs nouveaux navires;

Elle a acheté au commerce français 3 bâtiments;

Enfin, profitant de la faculté mentionnée plus haut, elle a acheté en Angleterre 3 magnifiques navires entièrement neufs, de 1,600 tonneaux de capacité, mus par des machines à hélice de 350 chevaux.

A la date du rapport, la Compagnie possédait à flot 25 navires, dont 3 à hélice, et	5,160 ch.
En construction, 6 navires dont 3 à hélice; ensemble,	1,750
En tout, 31 navires,	7,410 ch.

Cette augmentation d'effectif, suffisante, suivant le rapport, pour desservir les itinéraires obligés, est encore insuffisante pour assurer les développements commandés par les besoins du commerce.

En conséquence, le Conseil d'administration, après avoir fait connaître en détail l'emploi qu'il a fait, depuis l'origine de l'entreprise, des diverses ressources mises à sa disposition, demande que de nouveaux moyens lui soient donnés.

Il propose donc l'émission de la deuxième série des actions destinées à porter de 12 à 24 millions le fonds social de la Compagnie. Cette émission aurait lieu aux conditions suivantes :

1° La totalité des 24,000 actions formant, aux termes de l'art. 5 des statuts, la deuxième moitié du fonds social, serait émise.

2° Conformément au dernier paragraphe de ce même article, ces actions seraient dès à présent proposées au pair aux actionnaires actuels, au prorata du nombre de titres dont ils sont détenteurs; ce délai, fixé pour la clôture de la souscription, serait fixé au 25 juillet 1854.

3° Un versement égal au quart du montant des nouvelles actions souscrites, serait immédiatement exigible et donnerait lieu à la délivrance d'un récépissé provisoire;

4° Le deuxième quart du montant desdites actions serait exigible au 1er janvier 1855;

5° Le premier quart jouirait d'un intérêt fixe de 5 0/0 l'an, du jour du versement jusqu'au 1er janvier 1855;

6° Le 1er janvier 1855, les récépissés provisoires seraient échangés contre des actions de la deuxième série, libérées de moitié, et ces actions prendraient, à partir de cette époque, dans les bénéfices y afférents, une part proportionnée à l'importance du capital effectif qu'elles représenteront.

Cette part s'augmenterait en raison des versements ultérieurs et des époques auxquelles ces versements auraient lieu.

7° Les actionnaires qui voudraient échanger leurs récépissés provisoires contre des actions nouvelles avant le 1er janvier 1855, seraient autorisés à le faire, en anticipant le versement du deuxième quart, qui serait reçu sous escompte de 3 0/0 l'an.

Ces diverses propositions ont été adoptées à l'unanimité.

AD. BLAISE (des Vosges).

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
ORLÉANS,	859,915 »	159,915	22.8
NORD,	728,247 »	100,303	16.0
HAVRE,	208,553 »	5,911	2.7
LYON,	399,762 »	13,804	3.5
EST,	623,817 »	24,761	4.1
OUEST,	172,777 »	2,969	1.7
MÉDITERRANÉE,	207,964 »	54,719	35.7
Gd CENTRAL,	185,704 »	15,498	9.1
		Diminut. s. 1853. *Totale*	*0/0.*
ROUEN,	208,553 »	5,911	2.7

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

BORDEAUX A LA TESTE. — Assemblée générale, le 19 juin, à 2 heures, dans une des salles de la Bourse, à Bordeaux. Dix actions donnent le droit d'y assister.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

CHEMINS DE L'EST. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr. qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

LYON. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

OUEST. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

Si le versement n'est pas fait avant le 15 août l'intérêt sera dû à 5 0/0 depuis le 5.

OUEST SUISSE. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

ANVERS A ROTTERDAM. — Septième et dernier versement de 25 francs, exigible à partir du 22 juin.

SUÉDOIS (Compagnie royale du chemin de fer) — Versement de 25 francs par action.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

NORD. — Dividende de 30 fr. à partir du 1er juillet.

7 fr. 50 par obligation.

ORLÉANS. — 32 fr. 10 c.

1er juillet, 25 fr. aux obligations des premier et douzième emprunts; 7 fr. 50 aux obligations 1852 et 1854. Dès le 15, dépôt des coupons ou titres.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

10 fr. 50 aux actions de Bâle, 12 fr. 50 aux obligations de l'échange.

LYON. — Quatrième coupon des obligations.

A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

ROUEN AU HAVRE. — 12 fr. par action.

OUEST. — 16 fr. par action.

ST-GERMAIN. — Dividende de 20 fr.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

1er juillet, 25 fr. anciennes obligations de 30 millions d'Avignon. Obligations 3 0/0, 7 50.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. par action.

GRAND-CENTRAL. — 1er juillet, intérêts, et sur les actions Grand-Central, 4 75.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt 5 0/0.

DIEPPE ET FÉCAMP. — 11 fr.

ANDREZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

VICTOR-EMMANUEL. — Intérêts à 1/2 0/0.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

CRÉDIT MOBILIER. — 1er juillet, complément du dividende de 1853; 25 fr. par action.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

Les actionnaires qui ne se sont pas présentés pour recevoir les dividendes de 1849, de 1845, de 1846, sont prévenus que le délai est fixé au 31 décembre. On peut se présenter : à Roanne, à la caisse; à Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin; à Paris, chez Maurice Sautter; à Genève, chez Heutsch et Chauvet.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES.— 450 f. par action, pour 1853; le solde de 200 fr. complétant ce dividende, sera payé à partir du 1er juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Dividende de 100 fr. par action, dont 50 fr. payables le 30 juin 1854 sur le coupon n° 2, et 50 fr. le 31 décembre.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

1er juillet, 1 sémestre 1854, dividende de 12 50.

STOLBERG.—Le dividende de fr. 50 sera payé, à partir du 1er juillet 1854, pour les actions entières, rue de Luxembourg, 47; pour les dixièmes d'action, 45, rue de Lancry.

EMPRUNT LOMBARDO-VÉNITIEN.— Coupon d'intérêt échéant le 1er juin.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Emission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série; la clôture de la souscription est fixée au 25 juillet prochain.

MINES DE LA LOIRE. — Souscription de 5,685 actions sur 7,685, au prix de 615 fr. par action. La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr. versés comptant, et le reste, dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854, de la clôture de la souscription.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Echange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852, sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

EST. — Depuis le 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échus le 1er juin.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDREZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

NORD. — Remboursement des numéros de la 1re, 2e et 3e série d'obligations, et les numéros du 1er tirage des obligations d'Amiens à Boulogne, à partir du 1er juillet.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

GRAND-CENTRAL. — Remboursement des obligations de Rhône-et-Loire sorties au tirage du 9 mai.

Remboursement des obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement sorties au tirage du 30 mai.

OUEST. — Voir, dans le numéro du 20 mai, les numéros sortis au tirage du 17 mai.

Epoques des remboursements :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

CRÉDIT FONCIER. — Le sixième tirage des obligations du Crédit foncier de France aura lieu le 22 juin à l'Hôtel-de-Ville. Il comprendra neuf lots. Le premier sorti gagnera 100,000 fr.; le second, 50,000 fr.; le troisième, 50,000 fr.; le quatrième, 20,000 fr.; les cinq numéros suivants, chacun 10,000 fr.

MINES DE LA LOIRE. — Voir, à la fin du journal, le tableau par ordre numérique des obligations des emprunts 1845 et 1847, remboursables le 1er février 1855, sorties au tirage du 6 juin.

NOUVELLE-MONTAGNE.—Voir, dans le numéro du 10 juin, les numéros du tirage des 66 obligations à rembourser le 1er juillet.

Paiements à Verviers; à Liége, chez MM. Nagelmackers et Lerfontaine; à Paris, chez Rougemont et Lowenberg; à Londres, chez Devaux et Cie.

C. DEVINA.

Chemin de fer égyptien.

La construction du chemin de fer entre Alexandrie et le Caire se poursuit activement. Une section de 48 milles environ a été livrée à la circulation il y a trois mois, et une étendue de 12 milles de plus a dû être terminée à la fin du mois dernier, ce qui forme une ligne continue d'Alexandrie jusqu'à un endroit sur le Nil, appelé *Caffer-el-Eisch*. Cette partie de la ligne rend maintenant inutile le trajet en bateau sur le canal Mahmoudie (la partie la plus désagréable du transit à travers l'Égypte) et abrége ainsi de 15 milles la navigation sur le Nil; de sorte que la durée du trajet entier entre Alexandrie et le Caire se trouve réduite à douze heures environ pour aller au Caire, et à neuf heures pour aller du Caire à Alexandrie, et qu'on n'a plus à voyager de nuit sur le canal et sur le Nil. 30 milles environ de chemin de fer sont aussi construits à partir de l'embarcadère du Caire vers Alexandrie, et il ne reste plus que 30 milles à faire pour l'entier achèvement de la ligne. On espère qu'elle sera terminée dans le cours de l'année prochaine; alors la voie du Nil deviendra inutile, et le voyage d'Alexandrie au Caire s'effectuera en six heures environ. Les voitures employées maintenant pour le transport des voyageurs sur ce chemin de fer sont élégantes, commodes et bien adaptées au climat. *(Morning-Chronicle.)*

Crédit foncier de France.

Le sixième tirage trimestriel des obligations du Crédit foncier de France aura lieu le 22 juin en séance publique, à l'Hôtel-de-Ville, salle Saint-Jean.

Il comprendra neuf lots d'une valeur totale de 270,000 fr., répartis de la manière suisuivante :

Le 1er n° sortant gagnera	100,000 fr.
Le 2e —	50,000
Le 3e —	50,000
Le 4e —	20,000
Les 5 numéros suivants, chacun 10,000 fr., ci.	50,000

On rappelle aux porteurs de promesses d'obligations foncières des séries D et Q qui n'auront pas effectué avant le tirage le versement des 300 fr. actuellement exigibles, ainsi qu'aux porteurs de promesses d'obligations de la série M. qui n'auront pas accompli à la même époque la libération complète de leurs titres, qu'ils ne participeront pas au bénéfice du prochain tirage. La même déchéance s'appliquera aux porteurs de promesses converties en coupures de 500 fr., qui n'auront pas acquitté avant le 22 de ce mois les 100 fr. par titres échus le 1er mai dernier.

Crédit foncier de France.

Par décision du Conseil d'administration du Crédit foncier de France, il sera fait, pour le semestre de janvier à juillet 1854, une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, sur le pied de 5 0/0 par an sur la somme versée.

Le paiement de 6 fr. 25 c. par action du Crédit foncier de France, aura lieu à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, à partir du samedi 1er juillet 1854, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi.

Compagnie des mines de la Loire.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 6 juin 1854.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Ainsi que vous l'avez vu par la lettre de convocation qui vous a été adressée, cette assemblée est à la fois ordinaire et extraordinaire.

Ordinaire pour l'examen des comptes de l'exercice 1853 ;

Extraordinaire pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Vous savez déjà combien sont graves les circonstances dans lesquelles vous vous réunissez. Si cette réunion, dont nous étions aussi impatients que vous, a été différée jusqu'à ce jour, cela vient de la difficulté des solutions nécessitées par ces circonstances mêmes.

Il nous tardait de vous exposer la situation qui vous a été faite; de vous rendre compte de nos actes; de soumettre les projets qui en résultent à votre sanction; de nous affranchir, en un mot, d'une responsabilité qui nous était commandée par le sentiment de nos devoirs, par le dévouement que nous imposait la haute confiance dont vous nous avez donné des preuves dans tous les temps.

PREMIÈRE PARTIE.

Les comptes du dernier exercice ont été vérifiés par la commission de comptabilité nommée dans l'assemblée générale du 28 mars 1853. Cette commission, dont vous entendrez le rapport dans cette séance, a pensé, après avoir reconnu la régularité des bénéfices établis par nos écritures, qu'il n'y avait pas lieu de faire subir à la répartition du dividende l'ajournement qui était inévitable pour l'assemblée générale, conformément à la délibération qui a été prise par votre Conseil d'administration.

Il vous a été envoyé dès le 30 mars, et il vient de vous être encore distribué copie des quatre tableaux qui résument les comptes de 1853 dans la forme ordinaire, savoir :

Deux tableaux contenant l'état comparatif des profits et pertes de chaque semestre ;

Un tableau groupant les deux semestres ;

Un tableau présentant le bilan de la Société au 31 décembre 1853.

De la balance du compte annuel de profits et pertes, il résulte que les bénéfices de l'exercice 1853 se sont élevés à la somme de		3,231,368 30
à laquelle il faut ajouter le reliquat des bénéfices de 1852, maintenu par vous au compte de profits et pertes, soit		79,533 81
d'où il résulte un total de		3,310,902 11
De cette somme, il y a lieu de déduire, pour amortissement sur divers comptes dont vous trouverez le détail au troisième tableau, une somme de		48,369 05
Les bénéfices disponibles au 31 décembre 1853 se trouvent ainsi fixés à		3,262,533 06
Les bénéfices de l'exercice 1852 s'étaient élevés à		2,559,143 81
Les bénéfices de 1853 sont donc supérieurs à ceux de 1852 de		703,389 25

Emploi des bénéfices.

Les bénéfices de 1853 étant ainsi fixés à		3,262,533 06
nous avons à en régler l'emploi.		
Déjà il a été prélevé pour répartition d'un premier à-compte de 20 fr. sur le dividende	1,446,300 »	
et pour répartition d'un second à-compte de 22 fr.	1,590,930 »	
Soit au total,	3,037,230 »	3,037,230 »
Il reste donc un reliquat disponible de		225,303 06

Ce reliquat représente un peu plus de 3 fr. par action. Vous reconnaîtrez ainsi qu'en portant à 42 fr. le dividende annuel, nous avons obéi avec une extrême réserve à la nécessité qui nous était imposée par les circonstances, de régler, sans votre concours, l'emploi des bénéfices.

Et sans doute aussi vous penserez, comme nous, qu'il convient de laisser disponible, en le maintenant au compte de profits et pertes, le reliquat de 225,303 fr. 06 c. que nous venons de constater.

Nous vous proposons donc de fixer définitivement à 42 fr. le dividende du dernier exercice.

Nous n'avons pas de propositions à vous faire pour le prélèvement au profit du compte de réserve et de prévoyance constitué par l'article 29 des Statuts, parce que la transformation que doit subir notre Compagnie entraînera la suppression de ce compte, et rendra disponible, pour les besoins du fonds de roulement, la somme de 439,582 fr. 36 c. dont il a déjà été doté par les allocations successives qui vous lui avez faites.

Mais nous avons à vous proposer l'emploi d'une somme de 1,472,200 fr. provenant de la vente des actions que nous possédions dans la Compagnie des mines de Firminy et Roche-la-Molière.

Cette vente a eu lieu en vertu des pouvoirs attribués au Conseil par l'article 19 des Statuts.

Nous y avons procédé, parce qu'elle nous procurait un avantage immédiat, et aussi parce que cette aliénation entrait dans les vues du gouvernement, qui en faisait même, par l'organe de M. le Directeur général du Commerce et de l'Agriculture, une condition absolue de la constitution de notre Compagnie en Société anonyme, alors que le gouvernement s'occupait de régler avec nous les conditions de cette transformation.

Il nous a paru que le produit de la vente des actions de Firminy, qui faisaient partie de notre avoir social, ne pouvait être plus utilement employé qu'à l'agrandissement de nos exploitations. En conséquence, nous vous proposons de consacrer l'intégralité de ce produit à nos travaux neufs, et, pour cela, de l'attribuer au fonds de roulement.

Nous avons dû mettre tous nos soins à développer ces exploitations autant que cela était possible. Si le grand mouvement industriel qui s'est produit a été plus rapide qu'on n'avait osé le prévoir, du moins il nous a trouvés prêts à le seconder, et nous ne craignons pas d'affirmer qu'il n'est pas de Compagnie industrielle qui ait pris part à ce mouvement avec plus de spontanéité et de puissance que la Compagnie des Mines de la Loire; qu'il n'en est pas, non plus, qui soit plus qu'elle en mesure de le suivre jusqu'à ses dernières limites.

Vous venez de voir, Messieurs, quels ont été les résultats acquis pour l'exercice 1853. Le grand développement imprimé à toutes nos exploitations nous permet d'espérer que ceux du présent exercice seront encore plus favorables.

SECONDE PARTIE.

Après dix années d'une existence dont la légalité a été proclamée par tous les pouvoirs publics, qui avait résisté à bien des crises violentes, à bien des attaques passionnées, la Compagnie des Mines de la Loire est appelée à se fractionner.

Est-ce donc qu'elle a failli à sa mission? Est-ce que, exclusivement dominée par ses intérêts, elle a manqué aux devoirs que lui imposait l'intérêt général? Non, Messieurs; on a formulé contre elle bien des accusations, mais elles sont repoussées par les faits et les résultats.

En se constituant sur les bases de l'association, l'industrie houillère du bassin de la Loire a obéi à une impérieuse nécessité plus encore qu'elle n'a usé d'un droit incontestable.

Tout le monde sait qu'en 1837, le morcellement était complet à Rive-de-Gier; ce bassin était abandonné aux envahissements de l'inondation; et, après avoir ainsi compromis, par leur imprévoyance et leur impuissance, les grandes richesses qu'il renfermait encore, les exploitants épuisaient leurs dernières ressources dans une lutte de récriminations passionnées et de procès ruineux.

A une pareille situation, il n'y avait qu'un remède : l'association.

A cette association, il fallait des ressources financières aussi grandes que le mal était grand. Le crédit seul pouvait les lui donner; mais le crédit ne se fonde pas sur des ruines : il lui faut pour garantie des propriétés toujours saisissables, des revenus toujours certains.

Ces garanties, le bassin de Rive-de-Gier ne pouvait alors les offrir que très-incomplétement; de là, la nécessité d'étendre l'association du bassin de Rive-de-Gier à celui de Saint-Etienne, dont les immenses richesses pouvaient seules satisfaire aux exigences du crédit.

Déjà, d'ailleurs, le bassin de Saint-Etienne était, lui aussi, en proie aux désordres du morcellement; les exploitations, divisées à l'infini, fouillaient le sol sur tous les points, le labouraient dans tous les sens. La plupart des travaux, entrepris sans aucune idée d'avenir, sans capitaux, en vue d'une jouissance immédiate, s'arrêtaient là où commençaient les sacrifices.

Si l'association était nécessaire pour rendre au bassin de Rive-de-Gier la puissance productive qu'il avait perdue, elle ne l'était donc pas moins pour arrêter le bassin de Saint-Etienne dans la voie de désordre et d'imprévoyance qui amenait fatalement les mêmes ruines.

Cette association a été plus que le libre usage d'un droit : elle a été une nécessité; elle rentrait dans les prévisions, dans les exigences même du législateur de 1838.

Ainsi se justifie l'origine de l'association. Elle peut également invoquer en sa faveur les résultats qu'elle a obtenus.

A Rive-de-Gier, on s'est rendu maître des eaux; la lutte a été longue, difficile, coûteuse au-delà de toutes les prévisions. A mesure que s'opérait l'épuisement, le sol houiller, auquel l'inondation des galeries souterraines avait servi de soutènement, s'affaissait sur lui-même, se crevassait de toutes parts; les eaux du Gier et de ses affluents se précipitaient dans les mines avec une abondance incessamment croissante.

Les statistiques officielles de l'Administration des mines constataient, en 1845, qu'il suffisait au bassin de Rive-de-Gier d'un système d'épuisement dont la puissance ne dépassait pas une extraction journalière de plus de 50,000 hectolitres d'eau; soit 2 hectolitres par 9 mètres de charbon.

Aujourd'hui, pour les seules concessions de la Compagnie des mines de la Loire dans ce bassin, l'épuisement comporte 200,000 hectolitres d'eau par jour, 14 hectolitres par chaque quintal métrique de charbon.

Ce gigantesque épuisement, ce sont nos devanciers qui l'ont rendu nécessaire par l'imprévoyance de leurs travaux, et c'est la Compagnie qui s'en est imposé le sacrifice. C'est elle qui a consacré plus de deux millions à installer des pompes assez puissantes pour dominer l'envahissement des eaux; cinq de ces pompes représentent une force collective de plus de deux mille chevaux. Toutes les exploitations du bassin de Rive-de-Gier peuvent maintenant être portées jusqu'à ses plus grandes profondeurs, et poursuivies sans interruption jusqu'à son complet déhouillement.

A ces exploitations ainsi reconquises, la Compagnie a appliqué successivement toutes les améliorations qui étaient indiquées par la théorie ou par l'expérience.

Partout on a introduit la méthode d'extraction par remblais, qui, si elle eût été pratiquée par les premiers exploitants, aurait préservé le sol houiller des grands bouleversements dont l'inondation des mines a été la conséquence.

Non-seulement l'immense réseau des galeries souterraines a été complété; on l'a encore sillonné de voies ferrées qui rendent le mouvement des charbons à l'intérieur plus économique et moins pénible. On n'a négligé aucun des perfectionnements possibles au double point de vue de l'accroissement de la production et de la sécurité des ouvriers.

Nos exploitations ont été dirigées vers des centres communs sur lesquels il a été installé de puissants appareils d'extraction et d'épuisement; et, à mesure que se complétait cette concentration, on a pu à la fois fermer des puits devenus inutiles, agrandir les champs d'exploitation et préparer à la production de nouveaux développements.

Ce système de centralisation que nous nous efforcions de réaliser, avait été adopté dans son principe, encouragé, facilité dans ses progrès, par les ingénieurs chargés du service des mines du bassin de la Loire, de 1845 à 1850.

Tous nos projets, soumis à leur appréciation, avaient été officiellement sanctionnés.

Des idées différentes se sont produites plus tard, et

elles ont amené l'administration préfectorale à prescrire diverses mesures que nous avons dû contester.

Le Conseil général des mines était naturellement appelé à prononcer sur ce dissentiment inattendu. Nous ne pouviens que nous en rapporter avec la confiance la plus absolue à la décision qui émanerait de juges aussi compétents.

Ce Conseil a pu apprécier la question dans son ensemble. Nous avions à cet effet compris dans un même pourvoi huit exploitations dont nous demandions l'abandon définitif ou temporaire, et dont le maintien en activité nous avait été prescrit, sur l'avis des ingénieurs, par l'administration.

Nos réclamations ont été admises par le Conseil des mines après l'examen le plus approfondi, et M. le ministre des travaux publics a pris en conséquence, le 25 juin 1852, une décision contraire aux arrêtés qui étaient venus entraver, dans ses développements naturels, la centralisation de nos travaux.

Ce n'était point assez d'organiser ainsi la production sur de larges bases; il fallait la rendre facilement accessible à la consommation et lui ouvrir de nouveaux débouchés.

De là les diverses dispositions par lesquelles nos exploitations ont été reliées aux chemins de fer de la Loire et du Rhône, par un réseau d'embranchements; de là aussi les stipulations relatives à l'exploitation du canal de Givors. Notre Compagnie, en la prenant à sa charge, a ainsi conservé cette voie de transport non-seulement à ses exploitations, mais aussi à celles de ses concurrents et à tous les établissements industriels des bassins de la Loire.

L'indépendance de la Compagnie vis-à-vis du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon étant ainsi établie, on a pu obtenir de lui des facilités de transport et des réductions de tarifs dont vous avez voulu que l'application fût commune à tous les exploitats.

Deux industries qui, par leur nature et leur destination, doivent demeurer étroitement liées à l'industrie houillère, la fabrication des cokes et l'agglomération des charbons menus, ont pris dans nos mains des développements considérables et réalisé d'importants perfectionnements. Plus de 1,500 fours à coke ont été construits, et la Compagnie est aujourd'hui en mesure de livrer à la consommation près de 200,000 tonnes de coke. Le procédé d'agglomération, dont vous avez acquis le privilége et les usines, et dont les produits sont recherchés pour la navigation à vapeur, prendra la plus grande extension, lorsque, dans un avenir de quelques mois, des débouchés lui seront ouverts jusqu'à Toulon et Marseille, par l'achèvement des chemins de fer du Midi.

Les nombreux ouvriers attachés à nos mines ont eu une large part de votre sollicitude. Pour eux aussi, vous avez voulu que l'association fût un élément de bien-être, une garantie d'avenir. Le travail a pris en leur faveur un caractère de permanence et de régularité qui a résisté même à l'épreuve de la crise de 1848. Les salaires qui avaient subi jusque là des fluctuations fréquentes, ont éprouvé successivement des augmentations qui, de 1844 à 1854, se résument en une hausse de près de 1 f., c'est-à-dire près de 40 0/0. En effet, les statistiques officielles de 1844 portent à 2 f. 63 c. la moyenne des salaires du bassin de la Loire, et, pour votre Compagnie, cette moyenne est aujourd'hui de 3 fr. 55 c.

Voici d'ailleurs quel a été, pendant cette période de dix années, le mouvement des salaires :

		f.	c.
1844,	avant l'existence de la Compagnie,	2	63
1845,	—	2	85
1846,	—	2	96
1847,	—	3	17
1848,	—	3	14
1849,	—	3	13
1850.	—	2	20
1851,	—	3	19
1852,	—	3	18
1853,	—	3	34
1854,	—	3	55

Des hospices, des écoles, des caisses de secours ont été créés dès l'origine de la Compagnie; nos rapports précédents ont mis sous vos yeux tous les détails qui se rapportent à des institutions dont le bienfait ne peut manquer d'être apprécié.

On en jugera par les chiffres qui suivent :

Du 1er janvier 1846 au 31 mars 1854, il a été consacré à ces établissements une dépense de 1,609,227 f. 25 c., ainsi répartie :

Achat, construction et mobilier des infirmeries et écoles,	297,804	34
Entretien des trois établissements,	459,748	23
Subvention à la caisse de secours, et secours divers,	851,674	68
Total,	1,609,227	25

Nous venons de voir, Messieurs, ce qui a été fait dans le but d'accroître notre production. Voyons maintenant quels ont été ses progrès.

Cette production qui, en 1844, n'était que de 9,650,000 quintaux métriques, a été portée en 1847 à 12,470,000 quintaux métriques. Ainsi, il y a eu en trois années un accroissement de près de 3 millions de quintaux métriques, bien plus qu'il ne fallait à la consommation; car nos magasins n'avaient pas cessé d'être largement approvisionnés. Ces approvisionnements, en effet, étaient, au 31 décembre 1846, de 716,000 q. m.
et au 31 décembre 1847, de 771,000 —

Notre production, cependant, suivait toujours la progression croissante; et, en janvier 1848, elle avait atteint le chiffre de 1,100,000 quintaux métriques.

Mais lorsqu'ont éclaté les événements de 1848, il a bien fallu s'arrêter dans cette voie, car nos ventes ont instantanément diminué d'un tiers, de plus de 4,000,000 de quintaux métriques en une année.

La crise a été longue. Pendant cinq années, elle a condamné la Compagnie à laisser improductives des exploitations dont elle entretenait néanmoins les travaux à grands frais, pour qu'elles fussent prêtes à prendre leur activité le jour où la consommation reprendrait elle-même son essor.

Durant ces cinq années, nos magasins ont toujours été approvisionnés. Ils l'ont été jusqu'à l'encombrement, en 1848 et 1849, alors que nous nous étions imposé le coûteux devoir de maintenir à tous nos ouvriers de travail et des salaires, pour préserver le grand foyer industriel, au sein duquel nous occupions une si large place, des désordres que suscitaient partout en France la misère et l'oisiveté.

Voici quelles ont été, pendant cette triste période, les quantités de charbons invendus et restés sur les plâtres au 31 décembre de chaque année :

31 décembre 1848	1,398,000	q. m.
— 1849	1,040,000	—
— 1850	958,000	—
— 1851	827,000	—
— 1852	675,000	—

L'approvisionnement au 31 décembre 1852 aurait dépassé 4 millions de quintaux métriques, si l'accroissement qu'avait repris alors notre production n'avait été interrompu, dans le bassin de Rive-de-Gier, par une grève qui a occasionné un déficit de près de 400,000 quintaux métriques.

L'extraction annuelle de la Compagnie a donc été, jusqu'à la fin de 1852, toujours considérable, même alors que la vente allait décroissant; toujours supérieure aux demandes de la consommation, même quand celle-ci manifestait des besoins subits, imprévus et qui dépassaient les proportions connues.

Quant aux prix de vente, la moyenne des prix officiellement constatée pour 1845, était de 0 fr. 88 c. par quintal métrique. Cette moyenne, depuis 1846, première année de l'existence de la Compagnie, jusqu'au 31 décembre 1853, a subi les fluctuations suivantes :

	f.	c.
1845, avant l'existence de la Compagnie,	0	88
1846, 1re année avant l'existence de la Cie,	0	96
1847,	0	98
1848,	1	00
1849,	0	99
1850,	0	96
1851,	0	94
1852,	0	90

L'association des mines de la Loire n'a pas été un monopole; elle n'a eu ni pour but ni pour résultat possible de disposer abusivement des cours, puisqu'après sept années d'existence, elle vendait la masse de ses charbons 2 centimes seulement de plus, par quintal métrique, que ne l'avaient fait les exploitants à l'état de division et de concurrence.

Il est vrai que pendant cette période de temps, en 1848, le prix moyen s'était élevé de 12 cent. au dessus de ce qu'il avait été en 1845. Mais ce fait, anormal en apparence, provient uniquement de ce que, pendant ces années malheureuses, le chômage des grands établissements industriels avait laissé un déficit considérable dans la proportion pour laquelle les charbons de basse qualité contribuent d'ordinaire à l'ensemble des ventes. Aussi, pendant les années suivantes, à mesure que l'équilibre se rétablit entre les diverses consommations, voit-on le prix moyen décroître successivement et revenir en 1852 au prix de 1845.

Ces faits, ces chiffres, Messieurs, sont incontestables. La Compagnie peut les opposer aux exagérations intéressées dont le mouvement de nos prix de vente a été l'objet.

Nous voici parvenus à une troisième phase de notre existence sociale. Après cinq années de langueur et d'inertie industrielle, 1853 fait revivre enfin le travail et la prospérité.

Combien ce réveil de l'industrie a été soudain, à quels symptômes il s'est manifesté, quelles ont été, brusquement, sans transition, ses conséquences, tout le monde s'en souvient. Tout à coup, le travail a succédé au chômage des usines, les feux depuis longtemps éteints se sont rallumés, des fonderies, des forges nouvelles, pour ainsi dire improvisées, sont venues ajouter leurs exigences aux besoins déjà si considérables de la consommation; et comme ce retour au travail était général, comme il prenait à l'improviste, non-seulement les exploitations françaises, mais aussi les houillères belges, anglaises, prussiennes, comme la rareté du charbon se faisait à la fois sur tous les marchés, la spéculation excitée s'emparait de tous les approvisionnements entassés sur les mines et ajoutait à la différence des circonstances les complications et le danger de ses accaparements.

Pendant ce temps, et lorsque nous mettions leur concours à plus haut prix que jamais, les ouvriers, sollicités par l'abondance du travail à l'extérieur et par l'avantage momentané d'un salaire supérieur, abandonnaient les mines pour les travaux des usines ou pour ceux des chemins de fer, au risque de déranger l'équilibre de la production houillère, premier élément de prospérité et même d'existence pour toutes les industries.

Cette crise, si heureuse qu'elle fût dans son principe, avait donc, ainsi que toutes les crises, ses inconvénients et jusqu'à un certain point, ses désordres.

Qu'une telle situation eût trouvé notre Compagnie au dépourvu; qu'il nous eût été impossible, dans le premier moment surtout, de faire face à des exigences qui, partout ailleurs que sur nos mines, déjouaient les prévisions, nous n'aurions point à nous en défendre. Pas une houillère, pas une usine, en France ou à l'étranger, n'était prête pour une telle situation. Aux organisations industrielles les plus complètes et les plus fortes, il faut du temps pour se développer ou seulement pour raviver leur activité amortie. Qui pourrait nous blâmer d'avoir eu besoin des mêmes délais que, par la force des choses, toutes les exploitations réclamaient pour se mettre au niveau des besoins.

On n'a pas tenu compte à notre Compagnie de ces difficultés. C'est qu'il y avait, en dehors des intérêts industriels, des passions qui se faisaient, contre elle, une arme des prospérités de 1853, comme elles s'étaient déjà armées des désastres de 1848. Les embarras qui se produisaient dans l'immense foyer industriel de la Loire et du Rhône, dénaturés dans leurs causes, exagérés dans leurs conséquences, ont été dénoncés au gouvernement comme le résultat de l'imprévoyance et des spéculations de la Compagnie.

Le gouvernement s'est ému de ces dénonciations, dont la persévérance n'atténuait pas l'injustice. Une décision de M. le ministre des travaux publics, du 14 octobre 1853, nous a enjoint de reprendre divers travaux destinés à augmenter notre production de 4,000 quintaux métriques par jour, comparativement à celle de 1852.

Surpris des dispositions que le gouvernement témoignait à l'égard de la Compagnie, nous avons dû lui signaler la complète inexactitude des renseignements qui lui avaient été donnés; vous avez pu en juger déjà, Messieurs, par les détails que nous venons de mettre sous vos yeux.

On nous opposait l'élévation des prix de vente. Nous avons prouvé que, loin d'être abusive, elle a été amenée, en grande partie, par l'accroissement qui s'est produit sur le prix de revient à raison du prix de renchérissement de la main-d'œuvre, des fers, des bois et de toutes les matières qui sont absorbées en masse énormes pour nos exploitations. Comparée aux prix de 1852, la moyenne de ceux de 1853 a été de 0,98 c.; c'est une augmentation de 0,8 c. et non de 60 0/0, comme on n'avait pas craint de le dire au gouvernement. Une telle augmentation n'a rien assurément d'excessif, si on la rapproche des circonstances qui

nous venons d'indiquer. Et d'ailleurs, était-il juste, alors que les industries dont la houille est l'indispensable aliment voyaient augmenter leurs bénéfices, que l'industrie houillère seule ne profitât pas de ce retour à la prospérité générale? Nous pouvons dire, Messieurs, que si nous en avons pris notre part, elle n'a été nullement exagérée.

On nous opposerait l'insuffisance de la production. Nous avions sur nos mines un approvisionnement de près de 700,000 quintaux métriques, auquel s'ajoutait un approvisionnement de plus de 100,000 quintaux métriques dans les entrepôts que nous avons installés, en dehors du bassin, au milieu des grands centres industriels.

On nous accusait d'imprévoyance, d'inertie, assertions bien étranges, Messieurs, en présence des détails que nous avions donnés publiquement dans notre assemblée générale de 1853, au sujet du vaste ensemble des travaux neufs qui étaient en voie d'exécution depuis le commencement de 1852, et auxquels nous avions affecté un crédit spécial de 2 millions.

Nous ne voulons point reproduire dans tous ses détails le programme de ces travaux, parmi lesquels nous rappellerons seulement ici l'installation, dans la concession, du treuil d'une puissante machine destinée à poursuivre la recherche des couches inférieures, qui, dans l'opinion des plus savants ingénieurs, doivent, suivant toute probabilité, se trouver à une profondeur d'environ 600 mètres, et dont la découverte aurait pour résultat d'accroître, dans une profondeur immense, les richesses déjà connues du bassin de Saint-Etienne.

Pendant que se poursuivaient avec une activité sans exemple ces travaux entrepris dès le commencement de 1852, quelques-uns même en 1851, nos ingénieurs, aidés des conseils de M. Callon, professeur d'exploitation à l'école impériale des Mines, préparaient de nouveaux projets, et au mois d'août 1853, ils nous demandaient pour leur exécution, qui a été immédiatement entreprise, un crédit supplémentaire de 1,500,000 fr., lequel portait à 3,500,000 fr. l'ensemble des dépenses.

Tels sont les faits que nous avons exposés à M. le ministre des Travaux publics.

Nous lui avons de plus fait connaître qu'au moment où sa décision nous était notifiée, notre production avait déjà augmenté de plus de 5,000 quintaux métriques par jour, c'est-à-dire d'une quantité supérieure à celle qui nous était demandée.

En effet, nous n'avions pas besoin d'exploitations nouvelles pour développer notre production dans des limites aussi étroites. Il suffisait de donner toute leur activité à celles que nous avions depuis longtemps préparées.

Mais une autre difficulté s'était produite : les bras avaient manqué à la Compagnie au commencement de 1853, comme ils avaient manqué à toutes les autres industries. Nous avions alors organisé, à grands frais, un recrutement, non seulement dans l'intérieur de la France, mais aussi dans le Piémont et la Savoie.

Peu à peu les ouvriers étaient revenus, et notre production avait rapidement augmenté. Elle n'était que de 33,600 quintaux métriques par jour en 1852; elle a été de 35,500 quintaux métriques pendant le premier semestre 1853; elle était parvenue à 39,000 quintaux métriques au mois d'octobre; elle est aujourd'hui de 45,000 quintaux métriques; c'est, comparativement à 1852, un accroissement de près de 12,000 quintaux métriques par jour, de plus de 30 0/0.

Aujourd'hui notre production dépasse les besoins de la consommation, et nous avons sur nos mines, dans nos entrepôts, un approvisionnement de 550,000 quintaux métriques.

Et cependant, par suite de l'insuffisance des autres bassins houillers, le rayon de nos débouchés s'est agrandi dans des proportions considérables. Le gouvernement lui-même peut en témoigner, car le département de la Marine nous a trouvés prêts à lui livrer des quantités importantes de charbon de forge pour ses ateliers de construction; de charbon en roche et d'agglomérés pour ses vaisseaux, le jour où les houillères anglaises, qui avaient eu jusque là le monopole de ses fournitures, ont été impuissantes à l'approvisionner. En 1852, et tout récemment encore, il y a moins de deux mois, nous avons traité avec ce département pour près de 380,000 quintaux métriques, dont la livraison sera bientôt achevée. Nous avons mis en outre à sa disposition, en dehors des marchés déjà conclus, tous les charbons de forge dont il peut avoir besoin, et, au minimum, 6,000 tonnes par mois de charbon en roche et d'agglomérés. — Nous avons pu faire et nous pouvons continuer ces fournitures si considérables, sans compromettre les besoins de notre ancienne consommation.

Le département de la Marine pourrait témoigner aussi, au besoin, de la modération comparative de nos prix de vente.

Nous avions espéré, Messieurs, qu'après avoir répondu aux accusations portées contre notre Compagnie, après nous être mis en mesure de satisfaire aux dispositions de l'arrêté du 14 octobre, l'existence de la Compagnie ne serait plus mise en question.

Cette espérance ne s'est pas réalisée.

Vous n'ignorez pas tout ce que nous avons fait pour empêcher le fractionnement dont la Compagnie était menacée.

Mais lorsque l'adoption de cette mesure nous a été notifiée au nom d'une volonté auguste, nous n'avions plus qu'à nous incliner.

Du moins, dans de telles conjonctures, avons-nous dû faire tout ce qui dépendait de nous pour que la division ordonnée s'accomplît de la manière la moins dommageable pour nos intérêts.

Le fractionnement se prêtait aux combinaisons les plus diverses, soit en lui-même, quant au nombre et à la délimitation des groupes qui pouvaient être formés par le partage de nos trente-deux concessions, soit dans les déductions de droit et de fait, quant aux bases sur lesquelles se feraient le démembrement et la reconstitution de toutes nos propriétés, de manière à conserver à tous les actionnaires, à la suite de cette transformation, la proportionnalité d'intérêts qu'ils possèdent dans l'unité collective, et, plus encore, de manière à maintenir intact dans sa valeur capitale et productive le gage de nos créanciers.

Le nombre des groupes à créer a été, de la part des ingénieurs du département de la Loire, l'objet d'un examen spécial, à la suite duquel ils ont proposé d'en former sept.

Nous avons combattu avec succès cette proposition devant la section des travaux publics du conseil d'Etat.

Il n'a point échappé à l'équité du Conseil que si le fractionnement était arrêté en principe, du moins convenait-il de le constituer dans des conditions toutes différentes de celles qui étaient indiquées d'abord. Il a été en conséquence d'avis de former quatre groupes, au lieu de sept, des concessions possédées par notre Compagnie.

Une dépêche de M. le ministre des travaux publics, du 11 février dernier, nous a informé que l'Empereur avait adopté cet avis.

D'après le système qu'il consacre, une unité complète, absolue, est maintenue entre les concessions qui, ayant une communauté de gisement, peuvent avoir une communauté d'exploitation. Les quatre groupes correspondent, dans leur délimitation, aux quatre groupes naturels, géologiques du bassin houiller. Grâce à ce système, il n'est pas un seul des grands centres d'épuisement et d'exploitation que nous avions créés qui ne conserve son étendue et sa puissance, ni un seul des projets dont nous avons commencé l'exécution qui ne puisse être utilement et complétement réalisé.

Dans ces limites, si le fractionnement fait disparaître les avantages qu'auraient offerts la conservation et la consécration du système unitaire avec toute l'extension qui lui a été donnée, du moins, d'après les divisions adoptées, il ne compromettra pas nos intérêts au point où les combinaisons primitives avaient pu le faire craindre d'abord.

Une condition sur laquelle nous avions dû insister de notre soumission à un fractionnement quelconque, était que chacune des nouvelles Compagnies fût constituée en Société anonyme. M. le ministre nous a fait connaître que nous aurions à rédiger à cet effet des projets de statuts, et il nous a invités à les lui envoyer pour être soumis à l'approbation du gouvernement.

Là encore, il y avait à surmonter de graves difficultés, à sauvegarder bien des intérêts, à réserver bien des droits.

La création des nouvelles Sociétés ne se faisait pas dans des conditions ordinaires. Le passé leur léguait une dette au point de vue de laquelle il n'était point permis de détruire l'unité du gage. — C'était là, d'ailleurs, une nécessité impérieuse, et le gouvernement n'avait pas hésité à reconnaître qu'elle dominait tous les autres intérêts.

Nous croyons avoir, dans la mesure du possible et du nécessaire, satisfait à toutes les exigences de cette situation exceptionnelle et sans précédents, par le système que nous soumettons aujourd'hui à votre appréciation et à votre sanction.

Nous avons formulé ce système d'après l'avis de jurisconsultes éminents, qui nous ont apporté, dans cette circonstance, l'utile tribut de leur expérience et de leurs lumières.

L'acte explicatif du fractionnement et les statuts qui en sont la consécration vous ont été communiqués; il vous en sera donné lecture à la suite de ce rapport.

La Compagnie des mines de la Loire, en se transformant en Société anonyme, ne cesse point d'exister. Elle détache d'elle-même une partie de ses concessions qui vont former des associations distinctes. Mais chacune d'elles n'en reste pas moins le gage solidaire des créanciers; les produits de chacune n'en sont pas moins affectés par privilége au paiement de la dette.

A la nécessité d'assurer ce paiement se rattache l'organisation des mesures à prendre pour centraliser les produits qui doivent y pourvoir. On a été ainsi amené à créer une Société particulière, qui doit atteindre ce but sans porter atteinte à la liberté d'action des quatre Sociétés. De là la création d'une cinquième Société distincte, dans laquelle viennent naturellement prendre place les établissements commerciaux ou industriels possédés par la Compagnie des mines de la Loire, soit en toute propriété, soit à titre de jouissance, lesquels ont été affectés jusqu'ici au service commun de toutes les concessions, ou leur sont plus ou moins corrélatifs. Ces établissements, par leur nature ou leur destination, ne se prêteraient que difficilement à un fractionnement, à un partage ou à une liquidation.

Nous sommes convaincus que cette combinaison a pour effet de rendre les garanties et le service de la dette, sinon plus réels et plus certains, du moins plus saisissables qu'ils ne l'étaient dans les limites des conditions intervenues entre la Compagnie et ses créanciers.

Après avoir ainsi assuré les droits sacrés des tiers, il fallait donner satisfaction à ceux des actionnaires, en assurant à chacun d'eux les mêmes droits qu'ils possèdent dans la Compagnie des mines de la Loire. A cet effet, l'action possédée dans cette Compagnie sera fractionnée en quatre actions correspondant à chacune des quatre Sociétés nouvelles. Chacun des actionnaires aura donc ainsi quatre actions au lieu d'une.

En dehors de ces conditions spéciales, qui nous étaient imposées par la situation exceptionnelle dans laquelle se constituaient les nouvelles Sociétés, les statuts que nous avons préparés sont des statuts de droit commun qui ne comportent pas de commentaires.

Telles sont, Messieurs, les dispositions générales contenues dans nos projets de statuts.

M. le ministre des travaux publics les a renvoyés à l'examen de la section des travaux publics, du conseil d'Etat, et il a bien voulu nous faire connaître, il y a peu de jours, le résultat de ses délibérations.

Cette communication n'ayant jusqu'à ce moment aucun caractère officiel, nous ne saurions en faire ici l'objet d'une délibération.

Dans le complément d'instruction qui doit suivre l'avis préalable de la section des travaux publics, nous aurons à discuter les diverses questions que l'affaire soulève et à produire des observations sur quelques-unes des solutions indiquées.

Nous venons aujourd'hui, Messieurs, vous demander l'autorisation de présenter en votre nom les projets de statuts qui ont été préparés par nos conseils, et en même temps d'y apporter les modifications que nous jugerions utiles, ou de consentir celles que le Gouvernement pourrait indiquer, et que nous reconnaîtrions possibles et praticables.

Les besoins financiers des nouvelles Sociétés ont dû être, de notre part, l'objet d'un examen spécial.

Il était nécessaire, au début de ces Sociétés, de leur assurer des ressources assez considérables pour les affranchir de l'obligation de recourir aux emprunts, du moins dans les limites de l'avenir auquel nos prévisions peuvent s'étendre. Il importait de les mettre, autant que possible, à l'abri des éventualités qui pourraient leur imposer le fardeau d'une dette particulière, ajoutée à la dette commune, qui pèse déjà solidairement sur chacune d'elles.

Les besoins nouveaux auxquels il fallait pourvoir étaient de plusieurs sortes. Nous avions d'abord à garantir un fonds suffisant aux travaux neufs, soit pour

terminer ceux qui ont été entrepris, et dont le plan général comprend une dépense totale de 3,500,000 f.; soit pour en exécuter d'autres, qui ont été reconnus nécessaires par nos ingénieurs, en vue de compléter le système d'exploitation de chaque Société nouvelle, dans les conditions d'isolement et d'indépendance faites par le fractionnement. Nous avions de plus à constituer, dans le fonds de roulement de chaque groupe, la somme de capitaux nécessaire aux avances qu'exige le mouvement journalier de la production de la vente, en tenant compte du développement d'une puissance productive que l'ensemble des travaux entrepris ou projetés doit porter, dans un délai de quatre à cinq années, de 16 millions à 20 millions de quintaux métriques.

D'après nos évaluations, le chiffre des ressources supplémentaires à créer pour doter d'une manière suffisante nos travaux neufs, et pour proportionner le fonds du roulement aux besoins de chaque groupe, s'élèveront à une somme d'environ 4 millions.

Dans le cas où cette somme serait reconnue insuffisante, nous vous rappelons que, par une délibération du 30 mars 1853, vous avez autorisé l'affectation au fonds de roulement du reliquat d'obligations de l'emprunt de 1852 qui seraient disponibles en sus des besoins de la conversion des anciens emprunts.

Pour réaliser la somme de 4 millions, destinée aux travaux neufs, le meilleur mode à adopter, dans les circonstances actuelles, nous a paru être une création de 7,685 actions, ce qui porterait le total des actions de la Société à 80 000, chiffre fixé par nos anciens statuts. Quant au placement de ces actions, nous avions à choisir entre plusieurs systèmes : celui d'un contrat de vente passé pour la totalité avec une maison de banque, celui d'une souscription exclusivement ouverte aux actionnaires, ou enfin un système mixte qui réunît les avantages des deux premiers. C'est à ce dernier mode que nous nous sommes arrêtés définitivement.

En premier lieu, nous avions cru devoir adopter une autre combinaison. Il y a trois mois, lorsque la mesure du fractionnement venait d'être décidée, et au moment où l'administration nous invitait à présenter des projets de statuts, nous avons passé avec la Société générale du Crédit mobilier un double traité, qui avait à la fois pour objet de faciliter les services financiers des futures Compagnies, de leur garantir la réalisation des ressources nécessaires à la constitution de leurs fonds de roulement, et en même temps de leur assurer le concours d'une grande institution de crédit, appelée par la nature de son principe à seconder puissamment l'établissement des entreprises industrielles qui réclament la forme anonyme. Les conventions avaient été établies de part et d'autre sur des bases équitables. A une époque où les éventualités politiques étaient menaçantes, et où, sous le coup des injonctions qui venaient de frapper la Compagnie, le cours de nos actions avait subi une dépréciation considérable, nous avions obtenu de la Société générale du Crédit mobilier, en dehors du concours effectif qu'elle nous a prêté, des conditions financières que nous vous présenterions aujourd'hui, dans la teneur primitive, si elles étaient conciliables, pour la forme, avec certaines modifications que le gouvernement paraît vouloir introduire dans nos projets de statuts. La Société générale du Crédit mobilier, instruite, comme nous, des désirs du gouvernement, n'a pas hésité à nous accorder certains changements, sinon dans le principe, du moins dans la forme des conventions originairement arrêtées. Les Compagnies auront, quant aux traités de banque, à pourvoir elles-mêmes à leurs mouvements de fonds, et conserveront à cet égard, comme pour le reste, toute leur indépendance.

Secondement, à la place d'une négociation d'actions qui, n'étant que facultative, et restant soumise à de certains délais, n'aurait pas créé, ainsi que le gouvernement le déclare nécessaire, une ressource immédiate et déterminée d'avance au début même de l'institution de chaque Compagnie nouvelle, la Société générale du Crédit mobilier, tenant compte des exigences de notre situation, et voulant, comme elle l'a fait jusqu'ici, coopérer efficacement à la reconstitution de notre affaire sur ses nouvelles bases, nous a offert les conditions suivantes, que nous avons acceptées et que nous soumettons avec confiance à votre ratification.

Suit la teneur de ces conditions :

« Par avenant aux traités intervenus le 27 mars » dernier, entre la Société générale du Crédit mobilier et la Compagnie des mines de la Loire, par application et au besoin interprétation desdits traités, » pour répondre au désir manifesté par le gouvernement, de voir s'effectuer le plus promptement possible la négociation des 7,685 actions nouvelles que » doit créer la Compagnie des mines de la Loire, les » parties sont tombées d'accord de ce qui suit :

» 1° Sur les 7,685 actions à créer et à émettre immédiatement par la Compagnie des mines de la » Loire, aux termes de l'art. 1er du traité du 27 mars » dernier, 5 685 actions seront réservées pour être » exclusivement offertes aux actionnaires de la Compagnie des mines de la Loire à 25 fr. au-dessous du » cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin courant, dans la proportion du nombre de leurs actions.

» 2° La souscription sera ouverte dans les bureaux » de la Compagnie à Paris et à Lyon, et à Genève, » chez MM. Lombard Odier et C°, banquiers, le 8 » juin courant, à dix heures du matin ; elle sera fermée irrévocablement le 21 du même mois, à six » heures du soir.

» 3° Si les actionnaires ne souscrivent point la totalité » des 5,685 actions qui leur seront réservées, la portion de ces actions qui demeurerait sans preneurs » est d'ores et déjà souscrite par la Société générale, » et cédée par la Compagnie des mines de la Loire » à 50 fr. au-dessous du cours moyen mentionné ci-dessus.

» 4° Les 2,000 actions formant le solde sont d'ores » et déjà souscrites par la Société générale, au » prix de 800,000 fr., auquel la Compagnie des mines » de la Loire les lui cède.

» 5° La Compagnie des mines de la Loire s'oblige à » remettre à la Société générale, contre paiement de » ladite somme, lesdites actions aux noms qu'elle indiquera.

» 6° Une commission de 25 fr. est allouée à la Société générale du Crédit mobilier sur chaque action » souscrite par les actionnaires de la Compagnie des » mines de la Loire. »

Tel est, Messieurs, le compte que votre Conseil d'administration avait à vous rendre. La mission qu'il avait reçue de vous est près de finir. Il n'a fallu rien moins que la confiance dont vous l'avez constamment honoré, pour le soutenir au milieu des circonstances difficiles que nous avons traversées. C'est à l'aide de cette confiance qu'il a pu poursuivre une tâche bien laborieuse, mais à laquelle il n'a cessé de se dévouer avec cette ardeur qu'on aime à porter aux choses grandes et utiles. S'il lui est pénible de voir se transformer aujourd'hui l'œuvre à laquelle il avait consacré dix années de travail et d'efforts, du moins il garde l'espoir que les sacrifices que vous êtes appelés à faire ne seront pas pour vous sans compensation, et que, grâce aux dispositions qui ont successivement développé et affermi les éléments de votre prospérité, elle est assise sur des bases assez solides pour subir sans danger la nouvelle épreuve qui vient l'atteindre.

Les deux questions principales sur lesquelles vous aurez à délibérer en assemblée générale ordinaire ont été énoncées au début du rapport que vous venez d'entendre. Elles s'appliquent aux comptes de l'exercice 1853 et à l'emploi du produit de la vente des actions que nous possédions dans la Compagnie de Firminy.

Vous avez en outre à pourvoir au remplacement des trois membres du Conseil dont les pouvoirs expirent, aux termes de l'art. 15 des Statuts. Ce sont MM. Lacombe, Gustave Delahante et Raabe. Nous devons vous rappeler que les administrateurs sortants sont rééligibles.

M. le vicomte Benoist d'Azy n'a pas pu, par suite d'engagements antérieurs, prendre dans le Conseil la place à laquelle vous l'aviez appelé par un vote de votre dernière assemblée. Nous avons provisoirement nommé pour le remplacer M. le comte de Montalivet, et cette nomination sera soumise à votre ratification.

Vous aurez à nommer la Commission qui sera chargée de vérifier les comptes de l'exercice 1854, dans les limites que donnera à la durée de cet exercice l'époque fixée par les statuts pour l'entrée en exercice des Sociétés nouvelles.

Enfin, nous aurons à procéder au tirage des numéros des trois séries de nos anciens emprunts qui, dans les conditions antérieures à la conversion, sont remboursables au 1er février 1855. Ainsi que nous l'avons expliqué l'année dernière, les obligations converties devront, pour la régularité de l'opération, prendre part au tirage, et celles qui sortiront se trouveront annulées :

Le tirage doit comprendre :

1°	147 obligations de la	1re	série.
2°	24	— 2°	—
3°	339	— 3°	—
Total,	510		

En résumé,

Nous soumettons à votre assemblée générale ordinaire les résolutions suivantes :

1° Approbation des comptes de l'exercice 1853 ;

2° Fixation du dividende de l'année à 42 fr. par action, soit à la somme de 3,037,230 fr. sur celle de 3,262,533 fr. 06 c., représentant les bénéfices de l'exercice 1853 ;

3° Maintien au compte de profits et pertes de la somme de 225,303 fr. 06 c., formant le reliquat de ces bénéfices.

4° Attribution au fonds de roulement du produit de la vente des actions de la Compagnie de Firminy ;

5° Nomination de trois membres du Conseil, en remplacement de MM. Lacombe, Gustave Delahante et Raabe, administrateurs sortants par la voie du sort ;

6° Vote sur la nomination provisoire faite par le Conseil de M. le comte de Montalivet, en remplacement de M. le comte Benoist d'Azy ;

7° Nomination de la Commission de comptabilité ;

8° Tirage au sort de 510 obligations des anciens emprunts remboursables au 1er février 1855.

Nous soumettons ensuite à votre assemblée générale extraordinaire, constituée et délibérant dans les formes prescrites par l'art. 32 des statuts, les résolutions suivantes :

1° Délégation au Conseil d'administration des pouvoirs nécessaires, à l'effet de poursuivre auprès du gouvernement l'homologation des statuts annexés au rapport du Conseil, et de consentir les modifications qui pourraient être faites par le gouvernement à ses statuts ;

2° Autorisation donnée au Conseil d'émettre 7,685 actions, et de les offrir, par voie de souscription, aux actionnaires de la Compagnie, jusqu'à concurrence de 5,685 ;

3° Ratification du traité passé avec la Société générale de Crédit mobilier, pour compléter et assurer la souscription des 7,685 actions nouvelles ;

4° Nomination des Conseils d'administration des futures Sociétés.

Chemins de fer du Midi.

RAPPORT

A l'assemblée générale du 30 mai 1854

Présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

(Suite.)

MATÉRIEL.

Le devis du matériel et de l'outillage des ateliers s'élève à la somme de 24,331,079 fr.

Les commandes déjà faites s'élèvent à la somme totale de 14,254,782 fr.

Elles comprennent, indépendamment d'un outillage pour les ateliers :

105 machines locomotives,
42 voitures de 1re classe,
40 voitures mixtes de 1re et de 2e classe,
30 voitures de 2e classe,
60 voitures de 3e classe,
40 wagons à bagages,
1000 wagons à marchandises,
181 wagons pour le ballast et les terrassements.

Le matériel livré, malgré les retards que nous ont fait subir plusieurs constructeurs, sera plus que suffisant pour les besoins de l'exploitation, lorsqu'elle sera organisée sur les sections de

Bordeaux à Bayonne et de Bordeaux à Langon.

Le choix d'un emplacement pour l'atelier central des réparations du matériel a été l'objet d'études détaillées. Nous avons adopté Bordeaux, point de convergence obligé de tous les véhicules affectés au transport. Il nous a paru convenable de placer dans cette ville l'atelier principal des locomotives, des voitures et des wagons, afin de centraliser tous les travaux d'atelier sur le point où s'exercera le mieux le contrôle de l'administration de la Compagnie.

On prépare, dès ce moment, l'emplacement des ateliers et du dépôt de machines au point où s'opère la jonction des deux lignes de Cette et de Bayonne.

SITUATION DES MARCHÉS ET DES ADJUDICATIONS.

Dépenses au 1er mai 1854.

Nous pensons qu'il est intéressant de mettre sous vos yeux la situation des engagements auxquels nous aurons à satisfaire, par suite, soit des adjudications faites pour l'exécution des terrassements et des travaux d'art, soit des marchés contractés pour la fourniture des matériaux de la voie et du matériel. Mais nous devons auparavant vous faire connaître le système que nous avons suivi pour la conclusion de ces nombreuses transactions.

Lorsqu'une adjudication de travaux doit avoir lieu, l'ingénieur en chef de la section appelle les entrepreneurs disposés à s'en charger, à prendre connaissance des clauses et conditions générales adoptées, une fois pour toutes, par le conseil d'administration, sur la proposition du Comité de Direction et de contrôle des travaux. Les projets, détails estimatifs et devis par série de prix, dressés par les ingénieurs et approuvés par le Comité de direction, sont portés à la connaissance des intéressés, et chaque entrepreneur, à un jour et à une heure fixes, dépose ensuite une soumission cachetée, indiquant le rabais auquel il prend l'engagement d'exécuter les travaux. Ces soumissions, dépouillées par l'ingénieur en chef de la section, sont l'objet d'un rapport qu'il transmet au Comité de direction, en proposant de faire un choix parmi les entrepreneurs qui ont concouru. Ce choix est motivé sur l'importance du rabais, sur les ressources en capitaux et en matériel, sur la capacité de l'entrepreneur, sur les facilités que ses engagements antérieurs lui laissent pour contracter de nouvelles entreprises, etc. Il est, en dernier lieu, ratifié ou modifié par le conseil d'administration. Sauf de rares exceptions, l'importance du rabais a été la cause déterminante de préférence. A part deux entreprises, dont les titulaires n'ont pu tenir leurs engagements et nous ont momentanément créé quelques embarras, nous n'avons qu'à nous féliciter de l'adoption de ce système qui, tout en nous exonérant des inconvénients que présente trop souvent l'adjudication publique et au rabais, nous en a assuré tous les avantages.

Les adjudications ont été faites jusqu'ici par lots, dont l'importance n'a pas dépassé 2,300,000 fr., et les rabais ont varié de 0 à 12 0/0. Dans tous les cas, elles ont démontré le soin avec lequel ont été dressées les séries de prix appropriées aux ressources des localités.

Les commandes à faire aux usines ou aux ateliers de construction ont été préparées par les soins du Comité de direction des travaux. Les fournisseurs à qui l'état de leurs travaux permettait de concourir et qui présentaient les garanties de bonne exécution nécessaires, ont été appelés à soumissionner. Leurs offres ont été comparées avec les prix payés par d'autres Compagnies, et lorsque, après de longues négociations, les bases d'un traité ont été arrêtées avec un constructeur ou un maître de forges, elles ont été soumises au conseil d'administration, qui a statué en dernier ressort.

Ce système de transactions, dont nous venons de vous faire connaître les bases, nous a donné jusqu'ici d'excellents résultats.

Le surcroît de dépenses qu'il entraîne pour le personnel de Direction des travaux, est loin de pouvoir être mis en balance avec les économies qu'il nous permet de réaliser, et avec les garanties de bonne exécution qu'il nous assure.

Le Conseil est heureux de saisir cette occasion de rendre un témoignage public de sa satisfaction aux membres du Comité de Direction des travaux, à l'Architecte en chef de la compagnie, et aux ingénieurs placés à la tête des diverses sections de la ligne.

Tous ont rivalisé de zèle pour la défense de nos intérêts, tous nous ont apporté un concours infatigable et dévoué.

Les marchés passés pour la fourniture et la pose de la voie s'élèvent à	29,500,000
Ceux pour les travaux de construction, terrassements, travaux d'art, stations, etc., à	24,387,322
Les terrains acquis à l'amiable ou par expropriation, s'élèvent à	1,486,000
Le marché passé pour la fourniture de matériel fixe et roulant s'élève à	14,254,782
Montant total des engagements sans y comprendre les dépenses du personnel et le paiement des intérêts des actions	69,728,104

EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER DE BORDEAUX A LA TESTE.

En vertu d'une convention passée le 27 septembre 1852, le chemin de fer de la Teste a été incorporé dans notre concession. Ce chemin étant placé sous le séquestre, nous avons dû préalablement rembourser à l'Etat les avances faites pendant qu'il était administré sous sa surveillance.

L'ancienne Compagnie a dépensé pour la construction de ce chemin, pour son matériel et autres débours, une somme de 5,953,936 fr. 58 cent. Sa longueur est de 53 kilomètres. Indépendamment des relations locales qu'il assure, il transporte les nombreux voyageurs qui, pendant la belle saison, vont prendre les bains de mer à Eyrac, sur les bords du bassin d'Arcachon. L'affluence chaque jour croissante des baigneurs a amené la création d'une nouvelle ville, qui se développe avec une rapidité dont aucune contrée de France n'offre assurément d'exemple.

Ce chemin amène à Bordeaux le poisson pêché dans le bassin d'Arcachon; il transporte les bois, résines et autres produits des Landes qu'il recueille sur son passage, ou qui lui sont amenés par le canal des Etangs.

D'après notre loi de concession, le chemin de Bayonne emprunte le chemin de la Teste sur 40 kilomètres. Afin d'éviter le paiement d'un péage sur un parcours aussi considérable, la ligne tout entière a été acquise par nous, par un traité passé avant la constitution de notre Société, et aux termes duquel nous devons payer les dettes de l'ancienne Compagnie et nous charger des travaux de la réfection de la voie et du matériel. Au moyen de ce paiement, l'exploitation nous est entièrement abandonnée; elle se confond avec celle du chemin de Bayonne et de ses embranchements.

Sur les produits nets de l'ensemble de cette exploitation spéciale, notre Compagnie prélève la charge des emprunts, puis l'intérêt à 5 p. 0/0 de toutes les dépenses nécessitées par la construction des lignes de Bayonne et de ses embranchements et la réparation de celle de la Teste; l'excédant, formant le bénéfice, est partagé en deux parties égales : l'une appartient aux ayant-droit du chemin de fer de la Teste, l'autre est dévolue à notre Compagnie.

Le paiement des dettes de l'ancienne Compagnie de la Teste et le remboursement des obligations sorties au tirage ont rendu nécessaire le débours d'une somme de		131,340 53
Nous avons eu à rembourser à l'Etat :		
1° Pour avances par lui faites pendant le séquestre,	77,827 75	
2° Pour frais de surveillance depuis 1843 jusqu'à 1852,	24,643 95	
	102,471 70	102,471 70
Total,		533,812 23

Nous restons en outre chargés du service des obligations qui, au 31 décembre dernier, s'élevaient à 840, au capital de 1,000 fr. portant 50 fr. d'intérêt et remboursables à 1,250 fr.

L'insuffisance du capital primitif, les difficultés d'une exploitation nouvelle dans un pays où tout était à créer, n'avaient pas permis à l'ancienne Compagnie du chemin de la Teste de tirer de cette ligne le parti qu'on en pouvait obtenir.

Nous sommes entrés en possession de cette exploitation le 1er mai 1853; le manque de rails nous a empêchés l'an dernier de renouveler la voie, on s'en occupe aujourd'hui; quant au matériel, pour suppléer à son insuffisance, nous avons dû acheter d'urgence un certain nombre de machines et de voitures à voyageurs, que les Compagnies des chemins de Rouen et du Nord nous ont cédé à des prix convenables.

Les premiers résultats de cette amélioration partielle ont donné, pour l'année comprise entre le 1er mai 1853 et le 30 avril 1854, une recette de	350,816 20
La période correspondante de l'année précédente n'avait donné qu'une recette de	255,066 43
L'excédant est donc de	95,749 77

Voici le tableau comparatif des diverses branches de recettes de l'une et de l'autre période :

Nature des recettes.	Montant des recettes.	
	En 1853-1853	En 1852-1853
Voyageurs,	199,088 65	147,528 40
Bagages et messagerie,	10,514 95	6,424 70
Marée,	31,260 10	36,908 15
Marchandises à petite vitesse,	109,952 50	64,205 08
Totaux,	350,816 20	255,066 33

Ces résultats ne représentent que le trafic propre du chemin de fer de la Teste. Ils ne comprennent pas les transports effectués pour le service de la construction des nouvelles lignes concédées ou pour la restauration de la ligne de la Teste elle-même.

Les principaux chapitres des recettes présentent un accroissement :

Sur les voyageurs, de 34 0/0 ;

Sur les transports de la petite vitesse, de 71 0/0.

L'ensemble du trafic présente un accroissement de 37 0/0.

Les transports à petite vitesse, qui se sont accrus dans une si forte proportion, sont appelés, tant sur cette ligne que sur celle de Bayonne, à recevoir un assez grand développement lorsque la voie nouvelle permettra d'effectuer ces transports avec un matériel puissant et suffisant pour répondre à tous les besoins. Les éléments de ce trafic sont les transports de minerais pour les usines, celui des résines, et principalement celui des bois qui, par la consommation de Bordeaux et du bassin de la Garonne, sont susceptibles d'un grand accroissement.

En résumé, l'exploitation de cette ligne pendant l'exercice 1853 (8 mois), a donné une recette de 261,543 18

Les dépenses d'exploitation et d'entretien ordinaire et extraordinaire se sont élevées à 242,365 19

Ce qui représente un bénéfice net de 19,177 99

Les frais pendant l'exploitation restreinte des huit premiers mois de notre prise de possession ont été exceptionnellement considérables. Ce fait s'explique aisément par l'état du chemin et du matériel et par les réparations extraordinaires qu'il a fallu faire en attendant que la ligne ait pu être ramenée à son état normal.

Dès notre prise de possession nous avions pensé qu'il serait utile de créer des relations suivies entre Bordeaux et la côte d'Espagne par la Teste; nous avons essayé dans ce but, de créer un service de bateaux à vapeur entre le bassin d'Arcachon et les ports de Saint-Sébastien, Bilbao et Santander. Cette entreprise était prématurée; les difficultés de toute nature que nous avons rencontrées pour établir des relations régulières avec l'intérieur de l'Espagne, l'inachèvement du chemin de fer de la Teste, que nous n'avons pu prolonger jusqu'aux bords du bassin d'Arcachon, nous ont décidée à suspendre dès le mois d'octobre dernier cet essai, que nous pourrons reprendre avec plus de succès, lorsque notre service d'exploitation aura reçu une organisation définitive.

CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Nous vous annoncions, l'année dernière, que nous prendrions possession du canal latéral le 6 mai; ce délai s'est prolongé d'un mois. Le tarif soumis dès la fin de mai à l'homologation ministérielle n'a pu être mis en vigueur qu'à partir du 11 octobre; il en résulte que les recettes n'ont pris toute leur importance que dans les derniers mois de l'année.

Elles s'élevaient au 31 décembre à 190,430 fr. 33 c.

Les dépenses de toute nature à 161,522 71

Excédant des recettes sur les dépenses, fr. 28,907 62

Le tonnage a continué à s'accroître dans une proportion considérable. Dans le courant de l'année entière, en y comprenant les cinq mois de la gestion de l'État, il s'est élevé, pour les transports à toute distance, à 510,516 t.

Pour le nombre de tonnes transportées à la distance entière à 280,000 t.

En 1852, le nombre total de tonnes ramenée à la distance entière, de Toulouse à la Baïse, n'était que de 216,000 t.

En 1851, le canal étant exploité entre Toulouse et Agen, n'avait transporté à la distance entière que 144,000 tonnes.

Il y a donc dans le tonnage transporté par le canal une progression soutenue (le doublement en deux ans) que l'application du tarif normal n'a point ralentie.

La répartition du tonnage entre les deux directions a été, pour le nombre brut des tonnes :

A la descente,	315,202.8	— 61 0/0
A la remonte,	195,313.9	— 39 0/0

Les résultats de l'exploitation ont, d'ailleurs, pleinement confirmé les prévisions de l'ingénieur en chef, chargé par nous de l'exploitation du canal. Les dépenses mensuelles restent inférieures, en moyenne, à 25,000 fr., — ce qui représente, pour l'année, un maximum de 300,000 fr.

Le budget dressé pour 1854, en prenant pour base les résultats constatés depuis l'application du tarif de la Compagnie, porte la recette totale à 800,000 fr.; — ce sera donc un produit net de 500,000 fr., réalisé, dès la première année d'exploitation régulière, sur les 144 premiers kilomètres du canal, dont la longueur totale est de 209 kilomètres.

Nous nous occupons activement de l'étude des projets nécessaires pour la concession des eaux dont nous sommes autorisés à disposer pour la création de forces motrices et pour les irrigations. De nombreuses demandes en concessions nous ont déjà été adressées. Nous trouverons là une source importante de revenus. Nous fixerons par ces concessions, sur notre double parcours de voie navigable et de chemin de fer, des industries variées qui, en augmentant les moyens de travail et la richesse agricole et industrielle des contrées que nous allons desservir, viendront, en même temps, accroître la masse de nos transports.

Nous espérons arriver à dépasser l'évaluation de l'exposé des motifs du projet de loi qui a servi de base à la concession, et qui portait le revenu net du canal à 850,000 fr.

Il ne faut pas, toutefois, se dissimuler qu'à l'aide du matériel puissant que les Compagnies de chemins de fer ont été successivement amenées à appliquer au transport des marchandises, et qui sera tout d'abord installé à l'état normal sur les chemins du Midi, la voie de fer serait dans le cas d'absorber avec avantage une partie importante du trafic dont la voie d'eau a aujourd'hui le monopole. Mais à la faveur de la combinaison qui nous a rendus propriétaires des deux voies de transport, tout esprit de concurrence nuisible se trouve écarté; nous retrouverons sur une voie ce que nous serons dans le cas de perdre sur l'autre; et nous aurons à rechercher les moyens de remplacer les transports que le chemin de fer enlèvera au canal, par d'autres produits qui figurent à peine aujourd'hui dans ses perceptions, tels que la houille, le coke, les matériaux de construction, les engrais, et d'autres matières premières nécessaires à l'agriculture.

Quoi qu'il en soit, le mouvement considérable qui s'opère déjà sur le canal latéral est un des signes les plus certains du succès réservé aux voies de fer que nous allons exploiter.

La Compagnie s'est associée aux mesures adoptées par le gouvernement et par les Compagnies de chemins de fer, pour atténuer les effets de la crise des céréales; elle a réduit le péage des céréales à 0 fr. 0035 par tonne et par kilomètre. Il en est résulté une diminution importante sur les recettes qui, depuis que la mesure a été appliquée jusqu'au 30 mars dernier s'élevait à 56,866 fr. 69 cent. Si ce sacrifice n'a pas entièrement profité aux consommateurs, il a contribué à l'effet moral produit par l'ensemble des mesures sagement combinées par le gouvernement.

Nous ne sommes pas encore fixés sur l'époque à laquelle le canal pourra être ouvert à la navigation jusqu'à son *terminus* à Castets, mais les travaux exécutés par l'État et à ses frais s'achèvent rapidement, et nous espérons être bientôt en possession de notre voie navigable sur toute son étendue.

SITUATION FINANCIÈRE.

Notre situation financière au 31 décembre 1853 se résume ainsi :

Il a été appelé 250 fr. sur 134,000 actions, 33,500,000 »

A déduire :

Versements non encore effectués, 889,370 »

Reste, 32,610,630 »

Cautionnements versés par les fournisseurs, entrepreneurs et employés, 196,333 »

Total, 32,806,983 »

Sur lequel il a été dépensé pour frais d'administration, construction de la voie et du matériel et avances aux entrepreneurs, 6,795,180 90

Le complément des sommes reçues se trouve représenté de la manière suivante :

Dépenses de premier établissement pour le canal, 10,393 04

Cautionnement de la Compagnie, 6,216,824 95

Souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer, 113,000 »

Effets à recevoir, 300,000 »

Caisse, 12,224 69

Dû par les banquiers de Bordeaux et de Toulouse, 696,927 89

Solde débiteur de la société générale de Crédit mobilier, 18,969,598 68

Divers comptes courants, 86,647 50

Payé pour le chemin de la Teste, 533,813 23

33,645,509 88

A déduire :

Intérêts non encore payé aux actionnaires, 763,343 » }
Créanciers divers, 75,183, 88 } 838,526 88

Somme égale, 32,806,983 » 32,806,983 »

Les intérêts payés aux actionnaires depuis la constitution de la Compagnie s'élèvent à 1,139000 fr.

Savoir :

Au 30 juin 1853,	402,000
Au 31 décembre 1853,	737,000
	1,139,000

Pour faire face à ce paiement, nous avons eu le produit des placements des fonds qui ont à peu près balancé cette somme. — Le compte des intérêts, au 31 décembre dernier, se soldait par un simple débours de 82,713 fr. 50 c., dans lequel figurent 37,156 fr. 68 c. pour des commissions prélevées sur l'encaissement du premier versement.

L'ensemble des comptes que nous venons de vous analyser s'est nécessairement modifié depuis le 31 décembre dernier :

Le montant de nos dépenses de construction, au 28 mai, s'élevait à 15,628,277 02

Le compte courant de nos banquiers à Bordeaux et à Toulouse était réduit à 70,000 »

Celui du Crédit mobilier à 12,441,882 45

Sur les versements appelés sur les actions, nous n'avions plus à recouvrer que 7,600 »

Nous avons reçu de l'Etat pour paiement du premier terme, sur la subvention du chemin de fer de Bayonne, 1,650,000 »

Un second paiement de pareille somme vient d'être ordonnancé, et nous pourrons le toucher sous peu de jours.

L'avancement de nos travaux sur cette ligne rendra dans huit jours exigible un troisième paiement. — On prépare le compte pour le remettre au contrôle de l'administration supérieure.

Quant à la subvention afférente à la ligne de Bordeaux à Cette ; les comptes pour le premier paiement, montant à 1,750,000 fr., sont remis au contrôle administratif ; dans quelques jours nous pourrons le recevoir ; un second paiement d'égale somme deviendra immédiatement après exigible.

Ainsi, dans la quinzaine qui va suivre, nous aurons reçu de l'Etat trois paiements de la subvention afférente à la ligne de Bayonne, de 1,650,000 f. chacun : ensemble, 4,950,000 f.

Un paiement de la subvention de la ligne de Cette, 1,750,000

Ensemble, 6,700,000

L'emploi en travaux et en acquisitions de matériel et de terrains, des sommes dont nous disposons actuellement, nous donnera droit, en outre sur la subvention, à une somme approximative de 8,000,000 fr.

Le paiement, par le Trésor, des sommes qui deviennent successivement exigibles, s'effectue avec d'autant plus de promptitude que nous avons facilité ses moyens de contrôle en mettant à la disposition de MM. les ingénieurs de l'Etat nos écritures et nos pièces comptables qui sont centralisés à Paris.

En résumé, sur le montant des 33,500,000 fr. versés par les actionnaires, et des 1,650,000 fr. payés par l'Etat ; ensemble, 35,150,000 f. »

Nous avons employé en travaux et acquisitions diverses, en nombres ronds, 15,600,000 f. »

Nous avons employé pour le cautionnement qui devra nous être rendu à mesure de l'achèvement des travaux, 6,216,824 95

21,816,824 95 — 21,816,824 95

Nous avons donc disponible 13,333,175 05

Et nous avons à recevoir sur la subvention de 51,500,000 fr., due par l'Etat, pour partie correspondante aux dépenses effectuées ou à effectuer avec les fonds dont nous disposons, une somme approximative de 13 millions.

Nous touchons à la période où nos règlements vont nécessiter des débours plus importants que par le passé. Jusqu'à ce jour, nous avons eu à subir les lenteurs inévitables de la rédaction, de l'examen et de l'approbation des plans et projets ; nous avons eu à conclure les marchés, et à effectuer les commandes de toutes natures. — Indépendamment de l'activité que prennent aujourd'hui les travaux, nous arrivons à l'époque où les livraisons de rails, de bois, de machines, de voitures, etc., s'effectuent ; mais d'après les dispositions que nous avons prises, la demande de nouveaux capitaux que nous serons dans le cas de faire coïncidera avec la mise en exploitation des deux premières sections de notre réseau.

La loi de concession a fixé des époques successives pour l'achèvement des travaux. Les sections de Bordeaux à Langon, de Cette à Béziers, de Lamothe à Bayonne et l'embranchement de Mont de-Marsan, devaient être exécutés le 24 août 1854. Sauf la section de Cette à Béziers et l'embranchement de Mont-de-Marsan, dont le tracé n'est pas encore définitivement approuvé, les autres parties, malgré les retards apportés à la livraison des rails, seront à peu près exécutées dans les délai prescrits.

Quant aux autres parties du chemin, les délais d'achèvement sont ainsi fixés :

De Langon à Agen et de Narbonne à Perpignan, 24 août 1856 ;

D'Agen à Toulouse, 24 août 1857 ;

De Toulouse à Béziers, 24 août 1858.

Nous avons par conséquent un délai de plus de quatre ans, à partir de ce jour, pour accomplir nos engagements. Dans le rapport que nous vous avons présenté l'an passé, nous avons dit, que nous n'userions pas de toute la latitude que nous donne le cahier des charges, et que nos ressources et notre activité se porteraient promptement à accélérer l'achèvemet du réseau entier, afin d'entrer le plus tôt possible en jouissance des produits que nous espérons. L'organisation de notre personnel, et nos principales commandes en rails, bois et matériel, ont été faits en vue d'obtenir ce résultat.

Lorsque la crise des subsistances et la guerre d'Orient sont venues apporter une grave perturbation dans l'état général des finances du pays, sans rien arrêter, sans rien changer à l'économie des travaux commandés ou entrepris, nous avons cependant cru devoir éviter de prendre des engagements nouveaux, de manière à conserver la liberté de notre action. La prudence nous commandait cette conduite. Nous avions cependant par devers nous la ressource des appels de fonds, qui ne nous aurait pas fait défaut, celle des emprunts, qui, moyennant quelques sacrifices, était encore à notre disposition ; mais nous avons cru devoir nous mettre en situation d'ajourner la réalisation de cette double ressource, si elle devenait trop onéreuse pour les actionnaires. En conséquence, nos mesures ont été prises de telle sorte qu'aucune dépense dont le résultat pouvait être immédiatement utile, n'a été négligée, mais que tout ce qui pouvait sans inconvénient être ajourné, l'a été, sans toutefois franchir les limites que nous imposaient nos engagements envers l'Etat.

Cette temporisation que nous avons cru indiquée par une appréciation exacte de la situation générale, n'a entraîné aucun fait sérieux ni aucune fausse mesure.

Nous désirions observer les événements et régler notre marche sur les phases diverses qu'ils pouvaient traverser. Dans les questions délicates de finances, il ne suffit pas d'avoir personnellement une confiance entière, soit dans les ressources du pays, soit dans l'avenir de l'entreprise que l'on dirige ; il faut encore que cette confiance puisse se communiquer sans effort à ceux dont on représente et dont on administre les intérêts. Nous croyons aujourd'hui, que la confiance que nous avons toujours eue personnellement dans la situation générale des affaires et dans l'avenir de cette entreprise est universellement partagée. La crise des subsistances est à peu près terminée, et, nous pouvons le dire, elle a été traversée heureusement. Quant à la situation politique, le pays, nous le croyons, l'a désormais mûrement appréciée, et le juste sentiment qu'il a pris de ses forces et de ses ressources l'a pleinement rassuré.

Sans vous promettre de rendre à nos travaux l'activité dont nous avons fait preuve, lorsque nous avons complété notre organisation à la fin de 1852 et au commencement de 1853, nous croyons pouvoir marcher d'un pas plus assuré que nous n'avions voulu le faire au commencement de l'année.

Par les arrangements pris avec une Société puissante, les appels de fonds que nous serons dans le cas de faire ne seront ni une charge ni un embarras pour personne ; la Société générale de Crédit mobilier se chargera, moyennant un simple intérêt, d'effectuer pour le compte de ceux de nos actionnaires qui s'adresseront à elle les versements appelés.

Cet arrangement, qui vient d'être appliqué avec un succès remarquable par la Compagnie du chemin de fer de l'Est, n'est pas seulement favorable à ceux qui en profitent, il l'est encore aux actionnaires qui effectuent eux-mêmes leurs versements.

Ceux qui ne sont pas en mesure de verser ne sont plus dans la nécessité de réaliser une portion de leurs actions, et ces ventes forcées ne déprécient plus l'ensemble des titres de la Société.

Depuis le 26 février 1853 nous avons pris avec la même Société des arrangements aux termes desquels elle s'est chargée de l'émission de nos titres, du service de nos transferts, aussi longtemps que nos actions sont restées nominatives, du paiement semestriel de nos intérêts et dividendes, et, enfin, d'une manière générale, du service de nos paiements, au moyen d'un compte courant établi entre les deux Compagnies. — Aux termes d'une convention plus récente, cette Société s'est chargée, en outre, moyennant le paiement d'un faible abonnement annuel, de recevoir en dépôt tous les titres de notre Compagnie, que les porteurs pourront, en conséquence, sans avoir aucun frais de garde ni de dépôt à supporter, lui confier en échange de certificats de dépôts nominatifs.

Ces divers arrangements ont eu pour effet d'apporter dans l'organisation de notre administration centrale une grande économie, tout tout en nous déchargeant d'une lourde responsabilité.

Nous vous avons entretenus l'année dernière d'une ouverture que nous avions faite à M. le ministre des travaux publics, pour l'exécution du réseau pyrénéen ; nos propositions ont provoqué, ainsi qu'on devait s'y attendre, dans les contrées qu'il s'agissait de desservir, un grand émoi.

Les prétentions locales ont fait naître une vive polémique ; — les réclamations de chaque

arrondissement auraient eu pour premier résultat de tripler l'importance du nouveau réseau. Au milieu de ce conflit, le gouvernement a prescrit des études pour la détermination des tracés, et des recherches statistiques pour l'appréciation des ressources. Nous en avons attendu le résultat avec patience. Nous n'avons aucun résultat nouveau à vous signaler à cet égard, ni aucun pouvoir à vous demander.

Quelle que soit la prudence que nous ayons l'intention d'apporter dans l'emploi des capitaux qui nous sont confiés, tous nos efforts tendront à hâter le moment où notre ligne, complétement achevée, réunira l'Océan et la Méditerranée. Ce n'est qu'à cette époque que nous pourrons faire comprendre l'importance, l'utilité commerciale et politique de la ligne du Midi. Confiants dans cet avenir et fermement résolus à en développer les conséquences fécondes, nous n'avons, ainsi que nous vous l'avons dit, rien épargné, soit dans la construction de la voie, soit dans la commande du matériel, pour nous mettre en mesure de réaliser des transports à bas prix. La même pensée nous a fait donner à nos ingénieurs la recommandation constante d'éviter les fortes pentes. — Car, lorsqu'il s'agit d'un trafic important, toute augmentation de pente se traduit par une diminution de la puissance motrice, qui correspond elle-même à une augmentation de frais de transport.

La ligne du Midi réclame, sous ce rapport, les moyens de transport les plus économiques. Non-seulement les contrées traversées offrent déjà des ressources considérables que l'établissement d'un instrument aussi puissant qu'un chemin de fer doit rapidement développer; mais, indépendamment de ces ressources locales, il faut tenir un large compte du trafic auquel doit donner lieu l'avenir que réservent au bassin de la Méditerranée les événements dont il va devenir le théâtre. Le développement toujours croissant de nos colonies algériennes, le chemin de fer de Suez qui va rouvrir au commerce de l'Inde ses anciennes voies, la guerre actuelle enfin, qui sous l'influence heureuse de l'alliance des deux grandes nations placées à la tête de la civilisation, doit ouvrir au commerce de l'Europe de vastes et fertiles contrées : tout prépare entre l'Océan et la Méditerranée un mouvement d'échange dont le chemin du Midi est appelé à devenir l'un des instruments principaux.

Le mouvement de transit entre ces deux mers auquel nous avons à satisfaire, est en quelque sorte inépuisable.

Dès aujourd'hui, plus de 1,500,000 tonnes franchissent le détroit de Gibraltar; nous avons à puiser dans cet immense trafic. Quelques efforts partiels tentés dans ce but par le canal du Midi, ont déjà déterminé un mouvement important par les voies de transport lentes et incomplètes des canaux. Nous devons nous mettre en mesure de donner une large satisfaction à ces besoins nouveaux du commerce qui vont faire des ports de Bordeaux, de Cette, d'Agde, de la Nouvelle et de Port-Vendre, les entrepôts d'un mouvement commercial dont chacun de vous, Messieurs, peut apprécier l'importance pour notre pays et la fécondité pour notre entreprise.

Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France.

MODIFICATIONS AUX STATUTS.

Pardevant Mᵉ Jean Dufour et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

1° M. le comte Auguste de Morny, ancien ministre de l'intérieur, député au Corps législatif, grand'-croix de la Légion-d'Honneur, grand'-croix de l'ordre de Léopold, demeurant à Paris, avenue des Champs-Élysées, 15 ;

2° M. le comte Henri de Pourtalès-Gorgier, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la Madeleine, 33 ;

3° M. le comte Charles de Séraincourt, propriétaire, demeurant à Villefranche (Aveyron), en ce moment à Paris, rue Neuve de Berry, 22 ;

4° M. Albert Lacroix, propriétaire, demeurant à Paris, rue de l'Arcade, 16 ;

5° M. Gustave Delahante, administrateur de la Compagnie des mines de la Loire, demeurant à Paris, rue de la Madeleine, 48 ;

Membres du Conseil d'administration de la Compagnie anonyme du chemin de fer Grand-Central de France, constituée suivant acte passé devant ledit Mᵉ Dufour, qui en a minute, et son collègue, le 28 juillet 1853, enregistré ; agissant ici en cette qualité et comme spécialement délégués à l'effet des présentes par ledit Conseil d'administration, suivant délibération en date du 27 décembre dernier, dont un extrait est demeuré annexé après avoir été certifié véritable et revêtu d'une mention d'annexe à l'acte de modifications qui sera ci-après énoncé.

Lesquels ont exposé et fait ce qui suit :

Les statuts ci-dessus énoncés de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France ont été approuvés par décret de S. M. l'Empereur, en date du 30 juillet dernier. Ce décret a été inséré au *Bulletin des Lois*, au *Moniteur universel*, et a reçu, en outre, tant à Paris que dans les départements de la Gironde, de la Dordogne, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne, de la Haute-Vienne, de la Corrèze, de l'Aveyron, du Cantal, du Puy-de-Dôme, de la Haute-Loire, de la Loire et du Rhône, la publication prescrite tant par la loi que par ce décret lui même, ainsi qu'il résulte de diverses pièces déposées pour minutes au dit Mᵉ Dufour, à la suite des statuts, suivant acte du 7 novembre 1853.

De sorte que cette Société s'est trouvée définitivement constituée.

Depuis les assemblées générales des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central et de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, constituée suivant acte passé devant Mᵉ Dufour, qui en a la minute, et Mᵉ Fould, notaires à Paris, le 17 septembre dernier, ont été convoqués extraordinairement le 15 octobre 1853 pour délibérer, entre autres choses, sur un projet de cession des chemins de fer de jonction à la Compagnie du Grand-Central, et les deux assemblées ont donné leur approbation à cette cession, ainsi qu'aux charges et conditions qui y étaient attachées.

Elles ont pris au sujet de cette cession diverses résolutions, et notamment celles qui suivent :

« I. La Compagnie des chemins de fer de jonction » du Rhône à la Loire apporte à la Compagnie du » chemin de fer Grand-Central la concession qui lui » appartient aux termes :

» 1° Des traités passés les 22 et 27 décembre 1852 » et 6 avril 1853 avec les Compagnies des chemins de » Saint-Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne et de » Saint-Etienne à la Loire ;

» 2° De la convention, passée le 16 mai 1853, entre » M. le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et les représentants de ladite Compagnie ;

» 3° De la loi du 10 juin 1853 et du cahier des charges y annexé.

» Ladite concession est apportée avec tous les droits » et avantages y attachés, ensemble tout ce qui constitue l'actif mobilier et immobilier, corporel et » incorporel de ladite Société, sans aucune exception » ni réserve.

» II. De son côté, la Compagnie du chemin de fer » Grand-Central prend à sa charge tout le passif et » les engagements quelconques de la Compagnie des » chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, » notamment ceux qui résultent des traités, cahier » des charges, convention et loi mentionnés en l'article précédent.

» III. En contre-part e de l'apport fait par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la » Loire, la Compagnie du chemin de fer Grand-Central remettra aux actionnaires de la Compagnie du » chemin de fer de jonction du Rhône à la Loire » vingt-cinq mille obligations de cinq cents francs, » remboursables en quatre-vingt dix-neuf annuités, » productives d'un intérêt annuel de quinze francs et » portant jouissance du 1ᵉʳ janvier 1853.

» IV. La Compagnie du chemin de fer Grand-Central s'engage, envers la Compagnie des chemins de » fer de jonction du Rhône à la Loire, à remplir les » obligations qu'imposent à celle-ci la convention du » 16 mai et le décret du 17 mai 1853, et à réaliser à » cet effet, par un emprunt, dans le mois de l'approbation de la présente fusion par le gouvernement, une » somme de trente millions égale au capital social de » ladite Compagnie. Ce capital de trente millions sera » exclusivement affecté à l'exécution des engagements » de toute nature imposés à la Compagnie de jonction » par la convention du 16 mai, le décret du 17 du » même mois et le cahier des charges y annexé. En » cas d'insuffisance de ladite somme de trente millions, il sera pourvu à l'excédant des dépenses par » les moyens stipulés dans les conventions intervenues entre l'État et la Compagnie de jonction.

» La Compagnie du chemin de fer Grand-Central » s'engage à ouvrir immédiatement à la section du » Rhône à la Loire, un compte particulier, au crédit » duquel seront portés, au fur et à mesure des versements, les fonds réalisés au moyen de l'emprunt ci-dessus indiqué, et à n'employer les sommes qui » figureront au crédit de ce compte qu'à l'accomplissement des engagements auxquels elle est tenue de » satisfaire au lieu et place de la Compagnie des chemins de fer de Rhône-et-Loire. »

Ces assemblées générales ont donné tous pouvoirs à leur Conseil d'administration pour passer entre les deux Compagnies et M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les conventions nécessaires à l'exécution desdites résolutions.

En outre, l'assemblée du chemin de fer Grand-Central a donné tous pouvoirs à son Conseil d'administration pour modifier ses statuts en conséquence des résolutions par elles prises, et pour réaliser un emprunt d'une somme de trente millions.

En vertu des résolutions et pouvoirs sus-indiqués, le traité entre les deux Compagnies a été réalisé par acte fait double, à Paris, le même jour 15 octobre 1853, entre les administrateurs délégués des deux Compagnies des chemins de fer Grand-Central et de Rhône-et-Loire, dans des termes identiques à ceux des résolutions prises par lesdites assemblées générales, lequel traité a été enregistré à Paris, le 30 décembre 1853, folio 83 recto, cases 1 à 8, aux droits de un franc dix centimes, par Bernier, receveur, qui a signé. Sont demeurées ci-annexées des copies certifiées des procès-verbaux des deux assemblées et du traité dont il est ci-dessus parlé, après avoir été certifiées véritables et revêtues d'une mention d'annexe.

Depuis il est intervenu, entre M. le ministre des travaux publics et les représentants de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, le 23 décembre 1853, une convention ainsi conçue :

« Article premier. L'adjonction de la concession des » chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire à » celle du chemin de fer Grand-Central de France, » réalisée par traités intervenus entre les deux Compagnies, en vertu des délibérations des assemblées » générales de leurs actionnaires, en date du 15 octobre 1853, est approuvée.

» Art. 2. La Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France s'oblige à exécuter tous les engagements contractés par la Compagnie des chemins » de fer de jonction du Rhône à la Loire, et résultant » du décret du 17 mai 1853, de la loi du 10 juin de la » même année, et des conventions, traités et cahier » des charges y annexés, et, en outre, à se conformer » aux clauses et conditions du cahier des charges supplémentaire ci-annexé.

» Art. 3. La présente convention et les actes qui » s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe » de un franc. »

Cette convention a été enregistrée à Paris, le 30 dé-

cembre 1853, folio 85 verso, cases 1, 2 et 3, par Bernier, receveur, aux droits de un franc dix centimes, dixième compris.

Enfin, les traités et convention sus-énoncés ont été approuvés par décret de S. M. l'Empereur, en date à Paris, du 26 décembre 1853, inséré au *Moniteur universel* le lendemain 27 décembre.

Dans cet état de choses, les membres délégués à cet effet du Conseil d'administration de la Compagnie du Grand-Central, voulant mettre en harmonie les statuts déjà énoncés de ladite Compagnie avec les faits survenus par suite de la cession dont il vient d'être parlé, ont, par acte passé devant Mᵉ Dufour, notaire soussigné et son collègue, le 30 décembre 1853, dont la minute précède, apporté diverses modifications à quelques-uns des articles desdits statuts, sauf l'approbation alors à intervenir du gouvernement.

Mais depuis, quelques observations ayant été faites par le gouvernement sur ce projet de modifications, et les comparants désirant aujourd'hui faire droit à ces observations, ont, par ces présentes, annulé purement et simplement en tout son contenu l'acte de modifications dont il s'agit, et l'ont remplacé par les nouvelles modifications qui suivent :

Premièrement.

Les paragraphes 2ᵉ et 3ᵉ de l'art. 1ᵉʳ sont remplacés par ce qui suit :

La Société a pour objet :

1° L'exécution et l'exploitation des chemins de fer désignés dans la convention du 30 mars 1853 ;

2° La rectification, l'amélioration et l'exploitation des chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à Montrambert, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, précédemment réunis en une seule concession par la convention du 16 mai 1853, sus-énoncée,

Le tout conformément :

En ce qui concerne les chemins indiqués en premier lieu, à la convention du 30 mars 1853, au cahier des charges y annexé, et au décret du 21 avril suivant.

En ce qui concerne les chemins désignés en second lieu, à ladite convention du 16 mai 1853, au cahier de charges y annexé, aux traités faits avec les anciennes Compagnies, visés dans cette dernière convention et à la loi du 10 juin 1853.

Et en ce qui regarde tous les chemins sus-indiqués aujourd'hui réunis en une seule concession, au traité de cession en date du 15 octobre 1853, à la convention du 23 décembre suivant, au cahier des charges annexé à cette convention, et au décret du 26 du même mois de décembre.

Ces diverses lignes appartiennent à la Société aux conditions énoncées dans lesdites conventions, savoir :

Celles indiquées en la convention du 30 mars 1853, au moyen de l'apport qui en a été fait par les concessionnaires en l'acte de société présentement modifié, du 28 juillet 1853.

Et celles sus-désignées faisant l'objet de la convention du 16 mai 1853 au moyen de la cession des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire faite à la Compagnie du Grand-Central, et par suite des traités, conventions et décret ci-dessus énoncés.

Deuxièmement.

Le titre II, qui comprend l'art. 5, se trouvant remplacé par ce qui est dit sous le paragraphe 1ᵉʳ ci-dessus, devient inutile et est entièrement supprimé.

Troisièmement.

Le titre III devient le titre II.

L'art. 6, qui devient l'art. 5, est remplacé par ce qui suit :

Le fonds social se compose :

1° Des souscriptions, apport et valeurs de toute nature appartenant à la Compagnie du Grand-Central et qui composaient son fonds social aux termes desdits statuts approuvés par décret du 30 juillet 1853 ;

2° Des avantages qui peuvent résulter pour la Société des traité, convention et décret relatifs à la cession des chemins de fer de la Compagnie de jonction du Rhône à la Loire à la Compagnie du Grand-Central.

Le fonds social, composé ainsi qu'il est dit ci-dessus, reste divisé en cent quatre-vingt mille actions appartenant aux souscripteurs primitifs de la Compagnie du Grand-Central.

Indépendamment de ce fonds social, la Société est autorisée à émettre des obligations pour un capital de trente millions, égal au fonds social de la Compagnie des chemins de fer de jonction, et affecté à l'exécution des engagements de toute nature imposés à cette Compagnie par la convention du 16 mai 1853, le décret du 17 du même mois et le cahier des charges y annexé.

Et à créer, pour être remises aux actionnaires de la Compagnie de jonction du Rhône à la Loire, comme contre-partie de l'apport par eux fait, vingt-cinq mille obligations de cinq cent francs chacune, remboursables en quatre-vingt-dix-neuf années, et productives chacune d'un intérêt annuel de quinze francs à partir du 1ᵉʳ janvier 1853.

En cas d'insuffisance du capital de trente millions sus-indiqué pour satisfaire à l'exécution desdits engagements, la Société pourra créer et émettre d'autres obligations, conformément à l'art. 8 de la convention faite avec M. le ministre des travaux publics le 16 mai 1853, sus-énoncée.

Quatrièmement.

Les art. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 desdits statuts deviennent, par suite de la suppression du texte de l'art. 5 des mêmes statuts, les art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17.

Cinquièmement.

Le titre IV dudit acte de Société devient le titre III.

L'article suivant, qui portera le n° 18 et qui sera compris sous ce titre, est ajouté aux statuts.

Art. 18. Après comme avant la rectification des lignes des chemins de fer de jonction, les produits nets de l'exploitation de ces lignes seront, avant tout prélèvement, de quelque nature et à quelque titre que ce soit, autre que celui des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés par privilége et préférence, d'abord au paiement des intérêts et de l'amortissement des diverses obligations créées par la Compagnie de jonction au profit des anciens actionnaires et des anciens porteurs d'obligations d'emprunts des Sociétés de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Étienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, en représentation de l'annuité maximum garantie par l'État, aux termes de l'art. 69 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853; enfin, au paiement des intérêts et de l'amortissement des vingt-cinq mille obligations dont il est parlé ci-dessus, lesquelles, toutefois, viendront conjointement et en concurrence avec les obligations que la Compagnie doit émettre, comme il est dit ci-dessus, pour le capital de 30 millions.

A cet effet, un compte particulier sera ouvert à la section de Rhône-et-Loire. Les fonds réalisés, au moyen de l'emprunt de 30 millions sus-indiqués, seront portés au crédit de ce compte au fur et à mesure des versements, et ne pourront être employés qu'à l'exécution des engagements auxquels la Compagnie est tenue de satisfaire au lieu et place de la Compagnie de jonction du Rhône à la Loire. Ce compte sera tenu de manière à ce qu'il soit, à toute époque, possible de vérifier les recettes et les dépenses propres à ladite section de Rhône-et-Loire, et à ce qu'il ne soit en rien dérogé aux conditions auxquelles la garantie de l'État a été consentie par la loi du 10 juin 1853.

Sixièmement.

Le premier paragraphe de l'art. 20 desdits statuts est supprimé et remplacé par ce qui suit :

Jusqu'à l'achèvement des lignes entières faisant l'objet de la convention du 30 mars 1853, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis chaque année à l'assemblée générale. Le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, ainsi que de la somme qui pourrait être nécessaire pour parfaire le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations de la Société de jonction garantie par l'État, sera employé en premier lieu à payer aux actionnaires l'intérêt à 4 0/0 l'an du capital engagé dans la construction des lignes.

Septièmement.

L'art. 21 est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

Après l'achèvement des lignes entières faisant l'objet de ladite convention du 30 mars 1853, il sera dressé chaque année un inventaire général de l'actif et du passif de la Société ; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation des chemins ; puis, avant tout prélèvement de quelque nature et à quelque titre que ce soit, et jusqu'à parfait remboursement :

1° Ce qui pourrait être nécessaire pour parfaire le service et l'amortissement garantis par l'État des obligations émises en représentation du prix des lignes rachetées par la Société de jonction ;

2° L'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et des obligations qui auront été émises par la Compagnie du Grand-Central ;

3° Et généralement toutes les charges sociales.

Huitièmement.

L'art. 27 est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

Lorsque la réserve aura atteint cinq millions de francs, le prélèvement de 3 0/0 pourra être réduit ou suspendu. Il reprendra cours aussitôt que ce fonds sera descendu au-dessous de ce cours.

Le titre V qui suit immédiatement l'art. 37 desdits statuts devient le titre IV.

Neuvièmement.

Les membres du premier conseil d'administration sont aujourd'hui :

MM. le comte de Morny, président ;
Chatelus, vice-président ;
le comte de Pourtalès-Gorgier ;
Calvet-Rogniat ;
le marquis de La Tour-Maubourg
le comte de Seraincourt ;
G. Delahante ;
E. Gibiat ;
A. Lacroix ;
le vicomte de Rainneville ;
G. de Lapeyrière ;
J. Masterman ;
Matthew-Uzielli ;
S. Laing ;
Hutchinson.

Dixièmement.

Le paragraphe suivant est ajouté à l'art 36 des statuts :

Tous pouvoirs sont dès à présent donnés au Conseil d'administration :

1° Pour négocier un emprunt de trente millions de francs, capital à affecter, comme il est dit ci-dessus, à l'exécution des engagements de toute nature imposés à la Compagnie de jonction par la convention du 16 mai 1853, le décret du 17 du même mois, et le cahier de charges y annexé ; et à créer et émettre les obligations nécessaires pour cet emprunt de trente millions, en principal et intérêts ;

2° Pour créer et délivrer aux actionnaires de la Compagnie de jonction ou leurs ayants droits, les obligations de cinq cents francs au nombre de vingt-cinq mille et indiquées ci-dessus ;

3° Enfin, pour convertir ou racheter, s'il y a lieu, dans l'intérêt de la Société, et avec le consentement des porteurs, les obligations émises par les anciennes compagnies dont l'intérêt et l'amortissement avaient été mis à la charge de la Société des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, et cela au moyen de l'échange ou de la négociation des titres créés par ladite Société en représentation de l'annuité de trois millions six cent vingt-huit mille francs, garantie par l'État pendant cinquante ans.

Onzièmement.

Le titre VI des statuts devient le titre V.
Le titre VII devient le titre VI.
Le titre VIII devient le titre VII.

Douzièmement.

Pour faire publier les présentes modifications et le décret d'approbation, quand il y aura lieu, partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait.

Il n'est du reste rien innové aux autres dispositions des statuts sus-énoncés, qui conservent toute leur force et valeur.

Dont acte,

Fait et passé à Paris, au siége de la Société du Grand Central, établi place Vendôme, 16.

L'an 1854, les 22 avril et 1er mai.

Et ont, les comparants, signé avec les notaires, après lecture faite.

Signé : A. Lacroix, Pourtalès-Gorgier, A. de Morny, Seraincourt, G. Delahante, Galin et Dufour.

Ensuite est écrit ; enregistré à Paris, 3e bureau, le 2 mai 1854, fol. 76, v° ; reçu 5 fr. et 50 c. pour 10e. *Signé* : Favre.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 19 mai 1854.

Présidence de M. Vuigner.

M. le Président annonce que M. Jules Dauré, membre de la Société, ingénieur civil à Stockholm, vient d'être nommé chevalier de l'ordre royal de Wasa de Suède, en récompense de sa coopération à l'exécution de grands travaux publics, et particulièrement à l'établissement de gazomètres.

Il est ensuite donné communication d'une note sur les systèmes de voie et la forme des rails employés en Amérique.

Il résulte des observations consignées dans cette note, que dans l'origine on avait employé le système de voie sur longrines, mais qu'aujourd'hui on préfère généralement les voies sur traverses, que l'on substitue maintenant au premier système employé. Cette préférence paraît motivée sur ce qu'on se procure facilement les traverses, et sur ce que l'entretien de la voie est bien plus commode.

Les bois généralement employés pour les traverses sont du chêne, du châtaignier ou tout autre bois dur qui abonde dans les forêts traversées par les lignes de chemins de fer; ils sont du reste employés sans aucune préparation.

On fait observer que dans plusieurs parties de l'Allemagne, et notamment dans le grand-duché de Bade, on remplace aussi les longrines par les traverses; que, dans le Palatinat, le rail américain est employé exclusivement sur traverses, dont l'espacement varie de 0m,75 à 0m,95, et qu'on remplace le coussinet de joint par des éclisses.

En résumé, le système de voie sur longrines paraît avoir été abandonné en Allemagne et en Amérique, parce que ce système exige dans sa construction beaucoup plus de soins que n'en réclame la pose sur traverses.

Un membre pense que la question doit être posée au point de vue comparatif des voies à supports continus, des voies à supports discontinus et des voies sans supports.

On répond que le meilleur moyen d'arriver à établir cette comparaison d'une manière judicieuse, c'est de discuter chacun des systèmes, en signalant ses avantages et ses inconvénients.

En n'accordant de préférence à aucun système de voie, on fait observer que chacun d'eux paraît offrir d'excellents résultats dans la pratique; le capital destiné à sa construction a plus d'influence sur le mode de voie à employer que l'appréciation technique du système en lui-même. Tout en reconnaissant qu'il est plus difficile de se procurer des longrines que des traverses; qu'en second lieu, l'assèchement de la voie sur longrines est moins parfait que celui de la voie sur traverses, on peut, il est vrai, remédier à cet inconvénient, en modifiant la forme des longrines et en rompant la continuité de manière à laisser aux eaux pluviales un écoulement facile.

Dans les derniers travaux de ce genre exécutés au chemin de Dôle à Salins, le problème fut posé de la manière suivante :

Emploi de rails de 35 kil. avec supports discontinus, ou bien rails de 30 kil. et supports continus.

On a conclu, par raison d'économie, à l'adoption du second système.

La voie se compose de rails de 6 mètres reposant sur des longrines de 2m,50 à 2m,80, intercalées entre des longrines de 2m,90 à 3m,10 : placées aux joints du rail, les longrines sont reliées au milieu de leur longueur par une traverse.

Les rails sont fixés aux longrines par treize chevilles en bois comprimé.

Les vides entre les abouts des longrines entrent pour 1/15 environ dans la longueur totale, et la dépense, pour les longueurs et les traverses, est de 4 fr. 72 c. à 4 fr. 75 c. par mètre courant.

Les traverses seules eussent coûté le même prix; il y a donc en moins 10 kil. de fer sur les rails, les coussinets et les chevillettes, les coins formant la compensation des chevilles en bois. Quant aux joints, une cale en bois, placée dans l'âme du rail, suffit pour en maintenir les abouts.

L'abandon des longrines en Amérique et en Allemagne paraît motivé parce que le système employé dans ces localités exige, dans sa construction, plus de soins que n'en réclame la pose sur traverses et ne donne pas assez de facilités pour l'écoulement des eaux.

On observe qu'on redoute l'influence des chevilles en bois comprimé sur les longrines, et par suite l'altération rapide de ces pièces; l'expérience seule montrera si ces craintes sont fondées.

On examine ensuite des échantillons de rails Barlow et Brunel employés sur les chemins de fer d'Auteuil et du Midi.

On a appliqué le rail Brunel sur le chemin de fer d'Auteuil; le rail Barlow sera employé d'une manière générale sur le chemin de Bordeaux à Cette.

Sur la ligne de Bordeaux à Bayonne on a donné la préférence au rail Brunel, le bois des Landes ne revenant qu'à 20 fr. le stère ou à 26 fr. en ajoutant le prix de la préparation; il y avait donc économie notable à employer dans ce cas le système de voie sur longrines.

Passant ensuite à la question relative à la déformation des rails Barlow, on indique qu'au chemin de fer de Saint-Germain, sur une partie de la voie où ce rail a été posé depuis dix-huit mois, on n'a remarqué aucun écrasement de rail, ni aucune autre déformation du rail ou de la voie.

On dit qu'au chemin de fer du Nord on a posé, en janvier 1853, 170 mètres de voie Barlow sur une partie de la voie principale où le mouvement est le plus considérable, c'est-à-dire entre Paris et la Chapelle. Actuellement dix de ces rails sont avariés par suite de l'écrasement; mais il faut dire que cette altération paraît provenir de la qualité du fer, qui est très-doux; cet inconvénient disparaîtra probablement avec les difficultés que paraît présenter encore le laminage de fers plus résistants.

L'altération de la surface de roulement étant la seule déformation qu'on ait remarquée, on peut en déduire que les conditions d'établissement sont bonnes.

On demande si l'on n'a pas à redouter l'inégalité du tassement, surtout dans les parties de voie en remblai, où l'accotement est moins résistant que le noyau de la plate-forme, et par suite le renversement du rail extérieur ainsi que l'élargissement de la voie dans les intervalles entre les points où les rails sont reliés ensemble par les barres en fer à cornière.

Sur le chemin de fer de Strasbourg, l'emploi de plateaux-coussinets en fonte, réunis par des tringles en fer, a donné lieu à des déformations telles, que des déraillements auraient eu lieu inévitablement, si l'on n'avait pas apporté certaines modifications importantes.

On répond que la rigidité du rail Barlow paraît remédier à cet inconvénient; toutefois on signale l'addition de traverses en bois sous les rails comme un perfectionnement notable apporté récemment dans la construction de la voie Barlow.

Au reproche fondé de la prompte détérioration des bois dans le système de voie sur traverses, on oppose son élasticité, si favorable à l'entretien de la voie et à la conservation du matériel. Depuis sa condition nouvelle, le système de voie Barlow doit présenter à la fois résistance et élasticité.

On fait observer que la répartition du métal dans le rail Barlow laisse à désirer au point de vue des efforts auxquels un rail est soumis; on lui préfère de beaucoup le rail Barberot dont la section, affectant la forme d'une croix, doit résister parfaitement à la charge et au mouvement de lacet, le plateau horizontal présentant aussi l'avantage de relier facilement les rails entre eux. Les difficultés de fabrication de ce rail ne paraissent pas une objection assez sérieuse pour qu'on doive s'y arrêter.

Un membre, résumant ce qui vient d'être dit et faisant remarquer que les ingénieurs qui s'occupent de l'établissement des voies de fer cherchent tous encore une bonne solution pour éviter les inconvénients de la solution de continuité dans les rails, pense que sur une plate-forme mieux assise, où les tassements ne sont plus à redouter et lorsque la surface du ballast est assez comprimée pour permettre l'écoulement des eaux pluviales à la surface, la voie Barlow doit présenter les conditions les plus favorables et qu'il doit en résulter une diminution considérable dans la dépense d'entretien.

Il rappelle que les ingénieurs allemands ont été conduits à substituer les traverses aux longrines, parce que le bourrage est plus difficile à faire avec une voie posée sur longrines et qu'il en résulte de l'irrégularité dans l'inclinaison des voies et un entretien plus difficile.

Dans le système de voie posée sur traverses, on est arrivé à remplacer les coussinets de joint par des éclisses pour rendre les rails en quelque sorte continus.

On indique plusieurs combinaisons essayées sur le chemin du Nord, entre autres un système mixte composé de traverses intermédiaires et de la traverse de joint coupée en deux parties placées en longrines sous les joints des rails. Malgré le rapprochement considérable des supports, cette voie, manquant d'homogénéité, a éprouvé une rapide altération, et il a fallu y renoncer.

On demande si, en Angleterre, les rails sont rivés d'une manière absolue comme on l'a fait dernièrement sur le chemin de fer d'Auteuil, de manière à ne laisser aucun jeu possible pour la dilatation.

On répond que généralement on laisse un espace entre les rails pour leur libre dilatation; les variations dans la longueur des rails sont très-sensibles avec des différences de tem-

pérature atteignant jusqu'à 60 degrés centigrades.

Dans le système de voie à supports discontinus, cet intervalle varie de 0m,002 à 0m,003, selon la longueur des rails; avec l'emploi des éclisses, on ménage aussi les effets de la dilatation en donnant au trou des boulons une forme ovale dans le sens longitudinal, car il peut arriver avec des rails disposés de manière à présenter une continuité absolue que les effets de la dilatation ne finissent par faire sauter les rivets.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Ce n'est pas avant les premiers jours du mois prochain que nous pourrons donner la nouvelle classification dont nous avons entretenu nos lecteurs. En voici la raison. Au moment où nous étions informés que des proportions mal gardées dans le classement des fers extra, qu'on rectifiait à cette heure, devaient en retarder la publication, des producteurs au coke de divers centres faisaient savoir qu'ils entraient pleinement dans les vues des maîtres de forges de la Bourgogne et de la Champagne. En conséquence, il a été convenu que le comité des forges sera convoqué dans la seconde quinzaine de juin, qu'on lui soumettra ce travail et qu'il discutera toutes les propositions qui lui seront soumises. Ainsi, la nouvelle classification, au lieu d'être une convention entre deux groupes, deviendra la classification générale des fers laminés des forges de France.

Jusqu'à l'adoption de ce nouveau tableau de classification, les fers extra sont vendus *ad libitum*.

La demande des fers est bien suivie, quoique sans importance remarquable, et, malgré cette bonne situation, malgré la hausse manifestée avec une nouvelle animation sur les marchés de Londres et de Glascow, les prix restent stationnaires à 155 et 160 fr. la fonte à fer, 190 et 192 fr. 50 la fonte à refondre, 330 fr. les fers laminés, 335 fr. les fers battus au bois et à la houille.

FRANCHE-COMTÉ.

Comme nous l'avions prévu il y a un mois, la foire de Besançon a maintenu les prix. Il y avait peu de vendeurs; ce qui était disponible a été enlevé immédiatement. — Voici un autre avis qu'on mande de cette ville :

« Ici, tout autant qu'à la Bourse, la confiance se soutient, malgré les graves événements qui s'accomplissent ou se préparent loin de nous, et l'industrie des fers n'a rien perdu encore de son activité. Les acheteurs étaient nombreux et pressants, parce que tous ont besoin de fontes. Aussi le prix de 230 fr. a-t-il été maintenu sans difficulté. Seulement le terme de paiement a été fixé à quatre mois au lieu de six. C'est un simple retour à un usage ancien que les mauvais temps avaient changé au grand détriment de l'industrie en général. On peut néanmoins en conclure que la situation actuelle des usines de Franche-Comté est assez satisfaisante. »

PARIS.

Quelques usines ont envoyé déjà des échantillons de leurs produits à l'entrepôt de la Rapée, 62. Les envois sont peu importants; des usines ne peuvent pas encore expédier maintenant, ayant des ordres pressés à livrer auparavant. Il faudra quelque temps pour voir les dépôts bien assortis.

A moins de décision ultérieure, la machine en ronds n° 20 et au-dessus ne sera comprise dans aucune classe.

La plupart des journaux ont reproduit en tout ou en partie notre bulletin du résultat de la réunion des maîtres de forges. Quelques-uns ont ajouté comme observation que la conséquence d'un entrepôt commun serait la hausse; il en est même qui ont dit qu'elle commençait déjà à se produire. Nous n'avons pas à relever les erreurs que ces feuilles commettent, quelquefois à dessein. La réponse se trouve dans les faits. Sur aucun des marchés français, il n'y a pas une augmentation à signaler dans les cours des fers. Le Nord, l'Est, le Midi, comme le Centre, soutiennent les anciens prix. Sur la place de Paris, les fers maintiennent leurs prix, les articles sidérurgiques et les métaux sont presque tous en baisse.

Fers laminés en entrepôt : 340 fr. ceux de fonte au bois, 330 fr. ceux de fonte au coke. La machine n'a toujours pas de cours réel ; on nous donne connaissance de marchés à 340 et 345 fr. rendu en gare.

Le fil de fer clair n° 1, 1re qualité, 4 fr. 40 la botte ; n° 1, 2e qualité, 4 fr. 20 ; fil recuit, 4 fr. 20.

La pointe est à 43 fr. le n° 20, 44 fr. le n° 19, 46 fr. le n° 18, 47 fr. 50 le n° 17, 49 fr. le n° 16, 50 fr. 50 le n° 15, 55 fr. le n° 14.

Pour la fonte à refondre, on annonce que les prix ont une tendance à s'élever, par suite de la hausse en Angleterre, surtout si les arrivages viennent à diminuer. Quant à présent, sa cote est toujours ainsi : française, 210 215 fr. les 1000 kil.; écossaise, 225 230 fr.; anglaise, 245 250 fr.

En ferraille, il y a en ce moment peu de disponible; en voici les prix : gros bouts, 18 et 19 fr. les 100 kil.; petits bouts, 16 et 17 fr.; vieux fers, longue barre, 24 et 25 fr. ; grosse ferraille à maréchal, 22 fr.; vieilles tôles, 12 f.; fonte blanche, 14 fr. 50 et 15 fr ; fonte noire, 19 fr. et 19 fr. 50.

Une baisse de 2 fr. sur la tôle anglaise a entraîné la baisse sur toutes les provenances. Tôle anglaise, 46 47 fr.; id. fine à tuyaux, 52 fr.; tôle douce des Ardennes, fer fort, 56 58 fr.; id. fine, 70 fr. ; tôle de Comté, 72 f.; id. décapée, 76 77 fr.; id. étamée, 120 fr.; tôle du Berri, 70 75 fr.; tôle puddlée, 50 55 fr.

Les aciers restent depuis longtemps sans variation ; la vente est assez restreinte.

La position des métaux est encore défavorable ; le mouvement de baisse n'a cependant pas fait de nouveaux progrès. La baisse n'a pas pu ranimer les transactions, qui restent sans importance.

Le cuivre, sur le marché de Londres, s'est écoulé difficilement; la faiblesse de la demande a fait craindre un mouvement rétrograde, cependant le prix s'est soutenu ; à Marseille, la semaine a été calme. La cote de Paris reste fixée : Cuivre d'Angleterre, 317 fr. 50, 322 f 50; de Russie, 320-330 fr. ; du Chili, 292-295 fr. Il vient d'être fixé un prix-courant pour le cuivre d'Australie; il est de 320 fr. Marseille a reçu cette semaine 226 saumons Rotterdam.

L'étain a eu une vente plus active en Angleterre, où il a fait à Londres 149 fr. et celui des Détroits, 143 fr. La demande est faible sur le marché de la Hollande. Le cours de la Bourse de Paris est de 320-325 fr. pour le Banca ; des Détroits, 315-317 fr.; l'étain anglais, 310 fr.

Le plomb ne se relève pas. Les avis d'Espagne n'annoncent pas de changement dans la situation de ce métal. A Londres, il y a eu baisse; on a opéré à 30 fr. le plomb en saumons, et 31 fr. 50 celui en feuilles. On a importé à Marseille, depuis dix jours, 132 tonneaux adra. Cours à Paris : Plomb de France et d'Espagne, 67 fr.; laminé, 75 fr.

Le zinc conserve sa mauvaise position par suite des avis nuls de Hambourg. A Londres, on a traité à 30 fr. pour le zinc en feuilles. Il est arrivé, à l'entrepôt du Havre, 8,163 pl. Rotterdam. La vente est sans importance à Paris aux prix suivants : Silésie, 59 fr. 50 ; Vieille-Montagne, 63 fr.; laminé, 70 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

L'exportation a continué avec énergie; la demande n'a pas cessé d'être active, ce qui a donné une nouvelle recrudescence à la hausse; les gueuses ont monté de 5 à 6 fr. par tonne. Les ordres reçus dépassant déjà les approvisionnements, on peut croire que la hausse n'est pas arrivée à son point culminant.

Les affaires ont été aussi importantes à Glascow ; on a fait des quantités considérables à 115 fr. au comptant, 115 fr. 30 et 115 85 à quinze et trente jours. Pour l'exportation, bonne coulée, n° 1, on a vendu 115 fr. 85 ; n° 3, 111 fr. 85 et 112 fr. 50; la fonte Gartsherrie n° 1 a obtenu 117 fr. 50 et 118 fr. Le marché a fermé, le 1er juin, très offert à Glascow; cependant on ne prévoyait pas une hausse ultérieure.

On mande que les constructions maritimes à Glascow et sur les bords de la Clyde ont pris un développement sans exemple. Plusieurs faillites importantes, dit un journal anglais, ont été déclarées dans le commerce de Glascow dans ces derniers temps ; on évalue leur passif réuni à 25 millions.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Les marchés belges n'offrent rien de saillant; ils maintiennent leur position ; c'est-à-dire bonne vente courante, prix bien tenus.

Dans le relevé du commerce de la Belgique avec les pays étrangers, on remarque toujours une augmentation croissante qui porte principalement sur les charbons, les fontes, les clous et les machines.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 30 juin sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois de mai.

CHEMINS.	DATES.	TITRES DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
St-Germain	1er mai....	Ordonnance qui fixe un tarif général pour le transport des voyageurs.	1° Tarif du transport des voyageurs. 2° Tarif d'abonnement.
Auteuil...	1er mai....	Ordonnance concernant les tarifs du transport des voyageurs.	1° Tarif du transport des voyageurs, la semaine. 2° Tarif du transport des voyageurs, les dimanches et fêtes. 3° Billets d'aller et retour pendant la semaine.
Ouest.....	4 mai.....	Ordonnance concernant l'obligation pour les voyageurs de représenter leur billet à l'arrivée.	Disposition additionnelle introduite dans les tarifs de Versailles (r. dr. et r. g.).
Ouest.....	5 mai.....	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des voyageurs les dimanches et jours de fête.	Tarif applicable sur la section de Paris à Versailles (r. dr.)
Lyon......	8 mai.....	Ordonnance concernant des modifications au tarif spécial de la houille et du coke.	Réglant les frais de chargement et de déchargement seulement.
Est..	13 mai....	Ordonnance concernant les tarifs des transports à la grande vitesse, pour la station de Réchicourt.	Tarifs des transports de toute nature, à la grande vitesse, pour la nouvelle station de Réchicourt, mis en rapport avec la ligne principale et ses embranchements.
Orléans...	17 mai....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des fers et des fontes expédiées de Nantes ou du port maritime de Nantes.	
Auteuil...	22 mai....	Ordonnance concernant les cartes d'abonnement.	Tarif d'abonnement pour le semestre d'été de mai au 15 novembre et pour l'année entière de mai en mai.
Est.......	30 mai....	Ordonnance concernant un tarif spécial et réduit pour le transport des charbons de bois, par wagon complet.	Tarif spécial pour le transport des charbons de bois, par wagon complet de 4 000 kilogr., expédiés d'Epernay, Damery, Port-à-Pinson, Dormans, Varennes, Château-Thierry et Nogent-l'Artaud sur la gare de la Villette.

Caisse et Journal des chemins de fer.

Paris, 85, rue Richelieu.

Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Jeudi 15 du courant a eu lieu l'assemblée du chemin de fer de Paris à Orsay. L'assemblée a approuvé les comptes des exercices 1847 et 1848, et a élu un cinquième administrateur, M. Renouard. Il a été ensuite procédé au tirage des numéros des huit obligations remboursables le 1er juillet 1854 sur le nouvel emprunt de 1,200,000 fr. Les numéros sortis sont : 380, 482, 501, 393, 554, 1122, 674 et 825.

Nous publierons le rapport dans le prochain numéro.

F. Solar.

Correspondance.

M. R., à Neuilly. — N° 1, les coupons d'intérêt seront payés pour l'année, c'est-à-dire 20 fr., le 1er novembre. — N° 2, non, mais vous avez dû toucher le dividende le 1er mai.

M. L. H., à V. — N° 1, c'est selon lesquels. — N° 2, attendez. — N° 3, 45 à 50 fr. — N° 4, Méditerranée. — N° 5, Orléans, Strasbourg, Lyon, Nord.

M. V. R. — N° 1, l'opération serait désastreuse. — N° 2, oui, si l'opération est faite avec le portefeuille. — N° 3, attendez. — N° 4, excellent.

M. ***, à Rennes. — N° 1, oui, c'est probable. — N° 2, vendez pour remplacer par une autre valeur. — N° 3, probablement oui, mais inévitablement non; comme sécurité, médiocre

M. L. S. — N° 1, 350 fr. — N° 2, 25 fr. — N° 3, 300 fr. - N° 4, 31 25. — N° 5, 35 fr. — N° 6, non. — N° 7, médiocre. — N° 8, jamais.

M. B. M., à St-M. — N° 1, vous aviez raison; il est trop tard. — N° 2, la valeur que vous signalez est mauvaise.

M. L. R., à C. — N° 1, on le croit, et cependant la valeur ne s'améliore pas. — N° 2, Lyon, Orléans, Méditerranée, Nord, Strasbourg. — N° 3, Méditerranée. — N° 4, pour une portion, oui.

M. C., à Avallon. — N° 1, l'annonce d'un appel de fonds aura répondu à votre demande. — N° 2, toute l'ancienne combinaison est bouleversée. — N° 3, ceci dépend des conditions dans lesquelles elle aura lieu. — N° 4, en 1860. — N° 5, on croit à peu près 45 fr. à 50 fr.

M. H. R., à H. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, on négocie. — N° 4, oui, environ 50 à 60 fr. — N° 5, cela se suit avec activité. — N° 6, excellent. — N° 7, achetez.

M. ***. — N° 1, non. — N° 2, oui.

M. B. B., à B. — N° 1, médiocre. — N° 2, les négociations qui suivent amélioreront le cours. — N° 3, le *Journal des chemins de fer* a expliqué la combinaison probable; ce n'est pas une fusion.

M. S., à Ch. — N° 1, vendez. — N° 2, achetez. — N° 3, oui. — N° 4, jamais. — N° 5, excellent.

M. A. T., à Troyes. — N° 1, arbitrage mauvais. — N° 2, la Compagnie s'y oppose. — N° 3, 50 à 60 fr. — N° 4, 300 fr. — N° 5, 350 fr.

M. H. B., à la Côte. — N° 1, oui. — N° 2, moyennant une commission de 10 fr. par action. — N° 3, par lettres recommandées. — N° 4, cela se fait journellement, et on a raison. — N° 5, oui, 10 fr. par action. — N° 6, oui.

M. J. M. L., à Brest. — N° 1, le 5 juin. — N° 2, le 5 juillet. — N° 3, oui, s'il s'en est aperçu assez tôt pour faire opposition. — N° 4, après l'annonce du paiement du dividende, cinq jours après la liquidation à la bourse. — N° 5, il n'est pas fixé. — N° 6, quel que soit le chiffre fixé, il n'est pas sérieux. — N° 7, le 1er juillet. — N° 8, non.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 4 au 10 juin 1854.

101,333 voyageurs	320,299 44
Bagages, marchandises, etc.	398,047 71
TOTAL	728,247 15

Semaine correspondante de 1853.

88,226 voyageurs	322,884 10
Bagages, marchandises, etc.	305,059 85
PRODUIT total	627,943 95

Recette totale du 1er janvier au 10 juin.

1854	15,903,491 30
1853	13,688,431 19
DIFFÉRENCE	2,215,060 11

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1854.

22,628 voyageurs	107,982 05
Bagages, marchandises, etc.	100,571 30
TOTAL de la semaine	208,553 35
TOTAL de l'exercice courant	4.592,850 45
Semaine correspondante de 1853	214 465 15
Exercice correspondant de 1853	4,266,000 90

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1854.

14,830 voyageurs	41,333 15
Bagages, marchandises, etc.	53,863 30
TOTAL de la semaine	95,196 45
TOTAL de l'exercice courant	1,314,143 15
Semaine correspondante de 1853	89,067 90
TOTAL de l'exercice correspondant	1,186,501 90

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1854.

Grande vitesse) 40,497 voyageurs	232,692 70
Petite vitesse) Bagages, marchand.	167,069 40
TOTAL de la semaine	399,762 10
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	8,104,921 35
TOTAL	8,504,683 45
Semaine correspondante de 1853	385,957 70
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	7,762,714 45
TOTAL de l'exercice correspondant	8,148,672 15

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1854.

Voyageurs	370,344 »»
Bagages, marchandises, etc.	489,570 88
TOTAL	859,915 88
Semaine correspondante de 1853	700,009 47
Différence en faveur de 1854	159 915 41
Recettes du 1er janvier au 10 juin	17,621,779 08
Recette correspondante de 1853	13,776,078 47
Différence en faveur de 1854	3,845,700 61

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 783 kilomètres.)

5e année. — 23e semaine.

Du 4 au 10 juin 1854.

Voyageurs	307,795 27
Marchandises	316,021 81
TOTAL de la semaine	6 3,817 08
Recettes antérieures y compris une addition de 62,038 fr. 45 pour recettes annexes au service de la ligne de Bâle jusqu'au 4 juin courant	12,749,859 92
TOTAL GÉNÉRAL	13,373,677 00
23e semaine de 1854	623,817 08
Semaine correspondante de 1853 y compris les mêmes éléments	599,055 51
Différence en faveur de 1854	24,761 57
Exercice 1854	13,373,677 00
Id. 1853 y compris les mêmes éléments	10,829,405 05
Différence en faveur de 1854	2,544,271 95

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 4 au 10 juin 1854

Voyageurs	12,618 90
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,688 65
TOTAL	27,305 55
Recettes antérieures	707,166 74
TOTAL	734,472 29

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 5 au 11 juin 1854.

Ouest. — 16,602 voyageurs (gr. vitesse	75,189 45
(Petite vitesse)	30,457 29
TOTAL	105,646 74
Rive droite. — 48,587 voyageurs	40,771 25
Rive gauche — 36,8[illegible]7 voyageurs	26,359 75
TOTAL	172,777 74
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	74,607 90
Rive droite	60,914 65
Rive gauche	34,285 95
TOTAL	169,8[illegible]8 50

Recette totale du 1er janvier au 11 juin 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	2 843,901 26
Idem. — 1853	2,483,570 37

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 28 mai au 3 juin 1854.

Voyageurs	78,624 35
Bagages et marchandises	129,339 65
TOTAL de la semaine	207,964 00
Semaine correspondante de 1853	153,244 10
Augmentation	54,719 90
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	4,144,931 34
Recette correspondante de 1853	3,200,478 47
Augmentation	944,452 87

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

20,037 voyageurs, grande vitesse	43,086 73
Petite vitesse	133,541 46
Services annexes	9,076 35
TOTAL	185,704 54

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	34 514 01
Petite vitesse	124,844 51
Services annexes	10,847 79
TOTAL	170,206 31

Recette totale du 1er janvier au 3 juin:

1854	3,713,928 62
1853	3,207,192 69

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

EXERCICES.	VOYAGEURS.	RECETTES.
1853	73,107	37,624 80
1854	69,857	34,890 65
En faveur de l'exercice 1853.	4,050	2,123,15
Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854.	30,502	15,667 45

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mai.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	36,446 60	33,699 50	30,386 30
Bagages	846 74	683 79	572 98
Détail	1,831 30	2,276 45	1798 65
Marchandises	19,149 80	16,585 75	17,923 53
	58,274 44	53,245 40	50,681 66

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mai 1854 de fr. 5,028 95 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 7,[illegible]92 78 sur 1852.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2008
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis a lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin courant.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Service des emprunts.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Appel de 50 fr. par action. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Cottin.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN. MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de Paris à Rouen le 1er août 1845, sont prévenus que le tirage des 27 obligations de cet emprunt, remboursable le 6 juillet prochain, aura lieu en séance publique le 30 juin 1854, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil :
Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des titres désignés ci-après qu'il sera payé, à partir du 1er juillet prochain, un semestre d'intérêt :

Sur les actions et obligations du Grand-Central; les obligations du Rhône-et-Loire et les divers titres d'emprunts ou dettes des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

La somme à payer sur les actions du Grand-Central a été fixée à 4 fr. 75 c. (250 fr. versés par action, dont 50 fr. à partir du 10 février seulement).

Les paiements s'effectueront ainsi qu'il suit :

A Paris, dans les bureaux du Crédit mobilier, 16, place Vendôme, sur toutes les valeurs ci-dessus ;

A Lyon, au siége de la direction, rue de Bourbon, n° 8, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire ;

A Saint-Etienne, sur les obligations de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et C°, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire et de Saint-Etienne à Lyon.

Par ordre du Conseil d'administration :
Le Secrétaire général,
A. Couvreux.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel de 5 fr. par action, à raison de 4 0/0 l'an, sur 250 francs versés, sera payé, à dater du 1er juillet prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33;

A Toulouse, chez MM. T. et P. Viguerie et C°.

Par ordre du Conseil d'administration :
Le Secrétaire de la Compagnie,
G°. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN. *Modifications du service à dater du 5 juin 1854.*

1° train n° 11.

Le train n° 11, partant de Paris à midi et de Rouen (rive droite) à 4 heures 45 minutes du soir, arrivera à Dieppe à 6 heures 15 minutes du soir, au lieu de 6 heures 55 minutes.

La marche de ce train sera, en conséquence, modifiée de la manière suivante sur la ligne de Dieppe :

Maromme, départ à 4 h. 54 m. soir au lieu de 4 h. 58 m. — Malaunay, départ à 5 h. 1 m. soir au lieu de 5 h. 6 m. — Monville, départ à 5 h. 11 m. soir au lieu de 5 h. 23 m. — St-Victor, départ à 5 h. 33 m. soir au lieu de 5 h. 52 m. — Auffay, départ à 5 h. 43 m. soir au lieu de 6 h. 8 m. — Longueville, départ à 5 h. 54 m. soir au lieu de 6 h. 24 m. — Dieppe, arrivée à 6 h. 15 m. soir au lieu de 6 h. 55 m.

2° train n° 14.

Le train n° 14, arrivant à Paris à 11 heures 5 minutes du soir, sera ajouté au service sur la ligne de Dieppe.

La marche de ce train sera, en conséquence, réglée de la manière suivante :

Ligne de Dieppe.

Dieppe, départ à 6 h. 45 m. soir. — Longueville, départ à 7 h. 3 m. soir. — Auffay, départ à 7 h. 17 m. soir. — Saint-Victor, départ à 7 h. 25 m. soir. — Monville, départ à 7 h. 43m. soir. — Malaunay, départ à 7 h. 53 m. soir. — Rouen (rive droite), arrivée à 8 h. 6 m. soir.

Ligne du Havre.

Havre, départ à 6 h. soir. — Beuzeville, départ à 6 h. 32 m. soir au lieu de 6h. 36 m. — Bolbec-Nointot, départ à 6 h. 41 m. soir au lieu de 6 h. 45 m. — Yvetot, départ à 7 h. 7 m. soir au lieu de 7 h. 8 m. — Motteville, départ à 7 h. 17 m. soir au lieu de 7 h. 18 m.— Barentin, départ à 7 h. 33 m. soir au lieu de 7 h. 37 m. — Rouen (rive droite), arrivée à 7 h. 52 m. soir au lieu de 8 h.

Ligne de Rouen.

Rouen (rive droite), départ à 8 h. 20 m. soir au lieu de 8 h. 15 m. — Tourville, départ à 8 h. 43 m. soir au lieu de 8 h. 39 m. — Saint-Pierre, départ à 9 h. 7 m. soir au lieu de 9 h. 4 m. — Mantes, départ à 10 h. 1 m. soir au lieu de 9 h. 59 m. — Paris, arrivée à 11 h. 5 m. soir au lieu de 9 h. 59 m.

3° train n° 29.

Rouen (rive droite), départ à 7 h. 45 m. du matin. — Maromme, départ à 8 h. du matin. — Malaunay, départ à 8 h. 11 m. du matin. — Monville, départ à 8 h 25 m. du matin. — Saint-Victor, départ à 9 h. 7 m. du matin. — Auffay, départ à 9 h. 23 m. du matin. — Longueville, départ à 9 h. 39 m. du matin. - Dieppe, arrivée à 10 h. 10 m. du matin.

ANCIENNE COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER **D'ANDREZIEUX A ROANNE.** Les anciens actionnaires de la Compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, sont invités à se présenter dans le plus court délai aux bureaux de la liquidation, rue Neuve-de-l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations, d'où ils ne pourraient les retirer qu'après de longues formalités.

L'ancien Directeur, Liquidateur,
A. Michelot.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE. Souscription de 5,685 actions. — MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Loire sont informés que, sur les 7,685 actions nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juin 1854, et qui porte le total des actions de la Compagnie à 80,000, il en est mis 5,685 à la disposition des actionnaires, au prix de 615 fr. par action, lequel prix ainsi qu'il a été fixé par l'assemblée générale, est de 25 fr. inférieur au cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin, officiellement établi par le syndicat des agents de change.

La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr., versés comptant,

contre récépissé provisoire, et le reste dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854.

La souscription est immédiatement ouverte, à Paris, dans les bureaux de la Cie, n° 44, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures tous les jours non fériés. Elle sera fermée le 21 juin à 8 heures du soir.

Les souscriptions sont également reçues dans les bureaux de la Cie, à Lyon, rue Lafont, 2, et chez MM. Lombard-Odier et Cie, banquiers à Genève.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

MM. les porteurs des obligations trois pour cent sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50, échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

Le dépôt des coupons sera reçu dans les bureaux de la Compagnie, à dater du 20 juin.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

MM. les porteurs de l'emprunt de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille, qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0/0 l'an sur le versement de 200 fr. par action, seront payés, pour le premier semestre de l'année courante, à partir du 3 juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, 16, à Paris, et chez MM. Gaillard père, fils et Ce, à Grenoble.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux art. 6 et 44 des statuts, les intérêts échus du premier semestre 1854, sur les versements effectués, seront payés, à partir du 6 juillet 1854 :

A Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, 23 ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 2, Capel-Court ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers, 9, Corraterie.

A Lyon, à la caisse du syndicat des agents de change.

Le Directeur de la Compagnie

A. JORDAN.

MANUFACTURE DE GLACES,

Verres à vitre, Cristaux et Gobeletteries.

Rue de Jéricho, n° 3, à Bruxelles.

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions de la Société qu'ils pourront recevoir, dès le 1er juillet prochain, à la caisse de la Société, à Bruxelles, ou chez MM. Mallet frères et Ce, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 13, à Paris, les intérêts de l'exercice échéant fin de ce mois, et montant à 50 fr. par coupon.

Le paiement du dividende sera annoncé ultérieurement, après la confection et l'approbation du bilan.

Bruxelles, le 12 juin 1854.

L'administrateur-gérant,

J. VANDEN BROECK.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Tableau, par ordre numérique, des obligations des emprunts de 1845 et 1847, remboursables le 1er février 1855 par suite du tirage au sort qui a eu lieu le 6 juin 1854.

147 obligations de la première série.

3	1095	2350	3617
14	1101	2353	3658
32	1172	2395	3603
38	1182	2407	3675
44	1196	2417	3680
111	1210	2434	3681
124	1343	2607	3702
126	1348	2627	3706
137	1350	2631	3724
148	1394	2678	3795
165	1446	2691	3801
175	1461	2721	3917
227	1469	2779	3945
269	1496	2806	3954
283	1513	2833	3977
297	1522	2844	3987
312	1528	2905	3989
323	1577	2918	4005
391	1618	2965	4031
394	1653	2986	4071
398	1655	3003	4077
421	1745	3063	4112
441	1783	3116	4138
467	1799	3226	4177
491	1809	3236	4222
505	1812	4237	4236
527	1830	4243	4298
541	1841	3268	4299
549	1911	3295	4327
580	1950	3361	5342
642	1952	3391	4350
725	1953	3426	4395
852	1989	3440	4425
912	2017	3460	4432
921	2035	3489	4445
930	2078	3509	4489
1074	2309	3517	

24 obligations de la deuxième série.

4488	4607	4680	5635
4494	4611	4736	5088
4506	4612	4793	5150
4543	4620	4804	5158
4557	4641	4929	5166
4573	4651	4981	5192

339 obligations de la troisième série.

5212	7478	9364	11977
5227	7482	9372	11979
5276	7483	9374	12045
5341	7501	9379	12080
5350	7551	9408	12110
5365	7573	9419	12190
5383	7638	9485	12208
5388	7677	9497	12217
5394	7717	9507	12392
5398	7788	9536	12398
5427	7794	9551	12545
5480	7803	9600	12585
5485	7832	9604	12618
5495	7865	9631	12667
5543	7891	9682	12722
5573	7898	9691	12743
5605	7924	9693	12757
5624	7933	9696	12760
5688	7936	9781	12823
5685	7968	9837	12838
5711	8011	9848	12852
5735	8025	9854	12901
5779	8057	9904	12935
5785	8058	9961	12964
5799	8078	9997	12995
5828	8080	10029	12998
5834	8096	10090	13022
5902	8100	10125	13027
5947	8112	10129	13075
5948	8129	10271	13088
6028	8155	10382	13140
6051	8159	10385	13201
6079	8185	10421	13327
6123	8207	10446	13346
6145	8212	10472	13352
6150	8266	10503	13354
6158	8308	10523	13364
6184	8313	10576	13365
6213	8328	10586	13438
6238	8340	10587	13443
6239	8348	10609	13450
6243	8364	10634	13583
6338	8379	10641	13598
6359	8414	10666	13618
6435	8443	10669	13638
6443	8501	10779	13674
6450	8516	10783	13729
6470	8544	10802	13745
6481	8552	10813	13817
6487	8554	10822	13834
6540	8599	10823	13843
6552	8631	10919	13847
6553	8673	10974	13869
6555	8691	10981	13907
6620	8725	10995	13741
6669	8741	11023	13948
6706	8773	11053	13904
6791	8832	11115	13977
6807	8866	11126	13985
6815	8872	11138	13989
6927	8879	11143	14006
6053	8880	11172	14038
6962	8889	11179	14045
6984	8933	11268	14050
6991	8948	11293	14062
7065	8993	11320	14122
7070	8998	11365	14239
7097	9005	11366	14321
7122	9007	11395	14342
7155	9017	11398	14352
7156	9069	11456	14373
7186	9113	11467	14383
7200	9118	11489	14445
7212	9135	11495	14467
7248	9154	11570	14569
7259	9174	11644	14611
7267	9191	11651	14614
7286	9204	11660	14628
7294	9223	11671	14722
7321	9224	11722	14737
7361	9268	11742	14738
7377	9304	11842	14740
7493	9316	11890	14752
7424	9323	11941	14954
7463	9338	11956	

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de faire savoir à tous les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, que, par suite d'un arrangement intervenu entre elle et cette Compagnie, les actions du Midi sont reçues en dépôt, gratuitement, tous les jours au siége de la Société générale, place Vendôme, 15, de dix heures du matin à deux heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier sont prévenus qu'il sera payé le 1er juillet prochain 25 fr. par action, formant le complément du dividende de l'année 1853.

Ce paiement s'effectuera, à dater du 1er juillet prochain, tous les jours, de dix heures à trois heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

Conformément à la décision de l'assemblée générale du 29 avril dernier, il ne sera distribué d'à-compte sur le dividende de l'exercice courant, que le 31 décembre prochain.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 16 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :

- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les premiers jours de cette semaine étaient remarquables par une nullité d'affaires et de variations qui formait un contraste frappant avec les brusques et continuelles variations qui s'étaient succédé pendant le mois de mai et les premiers jours du mois de juin.

Cependant quelques symptômes de baisse ont commencé à se faire jour mercredi dernier. Toutes les valeurs étaient offertes à la fin de la bourse, et hier jeudi un mouvement de baisse assez sérieux s'est déclaré sur toutes les valeurs. La rente a rétrogradé tout à coup de plus de 1 fr., et les actions de chemins de fer ont rétrogradé en même temps de 10 à 15 fr.

Cependant, ce qui aurait dû dissiper un peu les alarmes exagérées de quelques spéculateurs, c'est que les consolidés anglais se sont maintenus très-fermes jusqu'à présent, ce qui prouve que l'état de la récolte ne donne pas encore d'inquiétudes en Angleterre.

Les actions de la Banque de France se sont tenues de 2,900 à 2,920. On prétend que le prochain dividende sera de 120 fr., et en supposant que celui de décembre ne soit que de 100, ce serait un produit total de 220 pour l'année, ce qui représenterait un revenu annuel de 7 53 0/0.

Les actions du Crédit mobilier ont été arrêtées tout à coup dans leur mouvement ascensionnel par la tendance générale des autres valeurs, et un peu aussi par l'approche de la liquidation de quinzaine. On avait fait d'énormes achats en spéculation, et comme il y avait de très-forts bénéfices, on a cherché à en réaliser une partie, ce qui a fait retomber les actions de 790 à 720.

Il y a eu depuis cinq jours de la lourdeur sur les actions de chemins de fer. Cependant, leurs cours ne s'étaient pas détériorés d'une manière sensible, lorsque la bourse d'hier a amené des offres nombreuses produites par la même cause que nous venons d'indiquer pour le Crédit mobilier. De fortes positions avaient été prises à la hausse, et quelques ventes ont eu lieu pour se préparer à la liquidation de quinzaine. La baisse ayant fait abandonner beaucoup de primes, il y a eu du trop plein qui a pesé sur les cours. Toutes les lignes se sont ressenties de cette tendance rétrograde, mais on remarquait que les valeurs étaient demandées pour fin courant en même temps qu'on les offrait en liquidation, ce qui indique que l'on regardait la réaction comme un simple mouvement de liquidation.

On est étonné de l'écart considérable qui se maintient entre les actions anciennes et nouvelles de l'Est; cet écart est en ce moment de 165 f., et si l'on y ajoute les 30 f. de dividende qui ont été détachés il y a un mois sur les actions anciennes, l'écart est en réalité de 195 fr.

On a plus que jamais parlé cette semaine de la fusion du Grand-Central; on a même prétendu que les négociations étaient arrivées à leur terme, et qu'un traité était déjà signé entre cette Compagnie et l'Orléans. Cependant, les actions du Grand-Central ont éprouvé peu de changement; elles ont même rétrogradé de 505 à 490.

On a recherché ces jours-ci les actions de Rouen et des autres lignes de la fusion normande. Malheureusement, nous ne croyons pas que les négociations soient encore sur le point d'aboutir.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 8 jusqu'à celle du 15 juin :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 70 à 72 10; elle est restée à 70 75; elle a varié à terme de 70 70 à 72 15; elle est restée à 70 60.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 96 à 97 60; il est resté à 96.

La Banque de France a varié de 2,920 à 2,930.

Le Crédit mobilier a monté de 715 à 760; il est resté à 720.

Le Crédit foncier a monté de 520 à 542 50; il est resté à 525.

Le Nord a monté de 837 50 à 855; il est resté à 840.

L'Est a monté de 777 50 à 795; il a fermé à 772 50. Les nouvelles de l'Est ont monté de 615 à 625; elles ont fermé à 607 50.

Lyon a monté de 912 50 à 940; il est resté à 920.

La Méditerranée a monté de 775 à 810; il est resté à 785 50.

Orléans a monté de 1,130 à 1,160; il est resté à 1,140.

Le Havre a monté de 470 à 485; il a fermé à 472 50.

Rouen a monté de 965 à 985; il est resté à 975.

Bâle s'est tenu à 390.

Genève a monté de 385 à 490.

L'Ouest a monté de 655 à 665; il est resté à 640 50.

Cherbourg a monté de 510 à 527 50; il est resté à 510.

Dijon a monté de 620 à 630; il est resté à 622 50.

Le Midi a monté de 587 50 à 607 50; il est resté à 587 50.

Le Grand-Central a monté de 490 à 507 50; il est resté à 490.

Saint-Germain a monté de 665 à 707 50; il est resté à 687 50.

Dieppe a varié de 295 à 285; Versailles, de 300 à 310; la Teste, de 265 à 240; Sceaux, de 195 à 190.

Le chemin de fer sarde a varié de 455 à 460.

Samedi. — Les affaires ont été peu animées Les cours avaient ouvert en hausse, mais ils n'ont pas pu se maintenir. Toutes les valeurs étaient faibles à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 72 à 71 75, et à terme, de 72 15 à 71 75. Le 4 1/2 0/0, de 97 25 à 96 75 au comptant, et de 97 à 97 20 à terme. La Banque a fléchi de 20 à 2,900. Le Crédit mobilier a varié de 760 à 747 50; les actions du Nord, de 850 à 845; l'Est, de 800 à 790; les nouvelles de l'Est, de 620 à 617 50; Lyon, de 940 à 933 75; la Méditerranée, de 810 à 800; Orléans, de 1,165 à 1,155; Rouen, de 960 à 965; le Havre, de 475 à 480; l'Ouest, de 655 à 660; le Grand-Central, de 500 à 505; le Midi, de 605 à 595; Saint-Germain, de 700 à 705. Bâle s'est tenu à 390; Cherbourg, à 525; Dijon, à 625; Genève, à 492 50; Sceaux, à 195. Le chemin sarde a monté de 450 à 460.

Lundi. — Les cours se sont tenus, mais sans affaires et sans variations importantes. Il y avait de la fermeté à la clôture. La rente 3 0/0 est restée comme la veille, au comptant à 71 75, elle a monté à terme de 10 c. à 71 85. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 65 à 97 40; la Banque, de 10 à 2,910. Le Crédit mobilier a varié de 737 50 à 747 50. Le Nord a monté de 6 25 à 851 25; l'Est, de 5 à 795; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 620; Lyon, de 1 25 à 935; la Méditerranée, de 5 à 805; l'Ouest, de 2 50 à 662 50; Dijon, de 2 50 à 627 50; le Midi, de 7 50 à 602 50. Le Grand-Central s'est tenu à 505; Orléans, à 1,155. Rouen a monté de 15 à 380; Saint-Germain, de 2 50 à 707 50. Cherbourg s'est tenu à 525; le Havre, à 480. Genève a fléchi de 2 50 à 490. Sceaux a été coté à 195.

Mardi. — Les cours se maintenaient avec fermeté, mais la hausse a fait peu de progrès par suite de la stagnation des affaires. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 71 65, et à terme de 05 à 71 90; le 4 1/2 0/0, de 20 c. au comptant à 97 60, et il a été coté à terme de 97 40 à 97 50. La Banque a monté de 10 à 2,920. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 745; les actions du Nord, de 3 75 à 847 50; l'Est, de 7 50 à 787 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 617 50; Cherbourg, de 2 50 à 522 50; Rouen, de 2 50 à 977 50; le Midi, de 2 50 à 600. Le Grand-Central s'est tenu à 505; Orléans, à 1,155; Bâle, à 390; Genève, à 490. Dijon a fléchi de 2 50 à 625. L'Ouest a monté de 2 50 à 665; le Havre, de 2 50 à 482 50. Sceaux a fléchi de 5 à 190; Saint-Germain, de 2 50 à 705.

Mercredi. — Le début de la bourse était encore très-ferme et en hausse, mais il y avait des offres et un peu de réaction à la clôture. Les affaires étaient toujours aussi nulles. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 72 10 à 71 80, et à terme de 72 15 à 71 75. Le 4 1/2 0/0 de 97 50 à 97 60. La Banque s'est tenue à 2,920. Le Crédit mobilier a varié de 750 à 740; les actions du Nord de 852 50 à 850; l'Est, de 795 à 785; les nouvelles de l'Est, de 615 à 620; Lyon, de 937 50 à 935; la Méditerranée, de 800 à 802 50; l'Orléans, de 1,160 à 1,150; l'Ouest, de 655 à 647 50; le Grand-Central, de 505 à 502 50; Saint-Germain, de 710 à 705. Rouen a été coté à 980; le Havre, à 480; Bâle, à 390; Genève, à 490; le Midi, à 600; Dijon, à 630; Cherbourg, à 525; Dieppe, à 290. Le chemin sarde a été demandé de 455 à 460.

Jeudi.—Toutes les valeurs ont été offertes et en forte baisse dès le début, et l'on est resté à peu près aux plus bas cours. La rente 3 0/0 a varié de 70 à 70 75 au comptant, et de 71 à 70 65 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 85 à 96 50; la Banque a fléchi de 20 fr., à 2,920; le Crédit mobilier a baissé de 20 c. à 720; le Crédit foncier, de 27 50 à 515; le Nord, de 10 à 840; l'Est, de 12 50 à 772 50; les nouvelles de l'Est, de 12 50 à 607 50; Lyon, de 15 à 920; Orléans, de 10 à 1,140; Rouen, de 10 à 970; le Havre a fléchi de 7 50 à 472 50; Saint-Germain, de 17 50 à 887 50; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 787 50; le Midi, de 12 50 à 587 50; le Grand-Central, de 12 50 à 490; Genève s'est tenu à 490; Bâle, à 390.

Vendredi. — La bourse, qui a débuté avec faiblesse, s'est relevée vers la clôture. La rente 3 0/0 a fait 71 25 au comptant, 71 20 à terme; le 4 1/2 0/0, 96 25 au comptant. La Banque a fléchi de 10 fr sur le cours de la veille et a fait 2,910 au comptant. Le Crédit mobilier s'est relevé à 720, à 730 à terme. Le Crédit foncier a fait 515. Le Nord a monté de 838 77, qu'il faisait la veille, à 845 à terme. L'Est a monté de 5 fr. à 775; l'Est nouveau, de 607 50 à 650; Lyon, de 5 fr. à 925; l'Orléans, de 15 fr. 1,140 à 1,155. Rouen a baissé de 5 fr. 975 à 970. Le Havre a fléchi de 472 50 à 470. Saint-Germain a fléchi de 687 50 au comptant à 680, et a fléchi de 677 50 à terme à 675. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 787 50 à 780 au comptant, et monté de 785 à 792 50 à terme. Le Midi a monté de 5 fr., 592 50; le Grand-Central, de 493 75 à 495 à terme; Bâle, de 390 à 400.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 10 au 16 Juin 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 10 Compt.	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Compt.	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Compt.	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Compt.	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Compt.	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Compt.	Vendredi 16 Terme
710	913	38	400.000	400	tout	16 fr.	janv. juillet	**Nord**	845	845	852 50	850	847 50	847 50	851	850	840	838 75	840	845
tout	1..	99	71.000	500	tout	60 fr.	août février	**Paris à Rouen**	985	985	980	977 50	977 50	975	980	980	970	975	985	970
91	93	97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobre.	**Rouen au Havre**	480	475	490	•	481 50	•	490	•	472 10	•	470	•
51	72	95	36.000	500	125	11 fr.	avril.	**Dieppe et Fécamp**	•	•	200	•	200	•	200	•	205	•	•	•
•	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	575	•	525	•	522 50	•	525	•	540	•	540	•
tout	25	99	34.000	250	tout	32 fr. 50.	octobre, avril	**Saint-Germain**	705	700	707 50	705	705	•	705	700	687 50	677 50	690	675
tout	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	**Versailles** (r. g.)	318	•	•	•	310	•	305	•	310	•	•	•
171	530	99	70.000	500	250	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	660	660	662 50	665	655	655	647 50	650	640	630	630	632 50
•	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	**Paris à Sceaux**	195	•	195	•	190	•	•	•	195	•	190	•
1116	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	**Orléans**	1155	1150	1155	1155	1155	1155	1150	1155	1140	1140	1150	1155
6.7	721	99	250.000	500	tout	31 fr. 30	mai novemb.	**Paris à Strasbourg**	790	787 50	795	791 50	787 50	790	785	785	772 50	770	775	775
•	•	•	250.000	500	100	1 0/0	•	**Id. nouvelles.**	620	617 50	620	617 50	617 50	617 50	620	617 50	617 50	617 50	610	610
141	200	99	84.000	350	tout	11 fr.	avril.	**Strasbourg à Bâle**	300	•	291	•	293	•	293	•	290	•	290	•
343	512	99	240.000	500	250	37 f. 50	janv. juillet	**Paris à Lyon**	933 75	932 50	935	930	936 25	935	935	932 50	930	930	931 25	935
•	•	99	3.300	500	100	5 0/0 (1)		**[illegible] aux Ormes**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	127	99	31.200	500	250	5 0/0 (1)	janv. juillet	**Dijon à Besançon**	625	•	627 50	•	625	•	630	•	612 50	•	625	•
•	231	99	80.000	500	200	4 0/0 (1)	•	**Lyon à Genève**	492 50	493	490	493	490	•	490	•	491	•	•	•
291	612	99	90.000	500	300	10 fr.	avril octobre	**Lyon à la Méditerr.**	800	795	805	805	795	800	802 50	802 50	787 50	785	790	792 50
•	6.0	99	134.000	500	250	4 0/0 (1)	•	**Chemins du Midi**	595	600	602 50	605	600	607 50	600	•	590	587 50	590	592 50
•	52	99	10.000	500	tout	néant.	•	**Bordeaux à la Teste**	•	•	201	•	•	•	•	•	210	•	•	•
150	915	99	160.000	500	270	4 0/0.	avril octobre	**Grand Central**	505	502 50	505	503 75	505	504 50	503 50	500	490	493 75	490	495
•	•	•	•	500	200			**St-Rambert à Grenoble**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	40	80	12.500	1 000	tout	25 fr. 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	**Anvers à Gand.**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 10 Compt.	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Compt.	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Compt.	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Compt.	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Compt.	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Compt.	Vendredi 16 Terme
Rentes 3 0/0	71 75	71 75	71 75	71 65	71 90	71 90	71 80	71 75	70 75	70 90	71 25	71 90
Rentes 4 1/2 0/0	98 75	97 20	97 60	•	97 90	97 5.	97 80	97 60	96 •	95 50	96 25	•
Banque de France	2900	•	2910	•	2921	•	2923	•	2920	•	2910	•
Crédit mobilier	747 50	747 50	747 50	747 50	745	742 50	740	737 50	730	730	725	720
Comptoir national	560	•	570	•	570	•	575	•	565	•	•	•
Banque foncière	515	515	510	•	531	530	511 50	•	•	•	515	•
D° **Obligations** Cert.	955	•	960	•	•	•	940	•	930	•	930	•
D° **Obligations** de 500 fr.	445	•	440	•	440	•	440	•	420	•	440	•
D° **10 d'Obligations**	•	•	•	•	•	•	•	•	101	•	•	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 10 au 16 Juin 1854.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée en jour	Prix de rembours.	Intérêt annuel	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	10	12	13	14	15	16
1851.	150.000	75 ans	375	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	**Nord-Boulogne**	312 50	312 50	312 50	312 50	312 50	312 50
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	**Paris à Lyon**	1120	1120	1025	1025	1020	•
1852	90.000	99 —	535	375	625	5 0/0	•	D°	**Lyon à la Méditerranée 3 0/0**	310	307 50	310	310	•	307 50
1851.	151.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.	D° **Nouvelles 3 0/0**	312 50	311 25	312 50	312 50	310	310
D°	3.300	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	D°	**Montereau à Troyes**	•	•	•	•	•	•
D°	50.300	96 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin	**Paris à Strasbourg**	497 50	500	500	498 75	497 50	496 75
1848.	10.930	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	**Saint-Germain** (nouvelles)	1010	•	1010	1010	•	•
D°	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	D°	**Versailles** r. d.	•	•	•	•	•	•
1852.	15.000	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	D°	**Ouest**	1005	1005	•	•	•	•
1853.	17.500	•• ••	1.000	750	1.250	5 0/0	•	D°	D° (nouvelles)	•	•	1005	1005	1005	1005
1841.	7.219	30 —	1.105	tout.	1.250	25	•	D°	**Saint-Etienne à Lyon**	•	•	•	•	•	•
1850.	8.931	75 —	1.175	tout.	1.250	25	•	D°	D° (2e émission)	•	•	•	•	•	•
1842.	6.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°	**Paris à Orléans**	•	•	1030	1030	•	•
1844.	3.331	69 —	•	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°	D° (Nouvelles 1848)	•	•	1010	•	•	•
1852.	150.000	50 —	340	tout.	500	3 0/0	•	D°	D° (Nouvelles 1852)	312 50	313 75	313 75	315	315	•
1854.	120.000	•• ••	275	75	500	3 0/0	•	D°	D° (Nouvelles 1854)	317 50	315	316 25	317 50	315	316
1845	3.667	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°	**Paris à Rouen**	•	•	•	•	•	987 50
1847.	1.968	68 —	1.200	tout.	1.250	5 0/0	•	juin décembre	D° (nouvelles)	•	975	975	•	•	980
1846	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.	**Rouen au Havre**	970	970	970	•	•	970
1848.	5.000	67 —	90	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	D° (nouvelles)	•	•	•	•	•	1120
1843.	3.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre	**Strasbourg à Bâle**	•	•	•	•	•	•
1851.	20.000	50 —	500	•	625	5 0/0	D°	janvier juillet	D° (nouvelles)	•	•	•	505	505	505
1841.	1.000	•• ••	500	tout.	625	25 ••	D°	avril octobre.	**Dijon à Besançon**	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 9 au 15 Juin 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	9	10	12	13	14	15
Nord	845 •• à 862 50	855 •• à 862 50	840 •• à 847 50	842 75 à 850 ••	850 •• à 856 25	
Paris à Strasbourg	795 •• à 800 ••	785 •• à 800 ••	785 •• à 790 ••	785 •• à 790 ••	787 50 à 793 75	
Orléans	1125 •• à 1175 ••	1125 •• à 1175 ••	1125 •• à 1175 ••	1125 •• à 1175 ••	1125 •• à 1145 ••	
Paris à Rouen	900 •• à 950 ••	950 •• à 970 ••	960 •• à 970 ••	950 •• à 960 ••	950 •• à 975 ••	
Rouen au Havre	425 •• à 475 ••	425 •• à 475 ••	425 •• à 475 ••	425 •• à 475 ••	450 •• à 475 ••	
Lyon	925 •• à 943 75	927 50 à 937 50	925 •• à 937 50	925 •• à 937 50	937 50 à 943 75	
Ouest	•	•	•	•	•	

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	Cours
[illegible], Dollfus et Cie.	500	470
—	•	•
Oblig. de la ville de Paris (1849)	1000	•
D° D° (1852)	1000	1100 ••
Compagnie générale des Eaux	250	215
Sambre à l'Oise ... Canal.	1000	715
Sucrerie française consolidée	500	1500
Tenez ... Cuivre.	100	92 50
Vieille-Montagne ... Zinc.	201	440
Nouvelle-Montagne ... Zinc.	1000	1300
Silésie ... Zinc.	375	315
Stolberg ... Zinc.	750	1015 ••
Eschweiler	750	651
Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre.	100	42 50
Septèmes	250	230
Blanzy ... Charbon	500	540
Chatelus ... Charbon.	1/3 21	510
Charbonnages belges	500	330
Pont-du-Loup (sud) ... Charbon.	1000	200
Mines de la Loire ... Charbon.	1/72215	625
Centre-du-Flénu ... Charbon.	1000	160
Haute-Loire ... Charbon.	500	225
Montrelais ... Charbon.	500	•
Azincourt ... Charbon.	1/1 500	600

Dénomination	Pair	Cours
Echarcon ... Papeterie.	1000	1000
Essonne ... Papeterie.	1000	•
Bastennes ... Asphalte	1000	400
Monceaux-sur-Sambre ... Forges	1250	1250
Aveyron (Decazeville) ... Forges.	500	240
Maubeuge (Nord) ... Forges.	500	500
Alais ... Forges.	2000	1750
Châtillon et Commentry ... Forges.	1000	510
Providence ... Forges.	1000	1000 ••
Herserange ... Forges.	500	215 ••
Le Phénix	750	613
De la Loire et de l'Ardèche	1/500	7451
Société Cail et Cie ... Usine.	500	770
Christofle ... Usine.	500	915
Tuyaux de Chameroy ... Usine.	500	•
Télégraphe sous-marin	25	22
Gaz anglais (Paris)	2500	5500 ••
— français (Paris)	500	900
— parisien (Paris)	1000	1275
— Lacarrière	500	1 050
— de Belleville [illegible]	500	1100
— du Nord (Batignolles)	500	550
— de l'Ouest (Passy)	500	650
— de l'Est (Vincennes)	500	•

Dénomination	Pair	Cours
Gaz de Wazemmes	500	161
— d'Amiens Cie française	500	440
— de Boulogne (Paris)	1000	•
— de Versailles	500	561
— de Cherbourg	500	70
Messageries impériales	10000	10000
Messag. imp. serv. maritime	5000	9000
— Caillard	1000	800
Gondoles parisiennes	80	100
Omnibus (Entreprise générale)	1000	1900
Omnibus (rive gauche)	250	•
Favorites ... Omnibus.	500	1950
Hirondelles ... Omnibus.	1000	•
Orléanaises ... Omnibus.	1000	725
Tricycles ... Omnibus.	500	500
Compagnie générale ... Pet. voit.	500	610
Diligences ... Pet. voit.	500	510
La Parisienne ... Pet. voit.	500	020
Sulpiciennes ... Pet. voit.	500	550
Batignollaises	1000	640
Générale ... Ass. maritime.	15000	32 0/0 b.
Lloyd français ... Maritime.	5000	9 [illegible] 0/0 b.
Union des Ports ... Maritime.	5000	6 0/0 b.
Mélusine ... Ass. maritime.	5000	17 0/0 b.

Dénomination	Pair	Cours
Sécurité ... Maritime.	5000	20 0/0 b.
Sauvegarde ... Maritime.	5000	6 0/0 b.
Océan ... Maritime.	5000	25 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Générale ... Incendie.	5000	35 500
Union ... Incendie.	5000	57 0/0 b.
France ... Incendie.	5000	35 0/0 b.
Phénix ... Incendie.	4000	7000
Providence ... Incendie.	5000	10 0/0 b.
Urbaine ... Incendie.	5000	22 0/0 b.
Confiance ... Incendie.	5000	5 0/0 b.
Eventualistes d'Avignon	31 50	•
— de Cette	10	•
— de Fampoux	25	
Glaces d'Oignies ... Belgique.	1000	1300
— d'Aix-la-Chapelle	375	400
— de Montluçon	500	310 ••
Docks	250	262 50
Journaux réunis	500	510
Waterly (Amiens)	500	737 50
Lobin (Fervent)	500	535
Gommaches	500	375
Palais de Cristal	100	110 ••
Rocher	500	325

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N. 220. 13e ANNÉE. — N° 23. SAMEDI, 24 JUIN 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

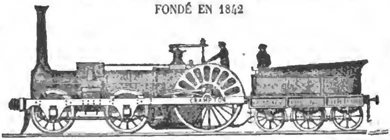
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f.	— 22 f.
Départements....	15 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 30 juin sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Sans nouvelles importantes du double théâtre de la guerre, la Bourse n'a été dirigée dans ses variations que par les avis reçus des départements sur l'aspect des récoltes.

Ces avis confirment à l'unanimité ce que nous disions la semaine dernière, et ce que nous avons vérifié de nouveau par nos yeux durant une tournée agricole de quatre jours, que les récoltes étaient superbes et que, si fâcheuses que fussent les pluies, elles n'avaient cependant causé jusqu'ici que des retards, mais aucun dommage. On conçoit aisément par suite que, si telle est la situation des choses dans les terres fortes, les pluies dont on se plaint n'ont pu que faire beaucoup de bien dans les terres légères; or, ce résultat est précisément celui que constatent toutes les correspondances de l'intérieur.

En présence d'une telle concordance d'avis, il a bien fallu se rendre : aussi les cours des effets publics se sont-ils améliorés d'une manière sensible depuis la semaine dernière. Voici la comparaison des deux bourses des 15 et 22 juin courant :

Valeurs.	15 juin.	22 juin.
3 0/0,	70 60	72 95
Mobilier,	720 »	752 50
Saint-Germain,	677 50	602 50
Orléans,	1,140 »	1,165 »
Rouen,	975 »	990 »
Havre,	475 »	512 50
Nord,	838 75	858 75
Est (ancien),	770 »	790 »
— (nouveau),	607 50	625 »
Lyon,	920 »	940 »
Méditerranée,	785 »	812 50
Midi,	587 50	605 »
Ouest,	630 »	650 »
Grand-Central,	493 75	503 75

Durant la même période, les fonds anglais se sont élevés de 91 1/4 3/8 à 94 1/4 3/8.

La hausse n'est donc pas, on le voit, spéciale à la France; elle résulte d'une amélioration générale des affaires, d'une appréciation plus juste et plus raisonnée de la situation politique et de l'issue des complications actuelles. On comprend, aujourd'hui, que, si la guerre est de nature à se prolonger, en raison de l'éloignement de son théâtre, de la nature du climat et de l'obstination aveugle de l'agresseur, l'union de toutes les autres puissances pour la défense du droit et de la justice, pour le rétablissement de la paix sur des bases solides et durables, dépouille précisément la guerre de ses conséquences les plus fâcheuses, de ses entraînements les plus redoutables, et laisse aux peuples toute leur liberté d'esprit et toute la sécurité nécessaire, dans le présent comme dans l'avenir, pour continuer leurs travaux et tenter de nouvelles entreprises.

La France restera d'autant moins en arrière dans ce mouvement de reprise générale, qu'elle avait à peine ralenti son activité, au moins en ce qui concerne les travaux publics; quant à l'industrie manufacturière, si elle a un moment réduit sa production, elle commence déjà à lui redonner une impulsion nouvelle, qu'atteste d'une manière officielle le tableau des importations et des exportations de marchandises pendant le mois de mai dernier, publié au *Moniteur* de ce matin. Ce tableau présente un accroissement de 1,409,238 fr. sur les droits perçus à l'entrée : pour la sortie, l'amélioration est assez sensible sur les mécaniques.

Les recettes de chemins de fer que nous publions cette semaine ne sont pas très-favorables; plusieurs présentent une diminution ou tout au moins une stagnation marquée dans la circulation des voyageurs. Cet état de choses est dû exclusivement au mauvais temps, qui fait ajourner tous les voyages de plaisir ou de santé, à la campagne ou aux eaux : aussi pèse-t-il plus fortement sur les services de banlieue que sur les grandes lignes; le premier rayon de soleil rétablira l'équilibre.

Le *Moniteur* a publié cette semaine le décret approbatif des modifications apportées aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Lyon, par suite de la fusion avec Besançon. Ce décret a paru le 22 juin ; la Compagnie a envoyé aussitôt au timbre ses 25,000 actions nouvelles; une fois cette opération terminée, les actions seront signées par deux administrateurs, ce qui fait 50,000 signatures à donner, puis remises aux liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Dijon, chargés de faire l'échange des titres.

Le journal officiel a publié également cette semaine plusieurs décrets, portant réorgani-

sation du Conseil des ponts et chaussées et création de cinq inspecteurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer ; on trouvera plus loin le texte de ces décrets.

Un mouvement de terre et des filtrations d'eau observées dans le souterrain de Rilly, sur l'embranchement de Reims, ont déterminé une interruption du service pendant trois jours; nous publions dans ce numéro une note qui réduit à ses justes proportions ce petit incident.

Aucun jour n'est encore fixé pour l'ouverture du chemin de Lyon, entre cette ville et Chalon. Par contre, la réception du chemin de la Méditerranée, entre Valence et à Avignon, est toujours fixée au 27 juin, et l'ouverture au 29, deux jours après.

Les actions du Hâvre ont été fort recherchées cette semaine ; quelques personnes ont cru devoir attribuer ce mouvement à la reprise de négociations relatives à la fusion ; c'était une erreur. Il ne faut pas voir dans la hausse du Hâvre autre chose que ce qui est, c'est-à-dire que les actions du Hâvre rapportant cette année 35 fr. au moins, étaient au-dessous de leur prix à 475 fr.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

Embranchement de Reims. — Ligne de Mulhouse.

Les pluies torrentielles qui tombent depuis bientôt deux mois avec une continuité désespérante ont déterminé quelques mouvements dans la maçonnerie du souterrain de Rilly, sur l'embranchement de Reims.

La circulation a dû, en conséquence, être interrompue du 18 au 21 juin pour exécuter les travaux de réparation, nécessités plutôt par une sage vigilance que par un péril imminent.

Voici les renseignements exacts recueillis à ce sujet :

L'abondance des eaux a été telle, que le ruisseau des gorges de cette partie de la montagne de Rilly a débordé ; les eaux en débordant se sont infiltrées à travers les terres crayeuses recouvrant le souterrain et sont venues s'écouler sur quelques points à travers la maçonnerie. Il en est résulté quelques boursouflures dans le parement des pieds-droits.

La circulation, interrompue pendant trois jours, a été rétablie le 22 juin, à midi. grâce à l'activité qu'ont su déployer les ingénieurs du gouvernement et ceux de la Compagnie.

Cette circulation ne comprend encore, on le sait, que les voyageurs. Leur nombre s'est élevé, pendant les treize jours d'ouverture, à 7,380, ayant produit une recette brute de 15,475 fr. 80 pour le trajet d'Epernay à Reims et retour.

Ce produit des deux stations extrêmes représente 1,190 fr. par jour. Nous ne l'avions évalué, dans notre article du 10 juin, qu'à 780 fr. C'est déjà un accroissement de plus de moitié sur nos prévisions.

On espère commencer le service de la marchandise à petite vitesse dans les premiers jours du mois prochain.

Puisque nous en sommes aux chemins de l'Est, nous pouvons annoncer que tous les plans de la ligne de Mulhouse sont terminés et soumis en ce moment à l'approbation de M. le ministre des travaux publics.

L'intérêt qui s'attache à ces immenses travaux, dont l'achèvement a été annoncé pour le 31 décembre 1856 au plus tard, n'est pas seulement l'intérêt de la Compagnie et celui de ses actionnaires, c'est aussi l'intérêt des nombreux ouvriers auxquels l'exécution d'une ligne de près de 500 kilomètres doit fournir en abondance de l'occupation et des salaires.

La sollicitude bien connue du gouvernement pour tous ces intérêts permet donc de compter sur un prompte examen des projets de la Compagnie. Nous ne la retarderons pas pour notre compte, en nous faisant l'écho des prétentions locales qui réclament des variantes de tracé. Toutes ces questions sont examinées avec soin par le gouvernement et par la Compagnie, elles seront résolues en temps et lieu de la manière la plus convenable, mais nous croyons savoir qu'il n'a encore été pris aucune décision à cet égard, soit pour le passage de Bar-sur-Aube, dont un journal a parlé, soit pour d'autres points également contestés.

Ad. Blaise (des Vosges).

Des tarifs communs et des tarifs différentiels.

Par une exception unique, que nous constatons sans la discuter, l'industrie des chemins de fer est soumise, en France, non-seulement à une loi de maximum qui lui défend d'élever ses prix, mais elle ne peut même les réduire et les modifier dans la limite de ce maximum sans l'autorisation du gouvernement.

Les cahiers des charges renferment, à cet égard, des stipulations rigoureuses, assurant à tous les expéditeurs remplissant les mêmes conditions, la jouissance égale de toutes les faveurs que les Compagnies de chemins de fer peuvent offrir au commerce pour accroître la circulation et augmenter ainsi les services des nouvelles voies de transport.

L'égalité dont il s'agit est complète, mais elle n'est pas aveugle ; elle est *une* pour tous les expéditeurs remplissant les mêmes conditions; mais la nature même des choses exige qu'il y ait autant de tarifs différents qu'il peut se présenter de situations différentes pour les expéditeurs. Telle est l'origine des tarifs différentiels, législativement consacrés dans la discussion à laquelle a donné lieu le cahier des charges du chemin de l'Ouest, dans la session de 1851, et journellement appliqués sous la surveillance et avec l'approbation de l'autorité supérieure.

Si naturels, si utiles que soient les tarifs différentiels, de quelque garantie que soient entourées leur rédaction et leur application, ils rencontrent cependant des adversaires nombreux dans la personne des entrepreneurs de transport par terre et par eau, que les chemins de fer ont précisément pour objet de remplacer en partie, et dans les intermédiaires, commissionnaires et entrepositaires établis dans les villes où avaient lieu autrefois les ruptures de charge, qu'ils rendent inutiles.

Une première campagne malheureuse de ces adversaires des chemins de fer ne les a pas découragés, et ils en entreprennent, en ce moment, une nouvelle contre les Compagnies qui veulent profiter de l'achèvement du chemin de Ceinture, et des sacrifices qu'il a coûtés, tant à elles-mêmes qu'à l'Etat, pour étendre leur action et leurs services. Sans reproduire ici les doléances que l'on fait entendre, en ce moment, au sujet d'un projet de tarif commun entre les Compagnies de Rouen, du Havre, d'Orléans, doléances qui sont toujours les mêmes au fond et dont la forme seule varie, nous nous bornons à insérer la note suivante, qui expose avec une grande clarté les motifs et le but du nouveau tarif, en même temps qu'il en fait connaître les bases.

Ad. Blaise (des Vosges).

TARIFS COMMUNS DES COMPAGNIES D'ORLÉANS, DE ROUEN, HAVRE ET DIEPPE.

Le Havre, comme port d'arrivages et comme lieu d'entrepôt, les villes de Rouen, d'Elbeuf et de Louviers, comme villes manufacturières, font des envois importants de matières premières et de produits fabriqués aux villes du centre, du midi et du sud-ouest de la France, desservies par le réseau d'Orléans.

Tant que les diverses sections de la ligne d'Orléans ont présenté des lacunes, tant qu'un camionnage à travers Paris a été obligatoire pour le transport de la gare des Batignolles à celle d'Ivry, les transbordements ont fait obstacle à ce que les marchandises pussent se servir utilement des voies ferrées pour se rendre d'une ligne sur l'autre, et le roulage est resté, à peu près exclusivement, en possession de ces transports. Mais depuis que les lignes de Paris à Nantes, de Paris à Bordeaux, sont complètes, depuis qu'il n'existe plus que des lacunes de peu d'étendue sur les lignes de Paris à Limoges, de Paris à Clermont et à Roanne, maintenant surtout que les lignes de Normandie sont reliées au réseau d'Orléans par le chemin de fer de Ceinture, les Compagnies de Rouen et d'Orléans ont pensé avec raison qu'elles devaient mettre le commerce à même de se servir de leurs chemins de fer.

Non-seulement elles auraient manqué à leur mandat en restant indifférentes aux mouvements commerciaux d'une ligne sur l'autre, mais elles auraient encore, et à juste titre, mérité les reproches du commerce en ne le mettant pas à même de profiter, pour les directions diagonales, des avantages de vitesse et de régularité qu'il pouvait attendre des voies ferrées, quoique plus longues et moins directes.

Dans cette position, les Compagnies devaient-elles se contenter de souder à la taxe du chemin de fer de Ceinture leurs taxes personnelles du Havre à Paris, de Paris à Nantes, pour les transports du Havre à Nantes; de Rouen à Paris et de Paris à Angers, pour les transports de Rouen à Angers; de Rouen à Paris et de Paris à Orléans pour les transports de Rouen à Orléans, etc.?

Evidemment non! Un pareil tarif n'eût présenté d'abord aucun avantage et n'eût donné aucun résultat, puisqu'il eût de beaucoup dépassé ce qu'il *en coûtait ordinairement par la voie directe de terre;* mais, de plus, il eût été ridicule, car il y a du Havre à Nantes, par chemin de fer, 658 kilomètres, tandis que par la route il n'y en a que 319; il y a de Rouen à Angers, par chemin de fer, 477 kilom., et par la route, 279; il y a de Rouen à Orléans, par chemin de fer, 255 kilom., et par la route, 200, et l'on ne pouvait pas offrir raisonnablement au commerce de se servir des chemins de fer pour ces parcours, en supportant seul les conséquences de l'allongement du trajet par Paris.

Qu'ont donc dû faire les Compagnies pour présenter des prix qui fussent acceptables?

Elles ont basé leurs prix sur ceux que payaient les marchandises par terre d'un point à un autre, sans cependant descendre tout-à fait aux prix que peut faire le roulage pour se défendre une fois qu'il sera attaqué.

Il en coûtait du Havre à Nantes, en ordinaire, 55 à 60 fr. par 1,000 kil. de domicile à domicile; les Compagnies ont rédigé deux tarifs à 58 et 63 fr. suivant la nature de la marchandise, et de gare en gare.

Il en coûtait 45 à 50 fr. de Rouen à Angers, de domicile à domicile; elles ont proposé des tarifs de 43 et 47 fr. de gare en gare.

Il en coûtait 30 à 35 fr. de domicile à domicile de Rouen à Orléans; elles ont fait des tarifs de 25 à 26 fr. etc., de gare en gare.

Au delà d'Orléans, sur le Centre, elles ont soudé à ces prix de 25 à 26 fr. les tarifs ordinaires des chemins de fer suivant les destinations.

Ces prix totaux ainsi formés, après en avoir déduit comme frais fixes le transport par le chemin de Ceinture et les frais de manutention, elles se sont partagé le surplus proportionnellement au nombre des kilomètres parcourus sur chacune de leur ligne.

Y a-t-il rien de plus rationnel que ce mode de procéder, et peut-on faire autrement un tarif commun?

Qu'il résulte de l'examen partiel des taxes et de leur rapprochement, qu'il n'existe pas toujours de proportionnalité entre les prix et les parcours, cela est possible, cela doit être même; car ayant besoin d'aligner les prix par chemin de fer avec ceux que le commerce était accoutumé à payer par la route, il est évident que pour deux directions par terre formant entre elles un angle de peu d'importance, les trajets par chemin de fer peuvent présenter une plus grande différence de parcours et cependant ne donner lieu qu'à une différence faible dans les prix.

Que les entrepreneurs de roulage blâment ces tarifs, cela doit être, car ils les blessent, et l'on pourrait même dire avec raison que plus leur critique est amère, plus il est certain que ces tarifs sont bons et qu'ils présentent des avantages au commerce; car s'il en était autrement, s'il était impossible de s'en servir, de préférence aux voies ordinaires, les transporteurs habituels ne s'en préoccuperaient pas et ne feraient qu'en rire.

A ces entrepreneurs de transport on peut répondre que les chemins de fer ont été créés pour les remplacer partout où cela est possible; qu'on ne peut que les plaindre, mais que le progrès industriel et l'intérêt général le veulent ainsi.

Que les commissionnaires de roulage, les entrepositaires et intermédiaires de tous genres à Paris et à Orléans, accoutumés qu'ils sont à recevoir de Rouen de la marchandise pour la réexpédier ensuite à destination, après avoir ajouté aux frais de transport leur commission et frais accessoires, se plaignent aussi de ces tarifs et qu'ils les attaquent, cela se conçoit; mais on peut leur répondre:

Que les chemins de fer n'ont pas innové à leur préjudice les moyens d'expédier du Havre à Nantes, de Rouen à Angers ou au delà d'Orléans, des marchandises sans passer par Paris ou Orléans;

Que ces moyens existaient avant les chemins de fer; que depuis longues années des transports importants ont lieu de l'une à l'autre de ces villes sans passer par leurs mains;

Que les chemins de fer ne font que se substituer à des transporteurs existants.

Puis, qu'enfin il n'est pas possible qu'en soudant les chemins de fer les uns aux autres, on ait entendu faire rompre charge à la marchandise au profit des intermédiaires, et au préjudice des expéditeurs ou destinataires.

Toutes ces plaintes sont naturelles et devaient être prévues; mais si l'on envisage les tarifs communs au point de vue des rapports existants entre les lieux d'arrivage des matières premières et les lieux de fabrication; au point de vue des rapports existants entre les villes manufacturières et les lieux de consommation; en un mot, au point de vue des intérêts généraux du commerce et des consommateurs, on doit reconnaître qu'il faut applaudir aux tarifs communs que font les Compagnies de chemins de fer, et les encourager par tous les moyens possibles, car ces tarifs ont pour résultat d'offrir généralement des prix inférieurs à ceux du roulage direct ordinaire, et d'affranchir les marchandises des frais accessoires résultant des consignations, des assurances, des réexpéditions qu'entraine la rupture de charge à l'extrémité de chaque ligne.

Et, d'ailleurs, ces tarifs communs ne présentassent-ils pas des prix encore assez bas aux yeux du commerce, n'ont-ils pas toujours pour conséquence d'ammener le roulage concurrencé à abaisser les siens, et n'apportent-ils pas ainsi naturellement de nouvelles réductions dans les prix de transport?

Un tarif est toujours difficile à établir d'une manière certaine du premier coup; mais, une fois appliqué, l'expérience dénote les points faibles, et comme les Compagnies ne les font que pour avoir des transports, leur intérêt, qui, en cela, est d'accord avec celui du public, les éclaire bientôt sur les modifications qu'ils réclament. On peut donc adopter sans crainte les tarifs qu'elles présentent, avec la certitude qu'ils recevront plus tard les modifications dont ils sont susceptibles.

Crédit foncier de France.

Obligations foncières représentant un capital de 200 millions.

6e TIRAGE.

(2e trimestre de 1854.)

Le jeudi 22 juin 1854, à midi, il a été procédé publiquement à l'Hôtel-de-Ville (salle Saint-Jean), au tirage des lots attribués, pour le 2e trimestre de 1854, aux 200,000 obligations foncières ou promesses d'obligations-foncières au porteur.

Un tirage préalable a déterminé, pour celles des obligations subdivisées en coupures de 100 fr. auxquelles est réservée l'intégralité du lot, le numéro de la coupure qui aura droit au lot intégral échu à l'obligation dont elle fait partie. En conséquence de ce tirage, tout lot échu à une obligation divisée en coupures ayant droit à l'intégralité du lot, appartiendra à la coupure n° 3.

Il a été ensuite extrait de la roue neuf numéros qui ont droit aux lots suivants:

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
Nos 1,	198,225	100,000 fr.
2,	115,305	50,000
3,	100,787	50,000
4,	61,513	20,000
5,	192,108	10,000
6,	178,639	10,000
6,	55,880	10,000
7,	20,591	10,000
9,	5,765	10,000

Les obligations et coupures d'obligations rapportant 3 0/0 d'intérêt seront remboursées avec une prime de 20 0/0.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 juin 1854, sont invités à se présenter à l'administration du Crédit foncier de France, rue Taitbout, 57, avant le 1er août prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et promesses d'obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

Le septième tirage aura lieu le 22 septembre 1854.

Chemin de fer de Ceinture.

L'enquête ouverte au sujet de l'établissement de stations intermédiaires sur le parcours du chemin de fer de Ceinture a été close sans qu'aucune observation ou opposition ait été consignée sur les registres.

Ces gares intermédiaires ou stations seront au nombre de quinze; elles serviront aussi bien au transport des marchandises qu'aux voyageurs, qui pourront éviter ainsi la traversée de tout Paris pour aller prendre une ligne souvent diamétralement opposée à leur demeure. Malgré son nom, le chemin de fer de Ceinture est loin d'entourer tout Paris, car il ne va que du nord-ouest à l'est, la ligne de l'ouest étant desservie par celle du Havre.

Il n'a donc guère plus de 15 kilomètres de parcours; mais sur ces 15 kilomètres, que de travaux!

On y compte: trois grands viaducs, dix-huit ponts par-dessous, sept ponts par-dessus et deux souterrains à Ménilmontant et à Belleville, tunnels traversant les collines au nord de la capitale.

La 1re station, près du chemin de fer d'Or-

léans, sera établie à la Gare, rue Picard, près de la Verrerie; la 2e, à Bercy, avenue du Parc; la 3e, à Charenton, rue de Paris; la 4e, avenue de Vincennes; la 5e, à la route de Montreuil; la 6e, à Charonne, rue de Paris; la 7e, chaussée de Ménilmontant; la 8e, à la Petite-Villette, près la rue du Dépotoir; la 9e, à la Villette, route de Flandres; la 10, à la Chapelle-Saint-Denis, chemin Croix-de-l'Evangile; la 11e, encore à la Chapelle, près la route de Calais; la 12e, derrière Clignancourt, chemin du Poteau; la 13e, route de Saint-Ouen; la 14e, à Montmartre, chemin des Bœufs, et la 15e, enfin, à l'avenue de Clichy-la-Garenne.

Crédit mobilier et Crédit foncier.

Le *Moniteur* a publié, dans son numéro du 21 courant, un rapport adressé à l'Empereur par M. le ministre de l'intérieur, sur les travaux de son département.

Nous empruntons à ce document deux passages, dont l'un est relatif au Crédit foncier et l'autre au Crédit mobilier :

« Ce résumé des mesures prises en 1852 et 1853, par mon administration, serait incomplet, Sire, si je ne rendais compte à Votre Majesté du résultat amené par deux créations importantes qui ont marqué la période pendant laquelle la direction de l'agriculture et du commerce a fait partie de mon ministère ; je veux parler de l'établissement des institutions de crédit foncier et de la formation de la Société générale du crédit mobilier.

» La France est grevée d'une dette hypothécaire considérable, dont le chiffre, en 1852, dépassait huit milliards. L'intérêt de cette dette s'élève en moyenne, tous les frais compris, à 8 0/0, et représente annuellement une somme d'environ 640 millions. L'agriculture languissait sous le poids de cet énorme fardeau, qui lui interdisait toute tentative d'amélioration. Votre Majesté a voulu venir en aide à ce premier des intérêts nationaux en dotant la France d'institutions de crédit foncier analogues à celles qui ont déjà produit de si heureux résultats dans plusieurs parties de l'Europe

» Si le propriétaire foncier, au lieu de payer au prêteur un intérêt de 8 0/0, et de rester en outre sous le coup de l'obligation de rembourser à jour fixe, sous peine d'expropriation, la totalité du capital emprunté, pouvait se libérer graduellement au moyen d annuités modérées, n'est-il pas évident que la propriété immobilière verrait immédiatement ses charges s'alléger, qu'elle pourrait faire des efforts auparavant impossibles; que l'agriculture trouverait plus facilement, et à plus bas prix, les capitaux indispensables pour toute amélioration; qu'enfin, une voie serait ouverte, qui pourrait, avec le temps, conduire à la complète libération du sol.

» Telle est l'heureuse et immense réforme qu'il a été donné à mon ministère d'accomplir par le décret du 28 février 1852. Grâce à l'organisation du Crédit foncier, la propriété immobilière pourra désormais éteindre sa dette au moyen d'annuités réparties sur une longue période, qui comprennent à la fois l'intérêt et l'amortissement du capital, et qui ne dépassent point le taux de 5 à 6 0/0. Des lettres de gage portant intérêt sont remises au prêteur en échange de ses avances, et la facile circulation de ces lettres est assurée par les garanties que présentent aux capitalistes les conditions auxquelles sont soumises toutes les opérations des Sociétés de crédit foncier. Des réformes, à la fois hardies et prudentes, apportées dans notre régime hypothécaire, ont complété et fortifié ces garanties. L'action des Sociétés de crédit foncier, accidentellement paralysée par les complications imprévues de la politique extérieure, embrasse aujourd'hui la France entière. Les deux Sociétés locales de Marseille et de Nevers se partagent six départements, les quatre-vingts autres départements forment la circonscription de la Société établie à Paris sous le nom de Crédit foncier de France.

» Cette dernière société a déjà antorisé des prêts pour une somme de 55 millions, répartie entre 1,134 emprunteurs; toutefois, ces prêts n'ont encore été réalisés qu'en faveur de 487 emprunteurs, et jusqu'à concurrence de 36,504,300 fr. La délivrance du surplus est subordonnée à la production de pièces jugées nécessaires, en un mot, à l'accomplissement des conditions exigées par les statuts. Les premiers résultats sont loin de répondre à la grandeur de l'institution, et ce n'est pas d'après eux qu'on peut la juger. Les débuts de la société, comme ceux de tout établissement nouveau, ont été difficiles, et je n'ose croire qu'elle ait encore triomphé de tous les obstacles. Il était malaisé de composer dès le premier jour un personnel qui offrît toute garantie au gouvernement et au public, et plus malaisé encore de faire comprendre et de populariser un système dont le mécanisme savant et ingénieux n'est pas saisi du premier coup par toutes les intelligences. Il faut, en outre, et c'est là le principal obstacle, changer des habitudes depuis longtemps établies, avec lesquelles les populations sont familiarisées, et que défendent obstinément des intérêts actifs et puissants. L'expérience enfin ne saurait manquer de suggérer d'utiles modifications à une œuvre qui ne pouvait atteindre immédiatement à la perfection. Mais un retard momentané et des difficultés passagères ne peuvent rien préjuger contre le succès d'une institution destinée à produire en France les plus grands et les plus heureux changements. Il a fallu des années pour populariser le crédit foncier dans l'est de l'Europe, où pourtant la constitution spéciale de la propriété lui venait en aide; mais maintenant aucune institution n'y est prisée plus haut : l'épreuve de l'expérience ne lui sera pas moins favorable dans notre pays. A mesure que l'organisation du crédit foncier sera mieux comprise, et que les avantages qu'il procure seront mis en lumière par de plus nombreux exemples, il entrera davantage dans les mœurs et portera des fruits plus abondants. Diminuer les charges qui pèsent sur la production agricole, préparer l'extinction de la dette hypothécaire, mettre à la portée du cultivateur les capitaux nécessaires pour profiter des progrès de la science; enfin, raffermir sur sa base la propriété immobilière en lui redonnant l'indépendance et la sécurité, et changer en réalité une possession qui n'est trop souvent qu'une apparence, telle est l'œuvre réservée au crédit foncier, telle est l'œuvre qu'il accomplira, mais avec le temps, sans le secours duquel rien de grand, rien de fécond ne se fonde et n'arrive à maturité.

» Le commerce et l'industrie sont, après l'agriculture, les principaux éléments de la richesse nationale; les regards de votre gouvernement ne pouvaient manquer de se tourner vers le développement du crédit fondé sur les valeurs mobilières. Entre tous les établissements de crédit qui existent au monde, la Banque de France passe à bon droit pour être celui dont la constitution est la plus solide. Cette banque est à la fois pour notre commerce un point d'appui et un guide, et son influence matérielle et morale donne à notre marché une stabilité bien précieuse. Par la réserve et la prudence qui dirigent toutes ses opérations, cette admirable institution remplit donc à merveille le rôle d'élément régulateur. Mais le génie commercial, pour enfanter les prodiges dont il porte en lui le germe, a besoin surtout d'être stimulé; et précisément parce que la spéculation est contenue en France dans les plus étroites limites, il n'y avait aucun inconvénient, et il y avait au contraire avantage à placer en regard de la Banque de France un établissement conçu dans un ordre d'idées tout différent, et qui représentât, en fait d'industrie et de commerce, l'esprit d'initiative.

» Le modèle de cet établissement était tout trouvé; il suffisait de l'emprunter à un pays renommé pour la loyauté sévère, la prudence et la solidité qui président à toutes ses opérations commerciales. En mettant au service de toutes les idées justes et de toutes les entreprises utiles ses capitaux, son crédit et son autorité morale, la *Société générale des Pays-Bas* a multiplié en Hollande les routes, les canaux, les défrichements et mille améliorations qui ont rapporté au centuple le prix dont elles avaient été payées. Pourquoi ne pas faire profiter la France d'une institution dont une expérience aussi éclatante avait montré les avantages? Telle est la pensée qui a déterminé la création de la Société générale du Crédit mobilier autorisée par le décret du 18 novembre 1852.

» Aux termes de ses statuts, cette Société peut, entre autres opérations, acquérir et vendre des effets publics ou des actions industrielles, prêter ou emprunter ces valeurs, soumissionner les emprunts publics, enfin émettre, jusqu'à concurrence du montant des valeurs acquises, des obligations à longue échéance.

» Elle a donc entre les mains les moyens de réunir à tout instant, à des conditions avantageuses, des capitaux considérables; c'est dans le bon usage qu'elle fera de ces capitaux que réside la fécondité de l'institution. En effet, elle peut à volonté commanditer l'industrie, s'intéresser dans des entreprises, s'associer à des opérations à long terme que la constitution de la Banque de France et du Comptoir d'escompte interdit à ces établissement; en un mot, elle est libre de ses mouvements, et peut rendre son action aussi variée que les besoins du génie commercial. Si entre les entreprises naissantes, elle sait discerner, pour leur donner un appui, celles qui portent le cachet de la fécondité; si, par l'intervention opportune des immenses ressources dont elle dispose, elle permet de conduire à terme et de rendre productives des œuvres qui languiraient ou avorteraient sans elle; si son concours est l'indice assuré d'une idée utile et d'un projet bien conçu, la Société du Crédit mobilier méritera et commandera la confiance publique; les capitaux disponibles prendront l'habitude de se grouper autour d'elle, et se porteront en foule où son patronage leur servira de garantie. C'est ainsi que par le pouvoir de l'exemple et par l'autorité qui s'attache à son appui, bien plus encore que par une aide matérielle, cette Société deviendra l'auxiliaire de toutes les pensées d'utilité générale. C'est ainsi qu'elle encouragera puissamment les efforts de l'indus-

trie, et stimulera partout l'esprit d'invention.

» Si j'insiste sur le véritable caractère de cette institution et sur l'avenir qui lui est réservé, c'est qu'un concours de circonstances fâcheuses à l'origine, des mesures de détail mal conçues, dont les conséquences ont été regrettables, des imperfections dans les statuts aussitôt révélées par la pratique, mises à profit par la spéculation ; enfin, l'influence exercée sur toutes les affaires par les craintes extérieures, ont failli compromettre les débuts de la Société et entraver le développement de ses opérations. Néanmoins ses progrès ont été rapides. Dès sa première année d'existence, la masse des fonds qui lui ont été versés en comptes courants s'est élevée à près de 148 millions : elle a pu consacrer 15 millions à des placements en rentes et actions de chemins de fer, et 21 millions à des placements en obligations ; 37 millions en placements à échéance déterminée, et 45 millions à des prêts sur reports.

» Elle a prêté son concours au Crédit foncier de France en souscrivant à ses obligations, elle a pris une part considérable à la fusion des trois chemins de fer de Saint Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne et de Saint-Etienne à la Loire. Elle a souscrit l'emprunt ouvert par la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, et rendu des services également utile aux Compagnies des chemins de fer de l'Est et du Midi, et à diverses grandes entreprises industrielles. Aussi, soit que la Société du Crédit mobilier prenne l'initiative des modifications intérieures dont l'expérience pourra démontrer la nécessité, soit que le gouvernement soit amené à les provoquer, la pensée même de l'institution demeure intacte. » (*Moniteur.*)

ACTES OFFICIELS.

Réorganisation du Conseil général des ponts et chaussées.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu le décret du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées ;

Vu l'ordonnance du 31 décembre 1838, portant organisation du conseil général des ponts et chaussées ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les inspecteurs généraux au corps impérial des ponts et chaussées prendront le titre d'inspecteurs généraux de 1re classe.

Les inspecteurs divisionnaires prendront le titre d inspecteurs généraux de 2e classe.

Art. 2. Le conseil général des ponts et chaussées est composé :

Des inspecteurs généraux de 1re classe placés directement sous l'autorité du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

De l'inspecteur général des ponts et chaussées, chargé de l'inspection générale des travaux maritimes ;

Des inspecteurs généraux de 2e classe désignés par le ministre ;

D'un inspecteur général ou ingénieur en chef, secrétaire, ayant voix délibérative.

Le secrétaire général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le directeur général des chemins de fer et le directeur des ponts et chaussées sont membres permanents du conseil général.

Les ingénieurs de tout grade en activité ou en congé illimité, présents à Paris, peuvent assister aux séances ; ils ont voix consultative dans la discussion des affaires qui intéressent leur service.

Art. 3. Le conseil général des ponts et chaussées est présidé par le ministre, et, en l'absence du ministre, par un vice-président choisi parmi les inspecteurs généraux de 1re classe. Le vice-président est nommé pour un an et peut être continué dans ses fonctions.

Art. 4. Pour l'examen des affaires qui, à raison de leur importance secondaire, n'exigent pas la réunion du conseil entier, le conseil général se divise en sections dont le nombre, les attributions et la composition sont déterminées par des arrêtés ministériels.

Chaque section est présidée par un inspecteur général de 1re classe. Il est attaché à chacune d'elles un ou deux secrétaires pris parmi les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires, qui ont voix délibérative.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 juin 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Création d'inspecteurs généraux des chemins de fer.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Des inspecteurs généraux sont établis auprès de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour la surveillance de l'exploitation commerciale et le contrôle de la gestion financière des Compagnies de chemins de fer.

Art. 2. Ces inspecteurs sont membres du comité consultatif des chemins de fer ; ils forment une section permanente de ce comité pour toutes les questions concernant l'exploitation commerciale ou la gestion financière des Compagnies.

Cette section est présidée par le ministre, et, à son défaut, par le directeur général des chemins de fer, ou par le plus âgé des inspecteurs généraux.

Deux auditeurs au conseil d'Etat, attachés au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sont membres de cette section avec voix consultative.

L'un d'eux remplit les fonctions de secrétaire.

Art. 3. La section permanente donne son avis, sur le rapport écrit de l'un de ses membres, dans toutes les affaires qui lui sont renvoyées par notre ministre, notamment en ce qui concerne :

1° L'établissement des tarifs et leur application ;

2° Les traités particuliers et les conventions internationales relatifs à l'exploitation ;

3° Les émissions d'obligations ;

4° Les questions des prêts ou subventions, de garanties d'intérêt aux Compagnies, ou de partage de bénéfices avec l'Etat.

Art. 4. La section permanente adresse chaque mois, à notre ministre, un rapport sur la situation commerciale et financière des compagnies, accompagné de tous les documents statistiques sur la circulation des voyageurs et des marchandises.

Les rapports mensuels sont résumés, chaque année, dans un rapport général adressé à notre ministre.

Art. 5. Les inspecteurs généraux font l'inspection des lignes de fer qui leur sont désignées par notre ministre, et recueillent tous les renseignements propres à éclairer l'administration supérieure sur les matières énoncées en l'art 1er de notre présent décret.

Art. 6. Ils sont délégués par notre ministre pour procéder à toutes les informations ou enquêtes sur des questions ou des faits spéciaux d'exploitation.

Ils peuvent être chargés de toutes missions concernant le service des chemins de fer.

Art. 7. Les inspecteurs généraux exercent les fonctions attribuées aux commissaires du Gouvernement par les décrets et ordonnances, en ce qui concerne la gestion financière des Compagnies qui ont obtenu de l'Etat soit un prêt ou une subvention, soit une garantie d'intérêt, ou avec lesquelles l'Etat est appelé à un partage de bénéfices.

Art. 8. Les inspecteurs généraux sont au nombre de cinq.

Ils résident à Paris.

Leur traitement annuel est de 10,000 fr., non compris leurs frais de tournée, qui sont fixés par arrêté ministériel.

Art. 9. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 juin 1854.

NAPOLÉON.

Par décret du même jour, sont nommés inspecteurs généraux des chemins de fer :

MM.

Sylvain Blot, ancien inspecteur général de la police, ancien préfet;
Baron Froissard, ancien inspecteur général de la police;
Touret, ancien préfet;
Rivière, ancien préfet;
Vicomte de Ruolz, inspecteur principal des chemins de fer.

Nominations au comité consultatif des chemins de fer.

Par arrêté du 18 de ce mois, S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux public a désigné, pour faire partie de la section permanente du comité consultatif des chemins de fer, MM. de Bosredon et Moreau, auditeurs au conseil d'Etat. M. Moreau est chargé des fonctions de secrétaire.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

MODIFICATIONS AUX STATUTS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu notre décret du 20 avril 1854 qui approuve la convention passée, le même jour, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon; ladite convention portant, d'une part, concession à cette société :

1° D'un chemin de fer de Châlon-sur-Saône à Dôle;

2° D'un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saunier;

3° D'un chemin de fer de Lons-le-Saunier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire, entre Chalon et Besançon, et approuvant, d'autre part, la réunion à la concession du chemin de fer de Paris à Lyon des concessions des chemins de fer de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxonne à Gray et de Besançon à Belfort, réunion réalisée par traités des 15 octobre 1853 et 16 février 1854;

Vu les ratifications données :

Par l'assemblée générale du chemin de fer de Paris à Lyon, le 20 avril 1854;

Par l'assemblée générale du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort, le 2 mars 1854;

Vu le décret du 20 mars, 19 avril 1852, portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*, et les statuts y annexés;

Vu les modifications proposées auxdits statuts, dans l'assemblée générale précitée des actionnaires, en date du 20 avril;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les modifications aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont approuvées, telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé, le 13 juin 1854, devant Me Emile Fould et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
—	—	—	—
ORLÉANS,	888,776 »	236,257	36.2
NORD,	734,559 »	104,291	16.5
LYON,	416,440 »	18,473	4.6
EST,	632,422 »	26,789	4.4
OUEST,	141,057 »	5,058	3.7
MÉDITERRANÉE,	202,357 »	49,925	32.7
Gd CENTRAL,	199,988 »	40,776	25.6
		Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
ROUEN,	197,477 »	21,142	9.7
HAVRE,	90,056 »	1,952	2.1

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

LYON. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

OUEST. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

Si le versement n'est pas fait avant le 15 août l'intérêt sera dû à 5 0/0 depuis le 5.

OUEST SUISSE. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

NORD. — Dividende de 30 fr. à partir du 1er juillet.

7 fr. 50 par obligation.

CHARLEROY A ERQUELINES. — 1er juillet, intérêts, premier semestre, 16 87 1/2, à la caisse de la Compagnie du Nord.

ORLÉANS. — 1er juillet, 25 fr. aux obligations des premier et deuxième emprunts; 7 fr. 50 aux obligations 1852 et 1854. Dès le 15, dépôt des coupons ou titres.

EST. — 10 fr. 50 aux actions de Bâle, 12 fr. 50 aux obligations de l'échange.

LYON. — 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

MÉDITERRANÉE. — 1er juillet, 25 fr. anciennes obligations de 30 millions d'Avignon. Obligations 3 0/0, 7 50.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. par action.

GRAND-CENTRAL. — 1er juillet, intérêts; et sur les actions Grand-Central, à 75.

CAEN ET CHERBOURG. — 1er juillet, intérêts du premier semestre 1854, soit 4 fr. 20 par action.

OUEST (Versailles, rive droite). — 1er juillet, 25 fr. sur les obligations.

ANDREZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

VICTOR-EMMANUEL. — Intérêts à 1/2 0/0.

CRÉDIT FONCIER. — 1er juillet, 6 fr. 25.

CRÉDIT MOBILIER. — 1er juillet, complément du dividende de 1853; 25 fr. par action.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 450 f. par action, pour 1853; le solde de 200 fr. complétant ce dividende, sera payé à partir du 1er juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Dividende de 100 fr. par action, dont 50 fr. payables le 30 juin 1854 sur le coupon n° 2, et 50 fr. le 31 décembre.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. — 1er juillet, premier semestre 1854 des intérêts à 0/0.

GRAND'COMBE. — 30 juin, dividende du premier semestre 1853, 12 50.

GLACES DE MONTLUÇON. — 1er juillet, 1 semestre 1854, dividende de 12 50.

STOLBERG. — C'est par erreur que nous avions annoncé le paiement pour le 1er juillet : il aura lieu le 1er octobre, conformément aux statuts.

Dividende de fr. 50 pour les actions entières, rue de Luxembourg, 47; pour les dixièmes d'action, 45, rue de Lancry.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Emission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série; la clôture de la souscription est fixée au 25 juillet prochain.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Echange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852, sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 34, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDRÉZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

NORD. — Remboursement des numéros de la 1re, 2e et 3e série d'obligations, et les numéros du 1er tirage des obligations d'Amiens à Boulogne, à partir du 1er juillet.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

GRAND-CENTRAL. — Remboursement des obligations de Rhône-et-Loire sorties au tirage du 9 mai.

Remboursement des obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement sorties au tirage du 30 mai.

OUEST. — Voir, dans le numéro du 20 mai, les numéros sortis au tirage du 17 mai.

Epoques des remboursements :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

CRÉDIT FONCIER. — Le sixième tirage des obligations du Crédit foncier de France a eu lieu le 22 juin à l'Hôtel-de-Ville. Il comprendra neuf lots. Le premier sorti a gagné 100,000 fr.; le second, 50,000 fr.; le troisième, 30,000 fr.; le quatrième, 20,000 fr.; les cinq numéros suivants, chacun 10,000 fr.

MINES DE LA LOIRE. — Voir, à la fin du journal, le tableau par ordre numérique des obligations des emprunts 1845 et 1847, remboursables le 1er février 1855, sorties au tirage du 6 juin.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Voir, dans le numéro du 10 juin, les numéros du tirage des 66 obligations à rembourser le 1er juillet.

Paiements à Verviers; à Liége, chez MM. Nagelmackers et Lerfontaine; à Paris, chez Rougemont et Lowenberg; à Londres, chez Devaux et Cie.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Paris à Orsay.

RAPPORT

A MM. les actionnaires de la Compagnie.

Messieurs,

Après plusieurs années de tribulations et de retards complétement indépendants de notre volonté, rentrés enfin dans les voies normales, nous venons aujourd'hui vous rendre compte des résultats de notre exploitation et vous faire connaître notre situation.

Et d'abord, qu'il nous soit permis, Messieurs, de vous rappeler succinctement par quelle série de négociations lentes et pénibles nous avons passé, avant de réaliser les améliorations dont nous sommes aujourd'hui en possession, c'est-à-dire avant d'être délivrés des soucis du passé et de reprendre quelque confiance dans une situation nouvelle que l'avenir, nous l'espérons, ne trahira plus.

Nous sommes loin de prétendre nous faire un mérite personnel des avantages qui nous ont été accordés. En stipulant pour votre intérêt et le nôtre, nous puisions notre force dans ce double mandat; nous accomplissions un devoir; et si notre parole, tant de fois repoussée, est parvenue à se faire entendre, nous attribuons ce succès, non moins à la justice de notre cause et à la ténacité que nous avons mise à la soutenir, qu'à la bienveillance, aux lumières et à l'esprit de progrès qui caractérisent M. le ministre des travaux publics. Toutefois, ce n'est pas sans de vives et fréquentes discussions, vous le reconnaîtrez, Messieurs, qu'il était facile d'obtenir, non seulement une garantie de minimum d'intérêt pour les porteurs d'obligations résultant du dernier emprunt, mais encore l'extension de cette même garantie aux porteurs des anciennes obligations, précédent jusque là sans analogue, et dont à ce titre nous n'avons que plus le droit de nous féliciter. Peut-être même ne nous est-il pas interdit d'y voir une sorte de reconnaissance, quoique tardive, du service déjà rendu par l'invention et l'heureuse application des wagons articulés.

L'assistance que nous a prêtée si libéralement l'Etat avait un double but : le premier, de fournir au système de M. Arnoux le champ d'essais plus vaste qui lui avait manqué jusque là, et de l'aider ainsi à résoudre définitivement le problème; le second, de rendre la vie à une spéculation emprisonnée à son début dans un cercle trop étroit pour offrir aux wagons articulés les moyens de se développer, de se faire apprécier et d'en rendre l'emploi profitable à la chose publique.

Nul de vous, Messieurs, ne peut ignorer qu'au moment de la création du chemin de fer de Sceaux, la Compagnie n'eut la faculté, ni de choisir un parcours plus étendu, ni même d'en déterminer l'emplacement.

L'immense réseau de fortifications qui entoure Paris était alors en pleine construction; la Compagnie, qui avait d'abord sollicité la concession de Paris à Saint-Maur, ligne qui aurait offert la double perspective de coûter moins et de produire plus que celle de Sceaux, s'aperçut bien vite que les obstacles se multipliaient sur ses pas. D'un côté, le génie militaire avec ses exigences; de l'autre, la destination spéciale réservée au château de Vincennes; enfin, la pensée du chef du gouvernement et de son Conseil, tout concourut à faire rejeter la demande.

Deux circonstances, en outre, sont encore présentes à vos souvenirs : l'une, c'est que, par une dérogation regrettable à toutes dispositions des lois de chemins de fer antérieurement votées, et malgré les encouragements qu'il eût été si naturel d'accorder à une invention importante, la ligne de Paris à Sceaux n'obtint aucune subvention; l'autre, c'est que par son peu de longueur elle échappait à l'application de la loi de principe de 1842, en ce qui concerne les travaux d'art et de terrassements.

Tel a été, Messieurs, le berceau d'une entreprise à laquelle les événements de 1848 ne tardèrent pas à porter un coup funeste. Il n'était pas inutile de revenir sur ces points de départ tout à fait exceptionnels et de force majeure, qui seuls doivent suffire pour expliquer la situation fâcheuse à laquelle nous étions si pressés de mettre un terme. Cesserons-nous d'être vrais, si nous ajoutons que les capitaux qui ne fructifient pas jettent toujours un peu de défaveur sur le système qui leur sert de base et auquel ils s'attachent.

De ce court exposé il résulte, vous le voyez, Messieurs, que ce n'est point l'invention qu'il faut accuser ici, mais uniquement les conditions où elle a été originairement et involontairement placée, et nous avons la conviction que ces conditions changées, elle sortira victorieuse des nouvelles épreuves qui l'attendent.

Nous aurions pu sans doute vous réunir à l'époque fixée par vos statuts; mais en retardant de quelques jours votre convocation, nous avons cédé au désir de vous donner plus positivement l'assurance, qu'à moins d'obstacles qu'il ne nous est pas donné de prévoir, l'ouverture, non seulement de la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau, mais même celle de Palaiseau à Orsay, c'est-à-dire de la totalité de la ligne, aura lieu dans le courant de juillet prochain.

Ainsi que nous l'avons annoncé au début de ce rapport, nous allons commencer par vous entretenir de la situation de notre entreprise; nous mettrons ensuite sous vos yeux les comptes de l'exploitation. Dans votre assemblée générale du 18 avril 1853, vous nous avez autorisés à demander à vos statuts des modifications portant principalement sur la dénomination et la durée de la Société, modifications qui, d'abord soumises aux délibérations du Conseil d'État, ont été réalisées après, par acte passé devant Me Turquet, notaire à Paris, le 23 septembre, et enfin approuvées par décret impérial du 12 octobre de la même année.

Vous n'avez point oublié, Messieurs, que dans la même séance, vous nous avez donné les pouvoirs nécessaires pour emprunter une somme de 1,250,000 fr., aux conditions fixées par votre délibération, et à passer avec M. le ministre des travaux publics tous traités et conventions relatifs à une prolongation de durée de concession de la ligne de Paris à Sceaux, ainsi qu'à la concession du prolongement de Bourg-la-Reine à Palaiseau et à Orsay.

C'est en vertu de cette autorisation, et du consentement de l'assemblée générale des

créanciers concordataires, que nous avons signé, le 29 avril 1853, avec M. le ministre des travaux publics, une convention sanctionnée depuis par un décret impérial en date du 30 du même mois, et par une loi promulguée le 10 juin 1853. Aux termes de cette convention, le Ministre, au nom de l'État, s'est engagé à livrer à la Compagnie, dans le délai de quinze jours à partir du décret qui approuvait la concession, tous les travaux exécutés sur la section du chemin de fer comprise entre Bourg-la-Reine et Palaiseau.

De son côté, la Compagnie s'est obligée :

1° A terminer à ses frais les travaux de cette section et à la livrer à l'exploitation dans le délai d'une année, à partir de la loi de concession ; 2° à exécuter à ses frais, risques et périls, la section de Palaiseau à Orsay, dans un délai de dix-huit mois, à partir de la loi qui aurait ratifié les engagements du Trésor, compris la concession, passé lequel délai, cette dernière section serait praticable dans toutes ses parties.

La Compagnie s'est engagée, en outre :

1° A faire, à ses frais, à l'aide du matériel qu'elle construirait, et conformément au programme de M. le Ministre des travaux publics, les essais nécessaires pour expérimenter aussi complétement que possible l'usage des machines locomotives et des voitures articulées pour les trains de marchandises pesamment chargés et pour les trains à grande vitesse ;

2° A réduire à 1m,45 la largeur de la voie de Paris à Sceaux et à modifier, en conséquence, les machines locomotives et les voitures affectées à l'exploitation de ce chemin ;

3° La Compagnie, en tant qu'elle est ou deviendrait propriétaire de brevets d'invention ou de perfectionnement relatifs au matériel articulé, et M. Arnoux, en tant qu'il serait copropriétaire des brevets actuels et d'invention ou de perfectionnement, se sont engagés à autoriser sur les chemins de fer construits ou à construire en France, l'usage de ce matériel, en remettant au gouvernement le droit de déterminer dans chaque cas particulier l'indemnité qui serait due à raison de l'usage du matériel breveté.

En considération des obligations ci-dessus, M. le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, a décidé qu'une somme de 800,000 fr., payable en quatre trimestres, serait, à titre de subvention, acquise à la Compagnie et versée dans sa caisse. L'Etat s'est, en outre, engagé à garantir pendant cinquante ans un intérêt de 3 0/0 sur une somme de 3 millions de francs, montant des emprunts précédemment contractés par la Compagnie et des dettes dont elle est grevée, et sur une autre somme de 1,200,000 fr., qu'elle a été autorisée à emprunter pour l'exécution des travaux mis à sa charge.

Le Ministre a enfin attaché à la garantie d'intérêts accordée par lui, au nom de l'État, la condition spéciale que les anciens créanciers de la Compagnie consentiraient à ce que leurs créances ne fussent remboursées qu'en cinquante années, condition d'avance acceptée par l'assemblée générale des créanciers dans leur réunion du 6 avril 1853.

Pour la réalisation de l'emprunt de 1.200,000 fr., la Compagnie s'est adressée au Crédit mobilier, sous les auspices de M. E. Pereire, conformément à votre autorisation ; elle a remis entre les mains du Crédit mobilier, en échange de la somme de 1,200,000 fr., 1,200 obligations au porteur, de (1,000) mille fr. l'une, produisant intérêt à 5 0/0 par an, et remboursables en cinquante années, au moyen d'un tirage au sort annuel, avec prime de 250 fr. pour chaque obligation sortie, mesure dont la première application aura lieu le 1er juillet prochain, pour huit obligations, au tirage desquelles il sera procédé tout à l'heure.

Le remboursement de ces obligations, en principal et accessoires, se trouve assuré, tant pour la garantie de 3 0/0 donné par l'Etat pour les 1,200,000 fr. ci-dessus, que par une garantie semblable étendue aux trois millions de francs, montant des anciennes dettes de la Compagnie, sur lequel dernier intérêt toute antériorité a été consentie par les créanciers concordataires au profit du nouvel emprunt. Ce premier point réglé, dès le mois d'août de l'année dernière, le Conseil d'administration, après avoir pris livraison des travaux faits par l'Etat, s'est occupé de l'exécution de ceux mis à la charge de la Compagnie, à la fois pour l'achèvement de la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau et pour la construction de celle de Palaiseau à Orsay.

Et ici, Messieurs, vous ne le perdrez pas de vue, par la cession gratuite de la ligne de Bourg-la-Reine à Palaiseau, l'Etat livrait à la Compagnie pour environ 2,200,000 fr. de travaux qui, réunis à la subvention de 800,000 fr. accordée depuis pour la section d'Orsay, accroissent l'actif de la Société de près de trois millions, avantage majeur et dont l'avenir ne recueillera pas moins les fruits que le présent.

Pour terminer la première de ces deux sections, il restait à faire des travaux de terrassements assez considérables à l'entrée de Palaiseau, à poser la voie et construire les gares.

Une difficulté sérieuse se présenta tout d'abord, et vous la pressentez, Messieurs : surchargées de commandes, nos grandes usines ne pouvaient accepter les nôtres que pour des époques très-éloignées. De tous côtés retentissaient les plaintes des Compagnies de chemins de fer sur l'impuissance des forges, et pour nous, cependant, d'une part la nécessité, et de l'autre, les délais imposés, nous contraignaient de marcher.

Nous en étions là, lorsque, grâce à l'obligeance du chef de l'établissement du Creuzot, nous obtînmes de lui qu'il se livrerait immédiatement à la fabrication de nos rails. Pour la pose, nous avons, au lieu de traverses, fait choix de longrines. Les avantages que ce mode de construction, d'origine américaine, offre sous le double rapport de la solidité et de la douceur qu'il imprime à la voie, éveillaient naturellement notre attention; de plus, les Compagnies des chemins d'Auteuil et du Midi venaient de l'adopter ; ces considérations envisagées, nous lui avons, avec d'autant plus d'empressement, donné la préférence, qu'il se prête parfaitement à l'application du matériel articulé. Sur la section de Palaiseau à Orsay, tout était à faire, depuis l'étude du tracé jusqu'à la construction des stations ; aussi, là notre cahier des charges nous accordait-il six mois de plus que pour la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau.

(*La suite au prochain numéro.*)

Compagnie genevoise des Colonies suisses de Sétif.

Le Conseil d'administration, faisant en ce moment construire quatre nouveaux villages qui seront terminés à la fin de l'été, a décidé d'émettre une troisième série de 600 actions de 500 francs.

Chaque souscripteur reçoit, contre le versement intégral :

1° Une action financière de 500 francs, portant intérêt à 5 0/0 l'an, et remboursable par tirage au sort en 625 francs;

2° Une action de jouissance donnant, chaque année, droit à un prorata des produits sous forme de dividende.

Les actions financières de la présente émission seront, exceptionnellement, munies de leur coupon semestriel d'intérêts échéant au 1er septembre prochain, ce qui procurera aux souscripteurs une bonification de plus de quatre mois d'intérêts.

La Compagnie ayant, par le fait de l'établissement du premier village, acquis une ferme de 800 hectares, une partie de ce terrain a été mise cette année en exploitation, et permettra de distribuer, dans le premier trimestre de 1855, un dividende aux actions de jouissance.

La souscription est ouverte :

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce;

A Paris, chez MM. G. Des Arts, Mussard et Ce, rue de Provence, 34;

A Marseille, chez MM. Pascal fils et Ce.

Elle sera close le 5 juillet prochain, et il sera tenu compte alors, s'il y a lieu, du droit réservé par les statuts aux porteurs d'actions déjà émises.

Genève, 5 juin 1854.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire général,
E. GAMBINI.

Usines métallurgiques réunies de Septèmes.

Nous publions plus loin un tableau résumant les opérations des usines métallurgiques réunies de Septèmes, depuis la date du dernier inventaire jusqu'au 28 février.

La Compagnie de Septèmes a l'intention de publier régulièrement des états semblables, extraits de ses livres et certifiés par l'un des membres du conseil de surveillance. Nous ne pouvons qu'applaudir à cette décision, empruntée aux meilleurs usages commerciaux de l'Angleterre. De simples états, régulièrement établis et certifiés sincères par des hommes honorables, valent beaucoup mieux que les réclames les plus pompeuses insérées dans les journaux à raison de 5 fr. la ligne.

Pour notre compte, l'impossibilité d'étudier par nous-même toutes les affaires, et de vérifier les faits contenus dans les notes qui nous ont souvent été remises, nous ont empêché le plus souvent d'entretenir nos lecteurs des questions relatives aux mines, aux établissements métallurgiques, aux gaz, aux ateliers de construction, qui représentent cependant un capital engagé très-considérable, et intéressent dès lors beaucoup de monde.

Après examen, nous avons reconnu que le seul moyen de remplir cette lacune, sans engager légèrement notre publicité, était de provoquer et d'accueillir des renseignements officiels, signés par des administrateurs ou des surveillants choisis par les actionnaires, en laissant ainsi à chacun son rôle et sa responsabilité.

Cet appel a été entendu; beaucoup de Sociétés nous adressent leurs rapports annuels; la Compagnie de Septèmes veut faire

plus encore, et elle nous annonce l'envoi d'états mensuels; c'est une bonne voie, c'est de la publicité utile, honnête et loyale; aussi ne doutons-nous pas que cet exemple ne soit suivi par un grand nombre d'autres Sociétés, comme cela a lieu chez nos voisins.

A propos de la publication du premier état de situation de la Compagnie de Septèmes, nous croyons devoir analyser ici les statuts de cette entreprise, ainsi que son dernier compte rendu.

La Société est en commandite, sous la raison : Schnell, Frisch et Cᵉ; le siége est à Marseille.

Le fonds social est fixé à dix millions et est représenté par 40,000 actions de 250 fr. Les actions sont émises en trois séries: la première de 20,000 actions, la seconde de 12,000, et la troisième de 8,000 actions. Sur les 20,000 actions de la première série, 8,000 ont été attribuées à l'un des fondateurs, M. Briqueler, pour son apport; le surplus, soit 14,000 actions, a été souscrit et versé par les autres fondateurs ; postérieurement à la rédaction des statuts, l'apport a été réduit à 6,000 actions, soit 1,500,000 fr., ce qui a laissé disponible 2,000 actions de la première série. Les actions de la deuxième et de la troisième série sont réservées, par préférence et au pair, aux fondateurs.

La Société a pour objet :

Le traitement des minerais de cuivre et des matières cuivreuses, des minerais de plomb et de plomb argentifère et des minerais d'antimoine; l'exploitation des fabriques de produits chimiques se rattachant au traitement des minerais ci-dessus; l'exploitation de mines situées en Algérie; enfin, l'affinage des métaux précieux d'or et d'argent.

La Société est administrée par MM. Schnell et Frisch, comme gérants seuls responsables, et surveillée par un conseil de neuf membres, dont cinq se réunissent à Paris et quatre à Marseille. Les gérants sont tenus de posséder chacun 200 actions ; les membres du Conseil de surveillance doivent être propriétaires de 100 actions au moins chacun.

Les gérants ont droit au dixième des bénéfices après le paiement des intérêts du capital social; les membres du Conseil de surveillance reçoivent seulement des jetons de présence dont la valeur est fixée à 20 fr.

L'assemblée générale se réunit chaque année, du 1ᵉʳ au 15 mars, à Paris; elle se compose de tous les actionnaires porteurs de 40 actions au moins. La représentation du tiers des actions émises est nécessaire pour valider les opérations de l'assemblée.

Le partage des bénéfices a lieu de la manière suivante :

1° Intérêt à 5 0/0 du capital social aux actions ;

2° 5 0/0 du surplus pour le fonds de réserve ;

3° 10 0/0 de surplus aux gérants, garantis d'un minimum annuel de 20,000 fr. jusqu'à la constitution de la Société anoyme ;

4° 2 0/0 du surplus pour fonder une caisse de secours et d'encouragement aux ouvriers ;

5 0/0 les 83 0/0 formant le solde du surplus des bénéfices après le paiement des intérêts, est réparti entre toutes les actions à titre de dividende.

Les intérêts à 5 0/0 l'an, soit de 12 50 par action, sont payés en une seule fois le 1ᵉʳ octobre de chaque année ; le paiement du dividende, tel qu'il est fixé par l'assemblée générale du mois de mars, a lieu à partir du 1ᵉʳ avril. Ces paiements ont lieu à Paris et à Marseille.

Du rapport présenté à l'assemblée générale de 1854, il résulte que les opérations de la Société depuis sa fondation au mois de juin 1853 jusqu'au 15 décembre de la même année, ont laissé un bénéfice net de de 120,441 fr. 62.

Les produits de 1854 sont évalués beaucoup plus haut par la Compagnie, en raison de l'extension donnée à ses moyens de production, tant pour le plomb que pour le cuivre et l'affinage de l'or et de l'argent.

L'état de situation que nous donnons ci-après, et ceux que nous publierons dans la suite, sous la garantie du Conseil de surveillance, montreront de quelle manière les espérances de la Compagnie sont justifiées par les faits.

AD. BLAISE (des Vosges.)

USINES MÉTALLURGIQUES RÉUNIES DE SEPTÈMES.

Opérations du 15 décembre au 28 février.

VENTES.

	PLOMB.		LITHARGE.		ARGENT.	OR.	VALEUR.	
	Saumons	Poids.	En paillettes.	Anglaise.	Poids.	Poids.		
Ventes régularisées.	4475	260664 »	11967 »	911 »	760933	4331655	331170	80
Ventes effectuées et non encore facturées.	94	5389 »	»	32 »	»	»	3251	98
Livraisons en échange pour plombs traités à façon. . .	1772	103128 5	»	»	»	»	58470	40
Total des ventes . .	6341	369181 5	11967 »	943 »	760933	4331655	392893	18

PRODUITS ET EXISTENCES.

	PLOMB.		LITHARGE.		ARGENT.	OR.	DÉPENSES.		
	Saumons.	Poids.	En paillettes.	Anglaise.	Poids.	Poids.			
Existence au 16 déc. 1853	855	50058 »	9840 5	»	»	»	Personnel.	1930	»
Produit au 28 févr. 1854	8399	492417 »	8979 »	7956 »	760933	4331655	Main-d'œuvre	17120	07
	9254	542475 »	18819 5	7956 »	760933	4331655	Frais de laboratoire et essais.	1261	25
Vendu du 28 déc. au 17 févr. 1854	6341	369181 5	11967 »	943 »	760933	4331655	Frais de bureau.	287	85
Reste en approvisionn.	2913	173293 5	6852 5	7013 »	»	»		20599	17

Paris, le 14 juin 1854.

Pour copie conforme,
VICTOR GRAWS,
L'un des membres du Conseil d'administration.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Nos diverses places continuent à faire bonne contenance; quelques bonnes demandes faites çà et là laissent à penser qu'il y a de meilleures dispositions et que la politique donne moins d'inquiétude.

Le maintien des prix domine cette semaine encore sur les marchés français. Des journaux croient à une hausse prochaine; nous ne sommes pas entièrement de cet avis. La hausse a des chances, mais elle dépendra de la situation

politique, de l'étendue donnée aux constructions et d'une nouvelle augmentation en Angleterre.

La fonte à fer se tient fermement de 155 à 160 fr. à Saint-Dizier.

La petite fonderie semble reprendre; elle a fait des demandes de fontes noires aux prix anciens de 190 et 192 fr. 50.

Les cours des fers sont les mêmes.

LANGUEDOC.

L'on cote comme suit : fers de Bességes, 1re classe, 355 fr.; cercles, 415 fr ; mi-rubans, 455 fr.; rubans, 475 fr.; fers de Lavoulte, 1re classe, 375 fr.; cercles, 435 fr.; mi-rubans, 475 fr.; rubans, 495 fr.

PARIS.

Paris a, jusqu'à présent, montré la plus grande activité dans les constructions publiques. A l'époque de la reprise des affaires, c'est cette ville qui donna la première impulsion à la hausse. Les années 1854 et 1855 promettent d'être aussi favorables au bâtiment.

MÉTAUX. — La cote du cuivre est pleine de variations. Voici le prix courant arrêté par les courtiers de commerce, sur la place de Paris : cuivre de Russie, 330 340 fr.; les petites quantités tenues dans les mains de quelques détenteurs donne raison à cette hausse. Cuivre anglais, 315 320 fr.; cet article a fléchi par suite des nouvelles peu rassurantes de Londres; on s'attendait pourtant que les prix seraient maintenus à la réunion des fondeurs anglais. Les prix des cuivres des autres provenances ont suivi le mouvement de ce dernier : cuivre de Suède, 300 305 fr.; cuivre d'Australie, 320 fr.; cuivre brut du Chili, 280 fr. Le laminé rouge, assez recherché, a fait le plus haut prix de sa cote de la semaine passée, 350 fr.; le laminé jaune reste à 320 fr. Le mineral corocoro est coté 320 fr. Les importations, pendant les dix premiers jours de juin, consistent en 3,043 saumons Londres, 1,140 p., Londres, 120 galet. Rotterdam, 520 barres Valparaiso signalées au Havre.

L'antimoine, tenu depuis près d'un an à 150 fr., vient d'être porté d'un seul coup à 160 fr. les 100 kil.

Une augmentation de 3 fr. vient d'être faite sur le zinc brut, par suite de la faiblesse du stock; déjà Rouen avait donné le mouvement, et, cette semaine, la place de Paris a nivelé ses prix à la cote de Hambourg, en élevant le prix à 63 fr. Cette augmentation a décidé la hausse du zinc de la Vieille-Montagne, qui a monté à 65 fr. Le zinc laminé n'a pas bougé, à 70 fr. Le relevé des principales importations donné chaque semaine est d'un intérêt majeur pour le détenteur comme pour l'acheteur. Aussi ajouterons-nous que le Havre a reçu la semaine dernière 4,995 pl. Rotterdam.

Il y a maintien de prix pour le plomb : le plomb de France à 67 fr.; celui d'Espagne a encore le même cours, mais les correspondances font craindre une baisse. Les arrivages à Marseille sont réguliers et abondants; voici les quantités qui sont venues sur cette place augmenter le stock pendant la première semaine de juin : 200 saum. Adra, 1,818 saum. Alméric, 405 tx Alméric, 104 tx Aquilas, 2,863 saum. Aquilas, 1,739 saum. Carthagène, 100 tx Carthagène, 795 saum. La Nouvelle. En attendant, Paris continue à coter le plomb d'Espagne 67 f. On a arrêté, pour le plomb d'Angleterre, le prix de 70 fr.; c'est une différence en moins de 2 fr. sur la cote ancienne. Le laminé reste à 75 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 10 juin :

La demande, un instant ralentie, s'est aussitôt améliorée dès que les détenteurs se sont montrés disposés à réaliser aux cours du jour. Les établissements sont pourvus d'ordres suffisants pour les occuper pendant plusieurs mois, et quelques-uns n'acceptent plus de commandes à jour fixe. Par suite de ventes en réalisation, les gueuses d'Ecosse sont tombées à 110 fr. 60 et 111 fr. 25 au comptant; puis elles ont repris et se cotent 115 fr. par tonne, bonnes coulées marchandes, franco à bord de la Clyde.

Glascow, 10 juin :

Comme on le prévoyait, les gueuses d'Ecosse n'ont point éprouvé de hausse pendant la semaine écoulée; le marché a clos, le 8, avec plus de disposition à vendre. De grandes quantités ont changé de mains la semaine dernière Au commencement de la semaine les prix ont fléchi; sur la fin, ils ont repris de 1 fr. en moyenne et ont fait 111 fr. 25 et 112 fr. 50 au comptant, suivant qualité; à un mois de crédit, on demandait 113 fr. 15 et 113 fr. 75.

Prix des fers et charbons en Belgique.

On écrit de Liége, sous la date du 9 juin :

« Une assemblée générale des maîtres de forges, tenue hier à Namur, a fixé, à titre de renseignement commercial, les prix de vente des fontes et des fers pour le prochain trimestre comme suit :

» Fontes d'affinages fer fort, 12 fr. les 100 kil. pris aux usines; fonte de moulage n° 1, 17 fr.; id. n° 2, 16 fr.; id. n° 3, 15 fr.; id. n° 4, 14 fr.

» Fers laminés n° 1, 22 fr. les 100 kil. pris aux usines; id. n° 2, 25 fr.; id. n° 3, 27 fr. »

On mande de Charleroi, à la date du 10 juin :

« *Fers.* — Nos métallurgistes ont eu une assemblée générale à Namur, dans laquelle il a été beaucoup question de la métallurgie. D'après ce qui nous en revient, le sentiment qui dominait dans les entretiens qui ont précédé les délibérations de l'assemblée marquait une grande confiance dans l'avenir.

» *Charbons.* — La situation de notre industrie houillère continue de se présenter sous un aspect très-favorable. Pendant les quinze jours qui viennent de s'écouler, des ordres n'ont cessé d'arriver de l'intérieur du pays et des marchés français. On doit cette recrudescence de demandes à l'approche du chômage de la navigation. Les demandes portent sur les charbons de toutes qualités. Quant aux prix, ils sont encore tels que ceux que nous avons publiés dernièrement; seulement, depuis quelques jours, ils ont une grande fermeté.

» Voici le cours du fret pour les principales directions : Anvers, 5 fr. 50 c.; Bruxelles, 4 fr. 10 c.; Paris, 10 fr.; Rouen, 11 fr. 75 c.; Amiens et Reims, 9 fr. »

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Correspondance.

M. A. H., à Nîmes. — Non, par suite d'une résolution récente; le paiement sera restreint à 25 fr. de dividende.

M. G., à Châlon. — N° 1, mauvaise. — N° 2, la mauvaise administration. — N° 3, non pas entière. — N° 4, l'amélioration sera difficile.

M. R. T., à Toulon. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, bon. — N° 4, mauvais. — N° 5, jamais.

M. L. K., à Berlin. — N° 1, arbitrage mauvais. — N° 2, excellent. — N° 3, 70 fr. — N° 4, 55 fr. — N° 5, 35 fr.

M. D. L., à Arras. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3, l'exploitation des actionnaires !

M. C. P. — Nos 1, 2 et 3, attendez.

M. G., à La Ferté. — N° 1, affaire d'un avenir médiocre. — N° 2, non. — N° 3, environ 7 à 8 0/0 pour l'année. — N° 4, oui, Méditerranée. — N° 5, pas très-prochaine. — N° 6, c'est fort possible. — N° 7 oui. — N° 8, très-peu. — N° 9, pas encore; il faudra préalablement que la Société soit transformée. — N° 10, excellent.

M. A. B., à Cherbourg. — N° 1, pour 1854, 54 fr. — N° 3, peu de choses actuellement. — N° 4, environ 900 fr. — N° 5, oui. — N° 6, parce que la valeur ne vaut pas davantage. — Nos 7, 8 et 9, n'y entrez pas. — N° 10, valeur au-dessous du médiocre.

M. N. L., à Calais. — N° 1, le revenu pour 1854 sera probablement de 54 fr. — N° 2, 65 fr. — N° 3, rien.

M. A. L., au Havre — L'administration est mauvaise. Quittez cette valeur.

M. S. D. L. B., à Chenillé. — N° 1, vous recevrez un tarif. — N° 2, non. — N° 3, oui. — N° 4, c'est selon le prix.

M. L. H., à V. — Nos 1 et 2, les arrangements à intervenir ne sont pas fixés. — N° 3, oui, environ, si l'affaire en question se termine avantageusement et si la politique le permet.

M. A. L. X. — N° 1, le 1er juillet; le 5 juillet, le coupon sera détaché. — N° 2, votre apréciation est assez raisonnable. — N° 3, ceci dépend des événements. — N° 4, non. — N° 5, non pas aussitôt. — N° 6, 120 fr. — N° 7, excellent. — N° 8, oui dans une proportion raisonnable. — N° 9, Grand Central.

M. E. H. de P. — Cela s'applique aux obligations 3 0/0.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, 84 ans. — N° 2, oui. — N° 3, ils recevront 15 fr. — N° 4, non certainement. — N° 5, oui. — N° 6, par suite d'affaiblissement général des affaires. — N° 7, non. — N° 8, c'est incertain. — N° 9, oui.

M. C., à Richemont. — N° 1, votre appréciation s'éloigne un peu de la vérité. — N° 2, pas grand'chose en dehors de l'intérêt. — N° 3, environ 75 fr. — N° 4, ce marché n'est pas large. — N° 5, non. — N° 6, pas dans ce moment.

M. V., à Briey. — N° 1, excellente valeur à conserver. — N° 2, oui. — N° 3, oui, tous les ans. — N° 4, conservez. — N° 5, Nord, Orléans, Lyon, Strasbourg, Méditerranée, Rouen. — N° 6, les envoyer par lettres chargées.

M. M., à Dieu-le-Fit. — N° 1, 950 fr. à 980 fr. — N° 2, 860. — N° 3, ce n'est pas cher, mais le marché est si mauvais que lorsqu'on veut vendre ou acheter, la contre-partie manque. — N° 4, oui. — N° 5, les glaces d'Aix-la-Chapelle feront une concurrence. — N° 6, elles valent 10,000 fr.

M. N. Y. — N° 1, excellente valeur. — N° 2, n'y rentrez pas. — N° 3, attendez.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 11 au 17 juin 1854.

90,675 voyageurs	313,916 46
Bagages, marchandises, etc	420,643 24
TOTAL	734,559 70

Semaine correspondante de 1853.

92,032 voyageurs	327,988 65
Bagages, marchandises, etc	302,279 10
PRODUIT total	630,267 75

Recette totale du 1er janvier au 17 juin.

1854	16,658,051 00
1853	14,318,698 94
DIFFÉRENCE	2,310,352 06

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1854.

20,750 voyageurs	98,708 93
Bagages, marchandises, etc	98,768 45
TOTAL de la semaine	197,477 30
Semaine correspondante de 1853	218 619 55
TOTAL de l'exercice courant	4,790,327 75
Exercice correspondant de 1853	4,484,620 45

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1854.

12,586 voyageurs	36,679 80
Bagages, marchandises, etc	53,376 75
TOTAL de la semaine	90,056 55
Semaine correspondante de 1853	92,008 60
TOTAL de l'exercice courant	1,404,199 70
TOTAL de l'exercice correspondant	1,278,510 50

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1854.

Grande vitesse) 40,830 voyageurs	225,117 55
Petite vitesse) Bagages, marchand.	191,323 30
TOTAL de la semaine	416,440 85
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	8,504,683 45
TOTAL	8,921,124 30
Semaine correspondante de 1853	397,967 05
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	8,148,672 15
TOTAL de l'exercice correspondant	8,546,639 20

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1854.

Voyageurs	379,284 82
Bagages, marchandises, etc	509,491 43
TOTAL	888,776 25
Semaine correspondante de 1853	632,519 20
Différence en faveur de 1854	256,257 05
Recettes du 1er janvier au 17 juin	18,510,535 33
Recette correspondante de 1853	14,428,597 67
Différence en faveur de 1854	4,081,937 66

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 785 kilomètres.)

5e année. — 24e semaine.

Du 11 au 17 juin 1854.

Voyageurs	297,192 15
Marchandises	335,230 38
TOTAL de la semaine	632,422 53
Recettes antérieures	13,373,677 00
TOTAL GÉNÉRAL	14,006,099 53
24e semaine de 1854	632,422 53
Semaine correspondante de 1853	605,633 34
Différence en faveur de 1854	26,789 19
Exercice 1854	14,006,099 53
Id. 1853	11,435,038 38
Différence en faveur de 1854	2,571,061 15

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 11 au 17 juin 1854

Voyageurs	12,478 90
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,790 70
TOTAL	28,269 60
Recettes antérieures	734,472 29
TOTAL	762,741 89

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 12 au 18 juin 1854.

Ouest. — 14,281 voyageurs (gr. vitesse	65,983 30
(Petite vitesse)	30,960 73
TOTAL	96,944 03
Rive droite. — 30,178 voyageurs	26,368 55
Rive gauche — 22,652 voyageurs	17,745 30
TOTAL	141,057 88
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	69,853 50
Rive droite	42,532 70
Rive gauche	23,612 60
TOTAL	135,998 80

Recette totale du 1er janvier au 18 juin 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	3,004,950 14
Idem. — 1853	2,619,509 26

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 4 au 10 juin 1854.

Voyageurs	86,395 35
Bagages et marchandises	115,962 50
TOTAL de la semaine	202,357 75
Semaine correspondante de 1853	152,432 75
Augmentation	49,925 »
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	4,347,289 09
Recette correspondante de 1853	3,352,911 22
Augmentation	994,377 87

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 4 au 10 juin 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

27,742 voyageurs, grande vitesse	51,495 43
Petite vitesse	141,292 39
Services annexes	7,200 74
TOTAL	199,988 56

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	36 651 48
Petite vitesse	116,576 50
Services annexes	5,984 16
TOTAL	159,212 14

Recette totale du 1er janvier au 3 juin:

1854	3,913,917 17
1853	3,366,404 83

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

EXERCICES.	VOYAGEURS.	RECETTES.
1853	73,107	37,024 80
1854	69,057	34,899 65
En faveur de l'exercice 1853	4,050	2,125,15
Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854	30,502	15,667 45

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mai.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	36,446 60	33,690 56	30,386 50
Bagages	846 74	683 70	572 98
Bétail	1,831 30	2,276 45	1798 65
Marchandises	19,149 80	16,585 75	17,923 53
	58,274 44	53,245 49	50,681 66

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mai 1854 de fr. 5,028 95 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 7,592 78 sur 1852.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2608
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du premier semestre 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 43 et 50 des statuts, soit 4 fr. 20 c. par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures, à partir du 1er juillet prochain, contre la remise du premier coupon des actions définitives.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Service des emprunts.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune ;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons en titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN. MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de Paris à Rouen le 1er août 1845, sont prévenus que le tirage des 27 obligations de cet emprunt, remboursable le 6 juillet prochain, aura lieu en séance publique le 30 juin 1854, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil :
Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Appel de 50 fr. par action. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que le coupon de 25 fr. sera payé à l'échéance du 1er juillet prochain, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de 15 obligations peuvent faire, dès maintenant, le dépôt de leurs coupons.

Il leur sera délivré avec un récépissé, un numéro d'ordre qui leur donnera droit d'opérer, à partir du 1er juillet, le recouvrement des sommes qui leur seront dues.

Par ordre du Conseil d'administration,
Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 100 fr. par action, pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, rue de Provence, 47, de 10 heures à 2 heures.

MM. les actionnaires qui ont effectué leur versement sont instamment priés de retirer leurs titres au porteur à l'époque fixée sur leur reçu de versement, en échange du récépissé qui leur a été délivré.

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des titres désignés ci-après qu'il sera payé, à partir du 1er juillet prochain, un semestre d'intérêt :

Sur les actions et obligations du Grand-Central ; les obligations de Rhône-et-Loire et les divers titres d'emprunts ou dettes des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

La somme à payer sur les actions du Grand-Central a été fixée à 4 fr. 75 c. (250 fr. versés par action, dont 50 fr. à partir du 10 février seulement).

Les paiements s'effectueront ainsi qu'il suit :

A Paris, dans les bureaux du Crédit mobilier, 16, place Vendôme, sur toutes les valeurs ci-dessus ;

A Lyon, au siége de la direction, rue de Bourbon, n° 8, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire ;

A Saint-Etienne, sur les obligations de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire et de Saint-Etienne à Lyon.

Par ordre du Conseil d'administration :
Le Secrétaire général,
A. Couaron.

ANCIENNE COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER **D'ANDREZIEUX A ROANNE.** Les anciens actionnaires de la Compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, sont invités à se présenter dans le plus court délai aux bureaux de la liquidation, rue Neuve-de-l'Université, 48, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations, d'où ils ne pourraient les retirer qu'après de longues formalités.

L'ancien Directeur, Liquidateur,
A. Michelot.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES. MM. les actionnaires sont prévenus qu'en suite de la délibération de l'assemblée générale du 23 juillet de l'an dernier, le Conseil d'administration a traité avec une réunion de banquiers pour la négociation d'un emprunt par obligations, de deux millions de francs, en réservant la préférence aux actionnaires.

En conséquence, MM. les actionnaires qui désireraient user de leurs droits respectifs seront admis à souscrire jusqu'au 30 courant, sur le dépôt de leurs actions libérées des huit dixièmes appelés à ce jour, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110, à Paris, où ils trouveront tous les renseignements qu'ils pourront désirer sur les conditions de l'emprunt et la situation de la Compagnie.

Lausanne, le 19 juin 1854.

Au nom du Conseil d'administration :
Le directeur de la Compagnie
W. Fraisse.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A ERQUELINNES. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à Erquelinnes, qu'à partir du 1er juillet prochain, le paiement du premier semestre des intérêts de seize francs quatre-vingt-sept centimes et demi (16 fr. 875) par action et par an, sera opéré à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, à Paris.

MM. les porteurs de titres devront détacher le coupon n° 1, et le déposer d'avance à la caisse de la Compagnie du Nord.

Au moment de ce dépôt, le jour du paiement sera indiqué.

Paris, le 15 juin 1854.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE. Souscription de 5,685 actions. — MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Loire sont informés que, sur les 7,685 actions nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juin 1854, et qui porte le total des actions de la Compagnie à 80,000, il en est mis 5,685 à la disposition des actionnaires, au prix de 615 fr. par action, lequel prix ainsi qu'il a été fixé par l'assemblée générale, est de 25 fr. inférieur au cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin, officiellement établi par le syndicat des agents de change.

La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr., versés comptant,

contre récépissé provisoire, et le reste dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854.

La souscription est immédiatement ouverte, à Paris, dans les bureaux de la Cie, n° 44, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures tous les jours non fériés. Elle sera fermée le 21 juin à 6 heures du soir.

Les souscriptions sont également reçues dans les bureaux de la Cie, à Lyon, rue Lafont, 2, et chez MM. Lombard-Odier et Cie, banquiers à Genève.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

MM. les porteurs des obligations trois pour cent sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50, échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

Le dépôt des coupons sera reçu dans les bureaux de la Compagnie, à dater du 20 juin.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

MM. les porteurs de l'emprunt de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille, qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0/0 l'an sur le versement de 200 fr. par action, seront payés, pour le premier semestre de l'année courante, à partir du 5 juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, 31, à Paris, et chez MM. Gaillard père, fils et Ce, à Grenoble, de 10 heures à 2 heures.

Le dépôt des titres pourra être effectué, à partir du 26 juin courant contre un récépissé qui indiquera le jour du paiement et de la restitution des titres.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux art. 6 et 44 des statuts, les intérêts échus du premier semestre 1854, sur les versements effectués, seront payés, à partir du 6 juillet 1854 :

A Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, 23 ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 2, Capel-Court ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers, 9, Corraterie.

A Lyon, à la caisse du syndicat des agents de change.

Le Directeur de la Compagnie
A. JORDAN.

ÉTABLISSEMENT CAVÉ

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt à 5 0/0, échéant le 30 juin 1854, et s'élevant à 6 fr. 25 c. par action, leur sera payé à partir du 30 juin, à la caisse de MM. Bechet, Dethomas et Ce.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Tableau, par ordre numérique, des obligations des emprunts de 1845 et 1847, remboursables le 1er février 1855 par suite du tirage au sort qui a eu lieu le 6 juin 1854.

147 obligations de la première série.

3	1095	2350	3617
14	1101	2353	3658
32	1172	2394	3663
38	1182	2407	3675
44	1196	2417	3680
111	1210	2434	3681
124	1343	2607	3702
126	1348	2627	3706
137	1350	2631	3724
148	1394	2678	3705
105	1446	2691	3801
175	1461	2721	3917
227	1469	2779	3945
269	1496	2806	3954
283	1513	2833	3977
297	1522	2844	3987
312	1528	2905	3989
323	1577	2918	4005
301	1618	2965	4031
394	1643	2980	4071
398	1655	3003	4977
421	1745	3063	4112
441	1783	3116	4158
467	1799	3226	4177
491	1809	3 36	4222
505	1812	4237	4238
527	1830	4243	4298
541	1844	3268	4299
549	1911	3295	4327
580	1930	3361	5342
642	1952	3391	4350
725	1953	3426	4305
852	1980	3440	4425
912	2017	3460	4432
921	2035	3489	4445
930	2078	3509	4480
1074	2300	3517	

24 obligations de la deuxième série.

4488	4607	4680	5035
4494	4611	4736	5088
4506	4612	4793	5150
4543	4620	4804	5158
4557	4644	4929	5166
4573	4651	4981	5192

339 obligations de la troisième série.

5212	7478	9364	11977
5227	7482	9372	11979
5276	7483	9374	12045
5341	7501	9379	12080
5350	7551	9408	12146
5365	7573	9419	12190
5383	7638	9485	12208
5388	7677	9497	12217
5394	7717	9507	12392
5398	7788	9536	12398
5427	7794	9551	12545
5480	7803	9600	12585
5485	7832	9604	12618
5495	7885	9631	12667
5543	7891	9652	12722
5573	7898	9691	12743
5605	7024	9693	12757
5624	7933	9696	12760
5688	7936	9781	12823
5685	7968	9837	12833
5711	8011	9843	12852
5755	8025	9854	12901
5779	8057	9904	12935
5785	8058	9961	12964
5799	8078	9997	12995
5828	8080	10029	12998
5834	8096	10090	13022
5902	8100	10125	13027
5947	8112	10129	13075
5948	8129	10271	13088
6028	8155	10382	13149
6051	8159	10384	13201
6070	8185	10421	13327
6123	8207	10446	13346
6145	8212	10472	13352
6150	8266	10503	13354
6158	8308	10523	13364
0184	8313	10576	13365
6213	8328	10586	13438
6238	8340	10587	13443
6239	8348	10600	13450
6243	8364	10634	13583
6338	8379	10647	13598
6359	8414	10666	13618
6435	8443	10669	13658
6443	8501	10779	13674
6450	8516	10783	13729
6470	8544	10802	13745
6481	8552	10813	13817
6487	8554	10822	13834
6540	8599	10823	13843
6552	8631	10919	13847
6553	8673	10974	13869
6555	8691	10981	13907
6620	8725	10995	13741
6669	8741	11023	13948
6706	8773	11053	13964
6791	8832	11115	13977
6807	8866	11124	13985
6815	8872	11138	13989
6927	8879	11143	14006
6953	8880	11172	14038
6962	8889	11179	14045
6984	8933	11208	14050
6991	8948	11293	14062
7065	8953	11320	14122
7070	8998	11365	14239
7097	9003	11368	14321
7122	9007	11395	14342
7135	9017	11398	14352
7156	9069	11456	14373
7186	9113	11467	14383
7200	9118	11480	14445
7212	9135	11495	14407
7248	9154	11570	14460
7259	9174	11644	14611
7267	9191	11651	14614
7286	9204	11660	14628
7294	9223	11671	14722
7321	9224	11722	14737
7361	9268	11742	14738
7377	9304	11842	14740
7403	9316	11896	14752
7424	9323	11941	14954
7463	9358	11956	

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de faire savoir à tous les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, que, par suite d'un arrangement intervenu entre elle et cette Compagnie, les actions du Midi sont reçues en dépôt, gratuitement, tous les jours au siége de la Société générale, place Vendôme, 15, de dix heures du matin à deux heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier sont prévenus qu'il sera payé le 1er juillet prochain 25 fr. par action, formant le complément du dividende de l'année 1853.

Ce paiement s'effectuera, à dater du 1er juillet prochain, tous les jours, de dix heures à trois heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

Conformément à la décision de l'assemblée générale du 29 avril dernier, il ne sera distribué d'à-compte sur le dividende de l'exercice courant, que le 31 décembre prochain.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois. Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Troisième tirage des obligations de la première série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

292 OBLIGATIONS.

110	19,811	39,190	57,573
300	19,858	39,260	57,954
458	19,895	39,555	58,303
971	20,091	39,794	58,760
996	20,350	39,926	59,086
1,106	20,501	40,006	59,149
1,416	20,512	40,141	59,670
1,699	20,862	40,159	59,974
1,708	20,934	40,261	60,447
2,302	20,976	40,517	60,550
2,742	21,024	41,301	60,597
3,050	21,107	41,482	60,887
3,519	21,780	41,659	61,435
3,781	21,911	41,985	61,609
4,121	21,912	42,231	62,731
4,165	22,132	42,325	62,771
4,578	22,629	42,563	62,836
4,771	22,887	42,621	63,291
4,951	23,478	42,868	64,256
5,010	24,623	42,953	64,070
5,233	24,790	42,979	64,150
5,301	24,986	43,137	65,806
5,302	25,698	43,379	65,908
5,495	25,845	43,576	65,942
5,808	25,887	43,577	65,953
6,106	25,921	43,680	66,127
6,237	26,333	44,277	66,154
6,798	27,336	44,420	66,192
6,973	27,339	44,476	66,420
6,975	27,686	44,748	67,452
7,474	27,844	44,773	68,100
7,347	27,932	46,115	68,290
8,022	28,002	46,254	68,310
8,581	28,258	46,305	68,628
9,266	28,406	47,344	68,670
10,292	28,419	47,360	69,406
10,299	29,289	47,818	69,625
10,413	29,851	47,885	69,707
10,607	30,298	48,224	69,770
10,907	30,196	48,585	69,825
10,933	30,882	48,594	69,819
10,986	31,141	48,707	69,880
11,282	31,316	48,824	69,973
11,359	31,608	49,181	69,993
11,392	32,010	49,587	70,628
12,122	32,377	49,859	70,973
12,669	32,184	50,071	71,378
13,067	33,461	50,717	71,396
13,085	33,463	50,864	71,759
13,359	33,712	51,011	71,967
13,523	33,828	51,093	72,042
13,687	34,101	51,213	72,025
13,903	34,202	51,429	72,090
14,368	34,315	51,475	72,106
14,450	34,505	52,408	72,283
14,591	34,890	52,689	72,479
14,846	35,014	52,846	72,917
14,953	35,152	53,354	73,319
14,962	35,334	53,423	73,858
15,316	35,503	53,682	74,030
15,389	35,667	54,610	74,390
16,072	35,677	54,773	
16,086	35,824	55,091	
17,051	36,202	55,504	
17,205	36,449	55,609	
17,497	37,038	55,882	
17,602	37,281	56,250	
17,753	37,372	56,411	
17,799	37,689	56,618	
17,937	37,714	56,802	
18,517	37,829	57,003	
18,947	38,211	57,072	
18,981	38,212	57,128	
19,039	38,418	57,287	
19,210	38,860	57,316	
19,392	39,011	57,370	
19,775	39,162	57,448	

Deuxième tirage des obligations de la deuxième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

293 OBLIGATIONS.

75,255	100,015	118,526	136,364
75,556	100,039	119,492	136,643
75,750	100,041	119,537	136,795
76,291	100,044	119,585	137,061
76,391	100,746	120,012	137,715
76,598	100,823	120,121	137,923
76,667	100,921	120,458	138,458
76,843	101,115	120,556	138,471
76,936	101,187	120,578	139,065
77,142	101,727	120,810	139,223
77,255	101,730	121,104	139,423
77,634	101,825	121,412	140,145
77,803	101,867	121,415	140,151
78,524	101,868	121,595	140,378
79,257	103,081	121,612	140,713
79,371	103,139	122,246	140,729
79,430	103,486	122,295	140,750
79,662	103,609	122,437	140,789
79,731	103,785	122,639	141,060
79,830	104,019	123,093	141,081
79,837	104,115	123,249	141,366
80,005	104,227	123,369	141,381
80,015	104,379	123,655	141,605
80,598	104,403	123,847	142,102
81,238	104,528	124,089	142,400
81,521	105,751	124,109	142,530
82,090	106,016	124,177	143,207
82,693	106,071	124,185	143,404
82,827	106,175	124,254	143,199
84,003	106,196	124,480	143,813
84,098	106,427	124,668	144,672
84,163	106,519	124,970	144,831
84,171	106,566	125,064	144,872
84,271	106,866	125,108	144,954
84,353	107,263	125,162	144,959
85,139	107,770	125,650	145,197
85,654	107,847	125,941	145,297
86,006	107,880	126,164	145,388
86,250	108,301	126,059	145,446
86,289	108,478	126,278	145,697
86,818	109,070	126,570	145,854
86,956	109,501	127,375	146,807
87,116	109,659	127,411	146,878
87,440	109,804	127,676	146,977
87,541	110,094	127,777	147,111
87,594	110,893	127,908	147,198
88,202	110,938	128,017	147,201
88,691	111,129	128,173	147,272
88,897	111,146	128,700	147,325
88,981	111,155	128,783	147,462
88,989	111,210	128,865	147,580
89,557	111,308	129,068	148,006
89,757	111,458	129,143	148,149
89,818	112,643	129,184	148,197
89,858	112,668	129,422	148,441
90,240	112,945	129,709	148,410
91,191	113,502	129,806	148,799
91,359	113,572	130,208	148,921
91,912	113,626	130,361	149,115
92,522	113,714	130,435	149,284
92,812	113,753	131,152	149,768
93,025	113,849	131,274	149,840
93,158	113,953	131,657	
93,135	114,017	132,048	
93,529	114,325	132,118	
95,566	114,344	132,223	
96,720	115,469	132,411	
97,140	115,487	132,442	
97,243	115,978	132,490	
97,454	116,062	132,662	
97,511	116,388	132,879	
97,788	116,472	133,504	
98,124	116,504	133,763	
98,178	116,969	134,529	
98,990	117,557	134,704	
99,591	118,338	134,982	
99,882	118,512	136,618	

Premier tirage des obligations de la troisième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.

294 OBLIGATIONS.

150,218	168,433	189,993	210,366
150,610	168,481	190,114	210,441
150,696	168,536	190,159	210,549
150,761	168,605	190,271	210,601
150,764	168,991	190,298	210,799
150,904	169,117	190,478	211,676
150,970	169,243	190,731	212,205
151,177	169,267	190,876	212,253
151,674	169,875	190,908	212,270
152,161	170,245	190,094	213,794
153,023	171,182	191,284	213,475
153,542	171,572	191,291	213,773
154,300	171,696	191,479	213,901
154,189	171,716	191,735	214,163
154,500	171,942	191,978	214,281
154,877	171,985	191,990	214,294
154,878	172,233	192,062	214,779
154,924	173,014	192,882	214,919
155,131	173,215	192,985	215,006
155,727	173,371	193,305	215,208
155,701	173,489	193,307	215,329
156,130	174,487	193,933	215,419
156,674	175,030	194,059	215,820
156,976	175,386	194,064	215,821
157,008	175,822	194,124	215,890
157,086	175,930	195,086	215,912
157,431	176,730	195,118	216,186
157,715	176,789	195,290	216,201
157,719	176,794	195,818	216,450
157,720	176,833	195,960	216,491
157,984	176,976	196,038	216,535
158,199	177,039	196,100	216,848
158,241	177,063	196,391	216,887
158,330	177,767	196,490	217,219
159,167	177,910	196,761	217,271
159,825	178,319	196,938	217,341
159,810	178,369	197,185	217,496
159,812	178,500	197,250	218,107
159,817	178,684	197,544	218,121
159,867	178,776	197,990	218,190
160,209	179,341	198,353	218,268
160,399	179,909	198,392	218,278
160,721	179,991	198,449	219,126
161,066	180,058	198,819	219,180
161,402	180,076	198,833	219,514
162,179	180,454	199,655	219,567
162,388	181,036	200,159	220,391
162,456	181,159	200,488	220,122
162,867	181,194	200,493	220,457
162,882	181,216	201,041	220,851
162,965	181,305	201,167	221,426
163,087	181,394	201,855	221,463
163,223	181,495	201,998	222,153
163,308	181,523	202,747	222,261
163,485	182,459	203,230	222,626
163,547	183,253	201,248	222,728
163,701	183,358	203,317	222,740
163,707	183,369	204,313	223,426
164,424	183,475	204,465	223,591
164,445	183,188	204,526	223,081
164,494	183,686	204,812	223,095
164,519	183,882	204,954	223,813
165,700	183,893	205,233	224,539
165,821	183,899	205,554	
165,868	184,115	206,071	
166,029	181,154	206,446	
166,506	184,423	206,526	
166,509	184,629	207,173	
166,511	185,249	208,327	
166,516	186,336	208,490	
166,737	186,716	208,613	
166,742	187,194	208,909	
166,743	188,216	209,107	
167,758	189,020	209,145	
167,956	189,090	209,706	
168,201	189,101	209,864	
168,213	189,589	209,892	

Premier tirage sur 2 363 obligations émises en 1846 par la Compagnie d'Amiens à Boulogne.

Assemblée générale du 24 mai 1854.

185 OBLIGATIONS.

3	627	1,236	1,939
25	644	1,258	1,964
33	657	1,262	1,988
69	662	1,300	2,010
83	671	1,310	2,012
91	694	1,358	2,017
96	712	1,376	2,031
154	780	1,403	2,086
165	812	1,405	2,101
177	891	1,427	2,108
206	923	1,438	2,196
230	924	1,453	2,198
232	970	1,499	2,236
260	977	1,505	2,296
262	992	1,520	2,311
267	1,003	1,525	2,318
282	1,025	1,564	2,324
324	1,047	1,581	2,362
366	1,057	1,616	
375	1,061	1,643	
488	1,066	1,697	
509	1,075	1,783	
510	1,106	1,790	
530	1,113	1,826	
562	1,117	1,843	
567	1,194	1,864	
575	1,205	1,902	
578	1,214	1,916	
584	1,216	1,921	

Les obligations de ces diverses séries sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet 1854, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les valeurs ont éprouvé cette semaine une amélioration importante, et si l'on récapitule les motifs de hausse qui arrivaient chaque jour, on doit reconnaître que le mouvement a été excessivement modéré. Les cours ont été un peu paralysé pendant deux jours par les craintes qu'avaient fait naître les pluies continuelles. On supposait qu'elles pouvaient avoir une fâcheuse influence sur la moisson. Mais on n'a pas tardé à se rassurer sur ce point. La pluie a enfin cessé, et les renseignements que l'on a reçu de tous les points de la France s'accordent à dire que la récolte en terre présente les plus belles apparences. A la halle aux blés, où les farines avaient éprouvé nne forte hausse depuis dix jours, il n'y avait plus que des offres au grand marché de mercredi dernier. On peut donc être parfaitement rassuré sur la future récolte.

La rente, influencée par ces idées favorables, avait remonté de près de 3 fr. Elle était arrivée hier à 73 50, et l'on s'attendait à des cours plus élevés, car les consolidés arrivaient en très-forte hausse; mais ces cours ont subi tout à coup une forte dépréciation, que l'on doit attribuer principalement à l'encombrement des acheteurs, dont quelques-uns avaient pris des positions au-dessus de leur force. Les baissiers de notre bourse ont voulu faire un grand effort pour arrêter le mouvement ascensionnel de la rente qui commence à les inquiéter, car très-pen de primes ont été vendues au-dessus de 74 sans coupon pour fin de mois, et si ce cours était franchi par la rente ferme, toutes les primes se trouveraient attaquées, et il y aurait beaucoup de rentes à racheter pour la fin du mois.

Les actions du Crédit mobilier ont repris vivement depuis la liquidation du 15. Mais à chaque mouvement de hausse de nombreuses réalisations déterminaient une réaction. On croit pourtant que quelques-unes des fortes positions qui avaient été prises sur cette valeur sont maintenant liquidées.

Les actions de chemins de fer ont obtenu une hausse moins forte que celle de la rente, mais elles ont résisté assez bien à la tendance rétrograde des cours. Elles sont surtout demandées au comptant. On doit détacher, le mois prochain, des coupons de dividende ou d'intérêt sur la plupart de ces valeurs, et les détenteurs actuels ne se soucient pas de s'en défaire en ce moment. Les actions du Nord ont été très-bien tenues, de 860 à 865. Lyon a varié de 840 à 830. C'est dans quelques jours que la section de Chalon à Dijon doit être ouverte, et l'on s'attend que les recettes vont éprouver promptement une augmentation considérable. Le retard qu'éprouve l'ouverture de cette section explique la faiblesse des actions de Lyon pendant la première quinzaine du mois.

Lyon à la Méditerranée a été continuellement recherché. Les actions de cette ligne ont une grande élasticité. Il est vrai que les recettes des dernières semaines ont augmenté dans nne proportion remarquable.

Les actions du Havre ont éprouvé depuis deux jours un mouvement remarquable. On était étonné que cette ligne restât au-dessous du pair, car elle a produit, pour l'exercice 1853, 30 fr. par action, et ses recettes de 1854 font espérer un revenu plus considérable pour l'année courante.

Les autres lignes désignées pour la fusion de la Normandie et de l'Ouest ont été fort bien tenues, quoique l'on ait pen de renseignements sur les négociations qui peuvent avoir été renouées pour arriver à la fusion.

Voici quelles ont été les variations des principale valeurs depuis la bourse du 15 jusqu'à celle du 22 juin :

Le 3 0/0 a monté au comptant de 70 75 à 73 10; il est resté à 72 80 au comptant et à 72 95 à 90 jours.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 96 à 98 50; il est resté à 97 75 au comptant et à 97 90 à terme.

La Banque a monté de 2,900 à 2,910.

Le Crédit mobilier a monté de 720 à 775; il est resté à 755.

Le Nord a monté de 840 à 867 50; il est resté à 865.

L'Est a monté de 772 50 à 805; il a fermé à 795. Les nouvelles de l'Est ont monté de 607 50 à 632 50; elles ont fermé à 626 25.

Lyon a monté de 920 à 952 50; il est resté à 945.

La Méditerranée a monté de 787 50 à 822 50; il est resté à 812 50.

Orléans a monté de 1,140 à 1,175; il est resté à 1,167 50.

Rouen a monté de 970 à 990; le Havre, de 472 50 à 520; il est resté à 515.

Bâle a varié de 400 à 395.

Saint-Germain a monté de 687 50 à 712 50; il est resté à 706 25.

Le Midi a monté de 590 à 612 50; il a fermé à 605.

Le Grand-Central a monté de 490 à 510; il est resté à 505.

Dijon a repris de 622 50 à 630.

Cherbourg a monté de 510 à 525; il est resté à 520.

L'Ouest a monté de 640 à 660; il est resté à 650.

Genève a monté de 490 à 500; il a fermé à 492 50.

La Teste a varié de 230 à 240; Sceaux, de 175 à 185; Versailles, de 300 à 310; Dieppe, de 285 à 292 50.

Samedi. — La bourse était très-bonne. La rente a repris faveur, elle était très-demandée pendant toute la durée du parquet. Les actions de chemins de fer, débarrassées des entraves de la liquidation de quinzaine, étaient également en voie de hausse. La rente 3 0/0 a varié de 71 35 à 71 70; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 50. La Banque de France a fait 2,920; le Crédit mobilier, de 732 50 à 740. Les actions du Nord, de 847 50 à 850; l'Est, de 782 50 à 785; les nouvelles de l'Est, de 615 à 620; Orléans, de 1150 à 1160; Lyon, de 927 50 à 935. Rouen a fait 971 50; le Havre, 480; Bâle, 395; la Méditerranée, de 795 à 800; l'Ouest, 640; Cherbourg, 525; le Midi, 597 50; le Grand-Central, de 502 50 à 497 50; Saint-Germain, de 695 à 705.

Lundi. — Les consolidés arrivaient avec 1 3/4 de hausse, et comme les dispositions étaient déjà favorables à notre bourse, le mouvement ascensionnel a fait de faciles progrès, et ces prix ont été constamment demandé jusqu'à la clôture. Le 3 0/0 a varié de 72 75 à 73 10 au comptant, et de 72 80 à 73 35 à terme; le 4 1/2 0/0, de 98 à 97 75 au comptant, et de 97 75 à terme. La Banque a monté de 20 à 2,940. Le Crédit foncier a varié de 545 à 540; le Crédit mobilier, de 775 à 765; le Nord, de 860 à 867 50; l'Est, de 805 à 800; les nouvelles de l'Est, de 640 à 630; la Méditerranée, de 815 à 820; Lyon, de 952 50 à 947 50. Orléans a fait 1,170; Rouen, 990; le Havre, 482 50; Bâle, 390; Saint-Germain, 710 à 715; l'Ouest, 660; le Midi, de 612 50 à 607 50; le Grand-Central, de 510 à 505; Gênes, de 500 à 495.

Mardi. — Les hauts cours n'ont pas pu se soutenir. Toutes les valeurs ont éprouvé un mouvement rétrograde assez vif par suite des réalisations. Les pluies continuelles avaient renouvelé les inquiétudes au sujet de la récolte. Le 3 0/0 a varié au comptant de 72 60 à 72 75, et à terme de 72 55 à 72 95; le 4 1/2 0/0, de 97 50 à 97 70 au comptant, et de 97 50 à 97 90 à terme. La Banque s'est tenue de 2,935 à 2,940; le Crédit mobilier, de 747 50 à 753 75; le Nord, de 852 50 à 855; l'Est, de 787 10 à 790; les nouvelles de l'Est, de 625 à 622 50; Lyon, de 945 à 940; la Méditerranée, de 810 à 815; l'Ouest, de 645 à 647 50; le Midi, de 600 à 605; le Grand-Central, de 505 à 500; Saint-Germain, de 702 50 à 700.

Mercredi. — Le début de la bourse était de nouveau en hausse. Les pluies avaient cessé, et les craintes relatives à la récolte avaient disparu. Cependant, à partir de deux heures, les cours ont commencé de nouveau à rétrograder. La rente 3 0/0 a fait 73 10, et elle est restée à 73 au comptant; elle a varié à terme de 73 50 à 73 15. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 98 à 98 25, et à terme de 98 25 à 98 50. La Banque de France s'est tenue à 2,940. Le Crédit mobilier a varié de 772 50 à 757 50; le Nord, de 867 50 à 865; l'Est, de 797 50 à 800; les nouvelles de l'Est, de 627 50 à 630; Lyon, de 950 à 946 25; la Méditerranée, de 817 50 à 820; Genève, de 490 à 492 50; le Grand-Central, de 507 50 à 505; Orléans, de 1,175 à 1,172 50; Rouen, de 980 à 985; le Havre, de 490 à 507 50; Saint-Germain, de 710 à 707 50; le Midi, de 610 à 605; le Grand-Central, de 507 50 à 505; l'Ouest, de 665 à 660. Cherbourg a fait 525; Dijon, 630; Bâle, 395.

Jeudi. — Une hausse de 7/8 sur les consolidés anglais n'a pas empêché nos valeurs d'être offertes après le début du parquet. Elles ont fermé en baisse sur les cours de la veille. Le 3 0/0 a varié de 73 10 à 72 80 au comptant, et de 73 40 à 72 95 à terme; le 4 1/2 0/0, de 98 25 à 97 75 au comptant, et de 98 40 à 97 90 à terme. La Banque s'est tenue à 2,940. Le Crédit mobilier a varié de 765 à 755; le Nord, de 866 25 à 860; l'Est, de 802 50 à 795; les nouvelles de l'Est, de 632 50 à 626 25; Lyon, de 950 à 945; la Méditerranée, de 815 à 812 50; Saint-Germain, de 710 à 706 25; Orléans, de 1,167 50 à 1,162 50; Rouen, de 980 à 990; le Havre, de 520 à 515; Bâle, de 392 50 à 390. Le Midi a fait 605. Le Grand-Central a varié de 502 50 à 505.

Vendredi. — La bourse était faible, et les cours ont éprouvé un peu de baisse dès le début. Les affaires étaient d'ailleurs très-calmes. La rente 3 0/0 a varié de 72 40 à 72 65 au comptant, et de 72 50 à 72 90 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 40 à 97 50 au comptant. La Banque a fait 2,930; le Crédit mobilier a fait 747 50 à 750; le Nord, de 855 à 860; l'Est, de 785 à 790; les nouvelles, de 621 25 à 612 50; Lyon, de 937 50 à 940; Orléans, de 1,157 50 à 1,162 50; Rouen, de 990 à 995; le Havre, de 507 50 à 515; le Midi, de 600 à 602 50; le Grand-Central, de 505 à 500.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 17 au 23 Juin 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 17 Compt.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Compt.	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Compt.	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Compt.	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Compt.	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Compt.	Vendredi 23 Terme
710	913	34	400.000	400	tout	10 fr	janv. juillet	**Nord**	850 »	850 »	847 50	845 »	847 50	858 75	865 »	870 »	860 »	858 75	860 »	862 50
tout	138	99	72.000	500	tout	40 fr.	août février	**Paris à Rouen**	977 50	975 »	970 »	»	970 »	»	965 »	967 50	960 »	965 »	965 »	967 50
91	97	97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobre.	**Rouen au Havre**	490 »	»	492 50	490 »	491 50	»	507 50	515 »	515 »	512 50	515 »	520 »
51	72	95	36.000	500	425	11 fr.	avril.	**Dieppe et Fécamp**	285 »	»	290 »	»	285 »	»	290 »	»	292 50	»	295 »	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	510 »	»	522 50	525 »	»	»	535 »	»	530 »	»	535 »	»
tout.	23	99	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobre. avril	**Saint-Germain**	700 »	700 »	715 »	710 »	700 »	705 »	707 50	701 25	706 25	702 50	710 »	702 50
tout.	17	99	30.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	**Versailles** (r. g.)	310 »	»	310 »	»	310 »	»	»	»	310 »	»	310 »	»
174	530	99	70.000	500	250	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	648 50	645 »	650 »	655 »	647 50	647 50	650 »	655 »	»	650 »	650 »	650 »
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	**Paris à Sceaux**	»	»	»	»	175 »	»	»	»	175 »	»	»	»
1116	1670	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	**Orléans**	1160 »	1160 »	1170 »	1175 »	1160 »	1165 »	1172 50	1170 »	1167 50	1165 »	1162 50	1162 50
627	721	99	250.000	500	tout	51 fr. 30.	mai novembre	**Paris à Strasbourg**	795 »	795 »	800 »	802 50	800 »	792 50	800 »	795 »	795 »	790 »	790 »	790 »
»	»	»	250.000	500	100	4 0/0.	»	**Id. nouvelles.**	630 »	630 »	630 »	632 50	632 50	635 »	630 »	637 50	626 25	625 »	622 50	625 »
111	200	99	84.000	350	tout	14 fr.	avril.	**Strasbourg à Bâle**	395 »	»	394 »	»	390 »	»	395 »	»	391 »	»	»	»
393	512	99	240.000	500	250	37 fr. 50	janv. juillet	**Paris à Lyon**	945 »	940 »	947 50	951 25	940 »	937 50	946 25	945 »	945 »	940 »	937 50	942 50
»	»	99	3.200	500	100	5 0/0 (1).		**Provins aux Ormes**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	127	99	23.200	500	250	5 0/0 (1).	janv. juillet	**Dijon à Besançon**	»	»	»	»	640 »	»	630 »	»	»	»	645 »	640 »
»	227	99	80.000	500	200	4 0/0 (1).	»	**Lyon à Genève**	490 »	485 »	485 »	485 »	490 »	490 »	492 50	492 50	492 50	487 50	485 »	485 »
294	612	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobre	**Lyon à la Méditerr.**	820 »	820 »	820 »	822 50	815 »	815 »	820 »	815 »	812 50	812 50	810 »	812 [illegible]
»	450	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Chemins du Midi**	585 »	610 »	607 50	610 »	615 »	612 50	605 »	607 50	605 »	605 »	602 50	605 »
»	52	99	10.000	500	tout	néant	»	**Bordeaux à la Teste**	»	»	»	»	230 »	»	230 »	»	240 »	»	240 »	»
150	915	99	180.000	500	250	4 0/0.	avril octobre	**Grand Central**	587 50	590 »	585 »	587 50	590 »	585 »	585 »	585 »	585 »	583 75	580 »	580 »
	»	»	»	500	300			**St Rambert à Grenoble**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	40	90	12.500	1 000	tout	23 fr. 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»
»	50	90	9.600	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	**Anvers à Gand.**	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux

Valeurs	Samedi 17 Compt.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Compt.	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Compt.	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Compt.	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Compt.	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Compt.	Vendredi 23 Terme
Rentes 3 0/0	71 70	71 80	73 10	73 [illegible]	72 75	72 [illegible]	73 »	73 15	70 »	70 05	72 05	72 [illegible]
Rentes 4 1/2 0/0	» »	» »	97 »	» »	97 »	97 »	98 25	98 50	97 75	97 90	97 50	»
Banque de France	2930 »	»	2940 »	»	2910 »	»	2960 »	»	2950 »	»	2930 »	»
Crédit mobilier	740 »	745 »	765 »	765 »	751 75	755 »	757 50	755 »	755 »	752 50	750 »	755 »
Comptoir national	570 »	»	580 »	»	575 »	»	570 »	»	572 50	»	570 »	»
Banque foncière	540 »	»	540 »	540 »	540 »	540 »	540 »	»	535 »	»	535 »	535 »
Dº **Obligations** Cert.	930 »	»	930 »	»	935 »	»	935 »	»	»	»	102 »	»
Dº **Obligations** de 500 fr.	420 »	»	410 »	»	410 »	»	410 »	»	»	»	110 »	»
Dº **10e d'Obligations**	»	»	»	»	105 »	»	105 »	»	»	»	102 »	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 17 au 23 Juin 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortisse.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.	Noms des compagnies	17	19	20	21	22	23
1851.	150 000	75 ans	285	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	**Nord-Boulogne**	312 50	313 75	311 25	315 »	315 »	315 »
Dº.	84.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	**Paris à Lyon**	1030 »	1025 »	1022 50	1030 »	1030 »	»
1852.	60.000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	Dº	**Lyon à la Méditerranée 5 0/0**	507 50	»	507 50	»	505 »	500 [illegible]
1852.	187 333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	Dº **Nouvelles 3 0/0**	310 »	316 »	»	313 75	»	315 »
Dº.	3 300	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº	**Montereau à Troyes**	»	»	»	»	»	»
Dº	50 300	96 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.	**Paris à Strasbourg**	500 »	500 »	500 »	500 »	497 50	500 »
1849.	19 830	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.	**Saint-Germain** (nouvelles)	1010 »	1010	1010 »	1010 »	»	»
Dº.	0 204	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº	**Versailles** (r. d.)	»	»	»	»	»	»
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº	**Ouest**	»	»	»	»	»	»
1853.	17.500	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	Dº	Dº (nouvelles)	1005 »	1010 »	1010 »	»	1010 »	1010 »
1841.	7 310	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº	**Saint-Étienne à Lyon**	»	»	»	»	»	»
1850.	8.934	75 —	1.175	tout.	1.250	25	»	Dº	Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº	**Paris à Orléans**	»	1030 »	1030 »	»	»	»
1844.	3 318	99 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº	Dº (Nouvelles 1848)	»	1030 »	1030 »	1030 »	»	»
1852.	150 000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Dº	Dº (Nouvelles 1852)	315 »	316 25	317 50	315 »	314 25	313 75
1854.	150 000	» »	275	75	500	3 0/0	»	Dº	Dº (Nouvelles 1854)	317 50	316 25	317 50	319 75	320 »	318 [illegible]
1845	3 867	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº	**Paris à Rouen**	»	»	987 50	»	»	»
1847.	4.900	68 —	1 [illegible]	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	Dº (nouvelles)	»	»	»	985 »	980 »	»
1846.	15 000	78 —	1 [illegible]	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre.	**Rouen au Havre**	»	»	»	970 »	»	»
1848.	5.000	87 —	[illegible]	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.	Dº (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1843.	2 776	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre	**Strasbourg à Bâle**	»	»	»	»	»	»
1852.	20.000	50 —	500	»	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.	Dº (nouvelles)	505 »	505 »	»	505 »	»	»
1841	1 000	» »	500	tout.	625	25 »	Dº	avril octobre.	**Dijon à Besançon**	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 16 au 22 Juin 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	16	17	19	20	21	22
Nord	842 50 à 845 »	845 » à 852 50	865 » à 872 50	867 50 à [illegible] »	868 75 à 875 »	862 50 à 863 75
Paris à Strasbourg	775 » à 784 25	780 » à 787 50	800 » à 800 25	795 » à 801 »	797 50 à 802 50	791 50 à 802 50
Orléans	1125 » à 1175 »	1115 » à 1175 »	1150 » à 1200 »	1150 » à 1200 »	1150 » à 1200 »	1150 » à 1200 »
Paris à Rouen	925 » à 975 »	925 » à 975 »	950 » à 1000 »	950 » à 1001 »	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »
Rouen au Havre	450 » à 475 »	450 » à 475 »	475 » à 487 50	475 » à 487 50	477 50 à 490 »	480 » à 491 »
Lyon	935 » à 937 50	922 50 à 931 25	945 » à 946 25	945 » à 950 »	950 » à 956 25	947 50 à 951 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles. A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair	D. cours	Dénomination.	Pair	D. cours	Dénomination.	Pair	D. cours	Dénomination.	Pair	D. cours	Dénomination.	Pair	D. cours
[illegible]	500	650	Long-Pré ... Charbon.	500	»	Tuyaux Chameroy..	500	»	Hirondelles ...	1000	»	Générale ... Mar. tim.	12.00	32 0/0 b.
Compl. Bonnard ...	100	110	[illegible] ... Charbon	1,000	315	Fers galvanisés ...	500	350	Orléanaises ...	1000	750	Lloyd franç ... dº..	5000	10 0/0 b.
Soc. des co-propriét.	5000	6.51	Les Touches Charbon.	500	40	[illegible]	500	900	Tricycles ...	500	500	Union des Ports .. dº..	5000	10 0/0 b.
[illegible] à la Bassée.	5000	7 05	Layon et Loire ...	1 1851	450	Télégraphe sous-marin	25	22 50	Batignollaises ...	1000	»	Mélusine ... dº..	2000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure.	1000	1500	Mayenne et Sarthe ..	1/1 5000	»	Gaz anglais ... Paris	25 0	530	Compagnie générale	500	610	Sécurité ... dº..	5000	21 0/0 b.
Sambre à l'Oise ...	1000	1500	Bruel, act. propriété.	1000	450	— français ... Paris.	500	1105	Lutéciennes ...	500	630	Sauvegarde ... dº..	5000	5 0/0 b
Sambre française ...	1 0.0	775	— act. au-prop.	»	110	— parisien ...	1000	1140	Sylphides ...	500	500	Océan ... dº..	5000	25 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	225	Montchanin .Charbon.	5000	»	— Lacarrière . Paris	500	1050	[illegible] ...	500	510	Chambre ... dº..	10 0	22 0/0 b.
Pont d'Auteuil ...	1000	710	Azincourt ... Charbon.	1 0000	800	— Belleville ...	500	1150	Echarcon papeterie.	1000	1000	Indemnité ... dº..	1000	11 0/0 b.
Vieille-Montagne ...	81	645	Bastennes ... Asph.	1000	»	— Nord. Batignolles	500	530	Essonne .. papeterie .	1000	»	Vigie ... dº..	5000	10 0/0 b.
Nouvelle-Montagne ..	1000	1.500	Seyssel angl. ... Asph.	125	10	— Ouest ... Passy.	500	850	Journaux réunis ...	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b
Stolberg ... Zinc.	750	1010	Aveyron ... Forges.	3000	3000	— Est .. Vincennes.	500	»	Le Siècle ...	Fonds	»	Générale ... dº..	5000	060 0/0 b
Silésie ... Zinc.	375	305	Aubin ... Forges.	500	»	— Wazemmes ...	500	100	Docks L. Napoléon ..	250	215	Union ... dº..	5000	54 0/0 b
[illegible] ... Zinc.	750	0 [illegible]	Maubeuge ... Forges.	500	300	— Calais ...	1000	302 50	Palais de l'Industrie	100	110	France ... dº..	5000	33 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1.01	Alais ... Forges	3000	170	— Amiens ...	500	651	Glaces de St-Gobain.	7500	»	Phénix ... dº..	1000	2850
Franck ... Cuivre.	100	50	Châtillon ... Forges.	500	500	— Versailles ...	1000	730	— de Montluçon ...	500	405	Providence ... dº..	2500	34 0/0 b
Mouzaïa (Alger.) ...	100	42 50	Herserange ... Forges.	500	225	— Cherbourg ...	500	70	— d'Oignies ...	1000	1000	Urbaine ... dº..	5000	6. 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1 713	620	Monceaux ... Forges.	1000	1000	— [illegible] ...	500	600	— d'Aix-la-Chapelle .	375	407 50	Confiance ... dº..	1000	»
Grand'Combe ...	1/240 0	175	Providence ... Forges.	1000	1105	Mess. imp. serv. mar.	1000	950	La Maberly ...	500	700	Soleil ... dº..	6.000	90 0/0 b.
Haute-Loire Charbon.	500	250	Espérance ... Forges.	1000	750	— voitures ..	10000	»	— Cohin ...	500	535	Nord ... dº..	1000	0 0/0 b.
Blanzy ... Charbon.	500	550	Montigny ... Forges.	»	»	— Gaillard ...	1000	800	— Pont-Remy ...	»	»	Globe ... dº..	5.0	pair
Carvin ... Charbon.	1/250 0	500	Septèmes ... Usine.	250	210	Gondoles parisiennes.	100	150	— Gamaches ...	500	375	Nationale ... Vie.	5000	0 0/0 b
Charbonnages belges.	500	265	Phénix ... Usine.	750	800	Omnibus Entr. gén.	1000	1050	[illegible] ... Valenges.	500	»	Générale ... dº.	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (ouv.) .	1000	200	Cail ... Usine.	500	7 0	— ch. de fer..	500	»	[illegible] ... Sucrerie.	500	505	Union ... dº.	5000	7 0/0 b.
Centre-du-Flénu ...	1000	161	Cavé ... Usine.	250	250	— Favorites ..	500	1000	[illegible] ... dº.	250	»	Phénix ... dº.	5000	3 0/0 b

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N. 721. 13e ANNÉE. — No 26. SAMEDI, 1er JUILLET 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger........	16 »	— 30 »

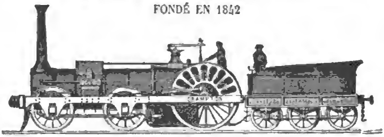
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

MM. les Actionnaires de la *Caisse et Journal des Chemins de fer* sont prévenus que les intérêts du premier semestre de 1854, montant à 12 fr. 50 c., sont payables à partir du 1er juillet courant sur la présentation du coupon, au siége de la Société, 85, rue Richelieu.

SOMMAIRE.

La Société du Crédit mobilier et les Banquiers.

La Société générale du Crédit mobilier a été l'objet de bien des critiques; les uns ont blâmé sa constitution, d'autres ont blâmé la direction imprimée à ses opérations; peu de personnes ont eu le courage de la défendre, et nul n'a songé à examiner les raisons de son existence, les motifs qui ont donné naissance à cette institution dont le but et l'avenir n'ont pas encore été bien définis. L'examen de la Société du Crédit mobilier, sous ce dernier rapport, mérite une attention sérieuse et approfondie, et un jour nous nous livrerons à cette étude; mais en attendant nous croyons devoir signaler l'influence qu'a exercée la Société du Crédit mobilier sur les grandes maisons de banque qui, pendant si longtemps, ont dirigé et dominé le marché des fonds français.

La Société du Crédit mobilier a pris naissance dans le mois de novembre 1852. Il y a à peine dix-huit mois, et déjà son influence considérable a affaibli l'auto[illegible] la puissance des grandes maisons de banc[illegible] qu'une longue carrière honorable et [illegible]lante avait placées à la tête du crédit pu[illegible]. Ce résultat était facile à prévoir. Indépe[illegible]nment de l'esprit d'association dont le Cr[illegible]t mobilier était une émanation puissante, la forme même de la Société du Crédit mobilier devait plus particulièrement contribuer à accélérer son développement. En effet, dans la Société du Crédit mobilier nul n'est responsable; la forme anonyme qui lui a été concédée exonère les administrateurs de tout risque, de toute responsabilité : si les affaires de la Société prospèrent, tant mieux pour les actionnaires et les administrateurs : si, au contraire, les affaires de la Société étaient mauvaises, ce serait tant pis pour les actionnaires. Quant aux administrateurs, ils sont affranchis de tous risques, de toute responsabilité. On comprend facilement comment une situation semblable est favorable aux administrateurs du Crédit mobilier pour tenter de grandes entreprises.

Certes, les hommes qui dirigent la Société du Crédit mobilier sont trop sages et trop prudents pour qu'à l'abri d'une telle situation, ils fassent légèrement ou imprudemment des entreprises mal combinées; au contraire, nous savons et nous affirmons qu'ils sont beaucoup plus sévères défenseurs des intérêts qu'ils représentent que de leurs propres intérêts : aussi nos remarques ne peuvent ni ne doivent les atteindre, et nos observations ne portent que sur l'institution, qui, indépendamment de la garantie de l'association contre les pertes individuelles et isolées, a, en outre, l'avantage, par sa forme anonyme, de faire échapper les administrateurs à toutes les conséquences fâcheuses qu'éprouveraient les banquiers qui auraient été assez imprudents pour s'aventurer un peu trop hardiment. C'est cette situation exceptionnelle, inouïe, qui fait la force du Crédit mobilier et annule toutes les autres influences.

La Société du Crédit mobilier n'a pas encore exercé son influence en dehors du marché français, mais il est facile de prévoir que lorsque pendant quelques années, elle aura consolidé et développé sa situation, elle pourra faire au dehors une concurrence aussi redoutable que celle qu'elle a entreprise avec tant de succès sur le marché français. Les administrateurs du Crédit mobilier se feraient, néanmoins, une illusion s'ils attribuaient, d'une manière exclusive, leur grande influence à la direction qu'ils ont donnée à leurs travaux. Ce qui les a soutenus et protégés, c'est la forme anonyme qu'ils ont obtenue et l'esprit d'association qui a aggloméré dans leurs mains des capitaux considérables.

La forme de la Société anonyme a encore cet avantage en affaires, qu'annulant la responsabilité personnelle, elle donne aux administrateurs une liberté d'esprit, une indépen-

dance, un entrain, disons le mot, une audace heureuse et féconde qui leur permet de ne pas reculer devant tout ce qui est nouveau, hardi et considérable. De sa nature, l'argent est timide ; il n'aime pas à être seul, d'abord. C'est pour cela qu'il recherche l'association. Puis, il a besoin pour entreprendre d'une impulsion indépendante. Quand un général risque sa tête, cela paralyse son bras. Mais quand un général n'a d'autre préoccupation que celle de la victoire, il va en avant : ce général-là est un administrateur d'une Société anonyme. Il a la responsabilité morale, et elle est suffisante pour le contenir dans les limites de la prudence. Mais il n'a pas la responsabilité matérielle qui aurait pu l'annihiler. Les administrateurs du Crédit mobilier sont exactement dans la même situation, et c'est pour cela qu'ils font de grandes et lucratives affaires, devant lesquelles un banquier isolé, tout puissant qu'il soit, hésite et recule.

Pour résumer en deux mots les avantages tout particuliers des institutions du genre du du Crédit mobilier, nous dirons qu'elles ont à la fois la force et l'impulsion : la force par l'association ; l'impulsion par la forme anonyme.

Tels sont les avantages, voici maintenant les dangers.

Si une institution telle que le Crédit mobilier est constituée en monopole, elle peut paralyser l'industrie qu'elle est appelée à vivifier. En effet, ayant exclusivement à sa disposition la force que donne l'association des capitaux et l'impulsion que donne la forme anonyme, elle doit vaincre d'abord et annuler totalement ensuite tous les efforts individuels. Il n'y a plus de banquiers devant le Crédit mobilier. Il les a déjà paralysés, et il finira par les supprimer complétement, si cela dure. Le Crédit mobilier, c'est-à-dire une seule institution de ce genre, tout-puissant qu'il est, ne peut pas répondre à tous les besoins de l'industrie, des finances et du commerce. Quoique très-riche, il ne l'est pas assez pour commanditer toute l'activité de la France ; quoique ses administrateurs soient des hommes éminents, ils ne pourraient suffire à la direction de toutes les grandes affaires de notre pays. Mais s'ils ne peuvent faire tout, ils peuvent tout empêcher en étouffant tout effort individuel, et il faudrait ne pas connaître la nature humaine pour ne pas discerner la tendance et douter du résultat. Ainsi une seule institution de ce genre ne peut pas faire toutes les affaires, mais elle empêche nécessairement toutes celles qu'elle ne fait pas.

Le remède est dans la création d'institutions analogues, car ce n'est pas l'association et la forme anonyme qui créent le danger ; c'est le monopole. Que l'institution ne soit plus unique, l'équilibre est aussitôt rétabli. D'abord, les forces individuelles qui n'avaient pu trouver place dans l'institution unique, trouvent à s'utiliser. Il n'y a plus de forces perdues. Ensuite, les affaires ne sont plus condamnées à subir la loi absolue d'une dictature financière ou à avorter. La concurrence réglée, limitée, a remplacé le monopole.

On comprend que nous ne faisons ici que tirer la conséquence logique du principe qui a présidé à l'institution du Crédit mobilier. Nous déduisons l'avenir ; nous ne constatons pas le présent. Le Crédit mobilier n'a encore fait entrevoir que ses avantages. Les hommes qui le dirigent sont tout à fait supérieurs, et ont été à la fois heureux et habiles. Mais nul ne peut détruire la *force des choses*. La force des choses développera les graves dangers que nous signalons dans une Société unique de crédit mobilier. On peut s'apercevoir déjà, ainsi que nous le disions en commençant cet article, que les banquiers, c'est-à-dire les capitaux individuels, ont été réduits à l'inaction. La conséquence de cette annulation de forces ne tardera pas à se faire sentir. Il faudra bien alors qu'on applique le remède.

J. Mirès.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Réception du chemin de Valence à Avignon.

Marseille, 27 juin 1854.

Le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, section de Valence à Avignon, longueur 125 kilomètres, a été reçu officiellement aujourd'hui par M. le comte E. Dubois, directeur général des chemins de fer. L'ouverture au public est fixée à après-demain, 29 juin.

Par le fait de cette ouverture, Paris se trouve rapproché de Marseille de plus de douze heures à la descente, et de vingt-quatre heures à la remonte. Le voyage de Paris à Marseille, malgré la lacune de Lyon à Valence, va pouvoir se faire, aussitôt après l'ouverture de Chalon à Lyon, c'est-à-dire à dater du 10 juillet prochain, en vingt-quatre heures, en partant de Paris le soir ; le retour de Marseille à Paris s'effectuera dans le même temps, en partant de Marseille le matin.

Quelle merveilleuse conquête du génie humain, et par quels prodiges non moins merveilleux, cet admirable résultat a-t-il été obtenu !

Le voyage de Valence à Marseille, tel que nous l'avons fait aujourd'hui, avec un train spécial s'arrêtant aux principaux ouvrages d'art exécutés sur la route, confond l'esprit, en même temps qu'il l'élève et l'emplit d'un noble orgueil.

Impossible de dire en une fois et en une heure tout ce que nous avons vu et admiré pendant tout un jour, depuis sept heures du matin jusqu'à huit heures du soir ; nous essaierons à peine de l'indiquer.

De Valence à Avignon, les travaux d'art sont très-nombreux ; mais, sauf trois ou quatre qui méritent une mention particulière, ils ne sont pas très-considérables.

Les ouvrages dont nous voulons parler sont d'abord les deux ponts en pierres de six arches chacun, construits sur la Drôme et sur les Aygues et le pont en tôle de Roubion. Les deux premiers offrent une grande élégance de lignes et se font remarquer par l'emploi de matériaux du pays, d'un excellent effet artistique. On ne peut en dire autant du pont en tôle, dont la grâce est le moindre mérite, mais qui a eu l'avantage spécial d'éviter de relever de deux à trois mètres un remblai qui se prolonge pendant plus de 5 kilomètres.

Un autre travail d'art digne de remarque, et qui frappera beaucoup les voyageurs par son aspect grandiose et pittoresque à la fois, c'est la tranchée de Châteauneuf-du-Pape, exécutée à pic dans la montagne, et dont les déblais ont conquis au chemin une plate-forme aux dépens du lit du fleuve. La hardiesse de cette tranchée, l'élévation des rochers qui dominent la voie, leur déchiquetage capricieux et les grandes ombres qu'ils projettent, n'étonnent pas moins que le voisinage immédiat du fleuve, dont les eaux viennent se briser en bouillonnant contre une jetée en pierre dont le cube ne représente pas moins de 50,000 mètres de maçonnerie.

Tout ce chemin et tous ces travaux, avec dix-huit stations, réparties sur 125 kilom., tout cela a été fait en deux ans, sous la direction générale de M. Paulin Talabot, directeur de la Compagnie, et la direction spéciale de M. Thirion, ingénieur en chef des ponts et chaussées, assisté de M. Molard, ingénieur, pour le département de la Drôme ; de M. Borrel, pour le département de Vaucluse, et de M. Berreins pour la voie. En même temps, bien entendu, on travaillait avec une activité égale sur la section de Valence à Lyon, qui comprend des travaux plus difficiles, plus considérables, notamment plusieurs souterrains, et dont l'achèvement peut néanmoins être fixé dès à présent à la fin de la présente année. Les entrepreneurs qui ont exécuté les travaux sont MM. Peto et Brassey, et MM. Parent et Schaken.

Ce qui distingue d'une façon toute particulière le chemin de Valence à Avignon, et nous en avons été fort touché comme actionnaire, c'est le nombre des communes traversées et desservies, leur population et surtout la valeur et l'abondance des produits à transporter. Sans parler du trafic à grandes distances, qui s'effectue par la route, trafic très-considérable, très-actif et qui est dévolu au chemin de fer sans aucune lutte avec la navigation, le trafic local est appelé à donner des produits importants, que la facilité et l'économie de transports multiplieront dans des proportions dont on peut se faire difficilement une idée. Déjà le chemin de fer de Marseille a développé autour d'Avignon des cultures maraîchères très-étendues, qui approvisionnent chaque matin le marché de Marseille et permettent d'y maintenir le prix des denrées à un taux abordable ; il en sera de même pour le chemin d'Avignon à Lyon, qui traverse sur beaucoup de points des terres excellentes et d'une grande fertilité, qu'habite une population très-intelligente.

Nous reviendrons plus au long un autre jour sur cette question si intéressante des produits probables du chemin de fer de Lyon à Avignon, et sur l'influence énorme que son achèvement doit exercer sur les recettes déjà si belles de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée; mais il nous est impossible de ne pas parler des merveilles, nous répétons le mot à défaut d'autre plus expressif, que nous avons admirées sur la ligne d'Avignon à Marseille.

Viaduc de la Durance, pont de Tarascon sur le Rhône, viaduc d'Arles, viaduc de Saint-Chamas, souterrain de la Nerthe, sont autant d'œuvres, disons mieux, de chefs-d'œuvre gigantesques, inouïs, que l'on coudoie tous les jours, sur ou dans lesquels on court à raison de dix ou douze lieues à l'heure, mais que l'on ne voit pas, que l'on ne connait pas, et dont, en dehors des hommes spéciaux, on connaît à peine les noms.

Les vastes plaines de la Durance et de la Crau, et toute cette partie de la Provence comprise entre les Alpines, le Rhône et la mer, sont pleines des travaux de ce genre, et nous voulons en esquisser un jour l'histoire. Craponne, Talabot, Montricher, seront les héros de ces histoires. Craponne, le Riquet méconnu, ruiné, empoisonné, de François Ier et de Henri II, Craponne qui a transformé un tiers des déserts de la Crau en prairies qui valent aujourd'hui de 4 à 6,000 l'hectare; — Montricher, qui a repris l'une des idées de Craponne, l'un de ses rêves, si vous voulez, le canal de la Durance à Marseille, qui en a fait son œuvre à lui, qui a creusé, pour la mettre à exécution, plus de 22 kilom. de tunnels dans le granit, qui a élevé l'aqueduc de Roque-Favour, et qui, plus heureux que Craponne, a la gloire et le bonheur de voir aujourd'hui des jardins, de la verdure, un véritable paradis terrestre, un Eden là où il n'y avait encore, il y a peine quelque années à peine, que de la poussière, de la roche nue et un sable calciné; — Talabot, qui a conçu et exécuté le chemin de fer de Marseille à Avignon, que nous avions déjà parcouru bien des fois, mais dont nous n'avions jamais vu de près les travaux, compris les difficultés et les mille obstacles qui semblaient le rendre impossible.

Le nom de M. Talabot nous a ramené au chemin de fer; restons-y un instant. Le chemin ne doit pas s'arrêter à Marseille; d'une part il doit se prolonger sur Toulon, notre grand port militaire; de l'autre, il doit descendre du plateau où sa vaste gare est établie et qui domine la ville, jusqu'aux abords de la Jolliette, port nouveau et déjà insuffisant. A la Joliette, le chemin de fer ne se termine pas comme on pourrait le croire: il ne s'arrête pas devant l'immensité; il rencontre d'abord les Docks de la Joliette, concédés à la ville de Marseille et que celle-ci a rétrocédés à M. P. Talabot; il rencontre ensuite son véritable prolongement, des bateaux à vapeur qui le continuent jusqu'en Afrique, jusqu'à Alexandrie, la route de l'Inde, jusqu'à Constantinople et la mer Noire, la route de la justice et du droit, la route de la gloire aujourd'hui, la route de la fortune, la route d'un commerce nouveau demain.

Parmi les services maritimes qui continuent ainsi le chemin de fer de la Méditerranée, les plus importants sont ceux établis et dirigés par les Messageries impériales.

Ces vieux rois, un peu despotes, des transports de terre ont su prévenir une abdication inévitable au moyen d'une habile et ingénieuse transformation. De messagistes, ils se sont d'abord fait rouliers, non pas en concurrence avec les chemins de fer, mais d'accord avec eux. Puis est venu l'abandon par l'État, à la suite d'observations réitérées des chambres, du service onéreux des paquebots-poste de la Méditerranée; les Messageries l'ont repris moyennant une subvention de beaucoup inférieure à la perte annuelle que faisait le Trésor; ils l'ont transformé, complété, rendu industriel et commercial, au lieu d'officiel, sans lui rien faire perdre de sa régularité; ils ont refondu les navires, changé les machines, renouvelé les coques; ils ont fait des constructions nouvelles, ils ont doublé la flotte qu'ils avaient reçue de l'État et donné par leur exemple une impulsion aux entreprises maritimes du port de Marseille; en un mot, ils ont fait à la France une position digne d'elle dans la Méditerranée.

Tout cela méritait bien d'être dit, n'est-ce pas? Cela mérite surtout d'être examiné, vu de près. Nous irons demain, nous irons à la Joliette, où est la flotte active; puis, nous irons à la Ciotat, l'arsenal des Messageries, leur Mourillon, où ils construisent tout, coques et machines, avec une perfection qui a fait de ces chantiers et de ces ateliers une des grandes forces productives de la France.

Ainsi donc, en route demain, et à la semaine prochaine une nouvelle lettre.

Ad. Blaise (des Vosges).

P. S. J'oubliais de vous dire, ce qui est important, que les récoltes sont superbes partout; on moissonnait ce matin aux environs de Valence.

La soie a parfaitement réussi cette année: éclosion parfaite, feuille abondante et saine, pas de chaleur excessive, pas de touffes, pas de muscardine, beaucoup de soie, de bonne soie. On file partout maintenant, tout le monde est content, et l'on ne trouve plus que le pain soit cher depuis qu'on a le moyen de le payer.

Ad. B. (d. V.)

Fusion normande.

Les projets de fusion entre les divers chemins qui forment le groupe de Normandie et de Bretagne ne sont pas précisément abandonnés; mais les négociations ne paraissent pas devoir très-prochainement aboutir; en attendant on nous demande si les anciennes proportions précédemment adoptées entre les diverses Compagnies seront maintenues. Evidemment il n'en peut pas être ainsi, car depuis lors des appels de fonds ont été faits sur les chemins de Cherbourg et l'Ouest; la Compagnie de Dieppe, qui pensait être exonérée du chemin de Fécamp, a été forcée de l'exécuter. Enfin, le cours des actions est encore un élément qui rend nécessaire une nouvelle combinaison financière, laquelle, naturellement, changera toute l'économie de la combinaison financière qui avait prévalu l'année dernière.

Devina.

Chemin de Paris à Nevers.

La concession du chemin de Paris à Nevers est une chose résolue. Le gouvernement, qui veut donner une juste satisfaction à tous les intérêts légitimes, ne pouvait s'opposer à la construction d'un chemin aussi important que celui de Paris à Nevers, à travers les vallées de l'Essonne et du Loing.

Ce chemin doit relier des contrées importantes, aux grandes voies de communication et à Paris; en outre, il donnera une juste satisfaction à de grands intérêts et à de justes espérances. Nous avons avons déjà annoncé que des compagnies très-sérieuses avaient offert de construire sans subvention le chemin de Paris à Nevers, en le reliant à Corbeil au chemin d'Orléans, ou à Fontainebleau, au chemin de Paris à Lyon; il devenait par suite évident que les propositions, faites par le chemin de fer Grand-Central de le construire, seraient favorablement accueillies; il ne restait plus qu'à déterminer le tracé, et à savoir auquel des deux chemins d'Orléans et de Lyon il serait relié. Ainsi que nous l'avons déjà fait connaître, plusieurs propositions avaient été faites pour parvenir à mettre d'accord les divers intérêts engagés dans cette affaire; en dernier lieu, il avait été convenu que le chemin de Nevers viendrait s'embrancher à Corbeil; mais il paraît que les conditions auxquelles cette adjonction aurait lieu n'ont pas eu l'agrément de la majorité du Conseil d'administration de la Compagnie d'Orléans, et, en conséquence, de nouvelles négociations ont été entamées. En attendant, la concession du chemin direct sur Nevers, arrêtée en principe, a été ajournée.

C. Devina.

Chemins de Rouen et du Havre.

Les chemins de Paris à Rouen et au Havre ont éprouvé, cette semaine, un mouvement de hausse assez considérable et qui a été très-remarqué; quelques personnes ont pensé par suite, qu'un projet de fusion partielle était repris. Nous regrettons d'avoir à démentir ces espérances. La hausse éprouvée sur les actions des chemins de Rouen et du Havre est due d'abord au bruit qui s'est répandu que les Compagnies de Rouen et du Havre

étaient disposées à distribuer une partie de leurs réserves accumulées, et ensuite aux négociations suivies avec la batellerie. On sait que depuis de nombreuses années une lutte fâcheuse était engagée entre la navigation et les chemins de Paris à Rouen et au Havre; les pertes essuyées dans cette guerre par les deux industries ont été si notables, qu'elles ont senti la nécessité de se rapprocher, et les négociations ont enfin abouti à un résultat qui, en sauvegardant l'intérêt du commerce, permettra d'espérer, pour ces voies de transport, un résultat équitable et en harmonie avec les services qu'elles rendent.

C. Devina.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

Les travaux complémentaires que le mauvais temps avait rendu nécessaires sur la section de Chalon-sur-Saône à Vaise, sont aujourd'hui entièrement terminés.

Les commissaires désignés par M. le ministre des travaux publics doivent, au premier jour, procéder à la réception des voies. L'exploitation, pour le service des voyageurs, commencera le lundi 10 juillet. Nous avons déjà dit que l'ouverture se ferait sans inauguration solennelle.

C. Devina.

Chemin de fer de Lyon à Genève.

La Compagnie du chemin de Lyon à Genève, pour satisfaire au désir d'un grand nombre d'actionnaires, vient de décider qu'elle émettrait ses titres au porteur. La Compagnie n'a pas voulu rester la seule à avoir encore des actions nominatives et être privée plus longtemps des avantages dont jouissent déjà les Compagnies qui ne datent pas de plus loin qu'elle.

Toutefois, elle n'a rien voulu précipiter, et elle a attendu que les circonstances générales et la situation de la place rendissent facile à tous le versement de 50 fr. par action, nécessaire pour l'échange des titres. Le moment est parfaitement opportun pour l'exécution d'une pareille mesure.

Le Conseil donne, d'ailleurs, toutes les facilités possibles pour ce versement, puisqu'il le laisse facultatif pendant un délai de cinq mois et demi, et que ce n'est qu'à dater du 1er janvier prochain que la peine de l'intérêt moratoire sera appliquée, et que jusque là les 4 0/0 payés par la Compagnie pendant les travaux se compenseront avec les 4 0/0 retenus sur les versements non effectués.

Les ateliers sont ouverts et les ouvriers en pleine activité sur les deux portions de la ligne adjugées à de puissantes maisons de construction; l'une, à MM. Fox et Henderson; l'autre, à MM. Parent, Schaken, Brassey et Buddicom.

L'encaissement de 4 millions va permettre non-seulement d'imprimer aux travaux entrepris une activité nouvelle, mais d'en adjuger d'autres, et de mettre en exploitation l'année prochaine, outre les 75 kilomètres de Lyon à Bourg, annoncés à l'assemblée générale, 33 kilomèt. de Mâcon à Bourg, et 48 d'Ambérieux à Culoz, c'est-à-dire d'ouvrir une communication non interrompue de la frontière de Savoie à Lyon et à Paris.

Tels sont les motifs qui ont déterminé le Conseil à l'adoption d'une mesure où le soin de l'intérêt des actionnaires s'accorde avec les règles de la plus stricte prudence.

F. Solar.

Chemins de fer du Midi.

Par décision du 10 juin, S. Exc. le ministre des travaux publics a définitivement approuvé l'avant-projet de l'emplacement de la gare du chemin de fer de Bordeaux à Cette dans la ville de Toulouse.

Cet emplacement est celui auquel se sont rattachés les différents avis de la Compagnie, de la commission d'enquête et le conseil municipal en face de l'écluse Bayard.

Le ministre n'a donné cette approbation que sous la réserve des observations et consentements fournis par la Compagnie.

Voici les renseignements que nous recevons au sujet de la gare de Toulouse :

La gare des voyageurs sera placée entre le pont Riquet et le pont Bayard; la gare des marchandises entre ce dernier et le pont Matabiau.

L'entrée principale des deux gares sera sur l'axe de la rue Bayard, mise en communication avec elle par un pont en maçonnerie sur le canal du Midi. Elle sera décorée par une porte monumentale en pierre de taille, et sera constituée par une cour commune, d'où l'on se dirigera, à droite, vers la cour des voyageurs, et à gauche, vers celle des marchandises.

La cour des voyageurs aura de plus une seconde entrée, placée à son extrémité opposée du côté du pont Riquet. Celle des marchandises aura aussi une seconde entrée du côté du pont Matabiau.

On se rappelle enfin que, par une délibération du 17 janvier dernier, la ville a consenti à l'élargissement, à ses frais, de la rue Bayard, en lui donnant 30 mètres de largeur; elle éclairera cette roue, la fera paver en cailloux étêtés et y construira des trottoirs.

C. Devina.

La Compagnie du Midi déploie la plus grande activité sur la section de Bordeaux à Bayonne.

La section de Dax à Saint-Esprit occupe environ deux mille ouvriers. Sur plusieurs points les chantiers sont en fonction jour et nuit. Des moyens d'activité plus puissants vont encore être employés, grâce à l'arrivée successive d'environ huit cents ouvriers mécaniciens, charpentiers et forgerons venus de Paris. Outre les trucks amenés par le vapeur *Comte d'Erlon*, une machine à percer les rails est arrivée par la voie de terre, d'autres sont incessamment attendues.

Le pont du Bidougau emploie 1,000 mètres cubes de pierre : c'est une masse de maçonnerie un peu importante; pour l'exécuter, vingt jours sont accordés à l'entrepreneur. Ce qui a été fait depuis les huit jours qu'il est à l'œuvre prouve qu'il aura terminé dans le délai fixé.

Hier a été commencé le tunnel qui passe sous la rampe de la citadelle; il sera terminé avant un mois.

Tous les rails nécessaires à la voie entre Saint-Esprit et Morceux seront concentrés ici.

Un marché passé par la Compagnie avec les frères Pauc assure l'arrivée à Bayonne, chaque semaine, de 600 tonnes de bois venant du haut Adour. Vers la fin du mois, une locomotive sera amenée à Saint-Esprit.

On a commencé la pose des traverses et des longrines à Dax. Bientôt les rails seront placés. La semaine prochaine, cette opération commencera au Boucau.

Il n'est pas douteux aujourd'hui que la section de Bordeaux à Bayonne ne soit inaugurée le 14 août.

Chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

Convention entre le président du Conseil des ministres, ministre des finances, le ministre des travaux publics et le président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel.

L'an mil huit cent cinquante-quatre, et le 27 du mois d'avril,

Entre le président du Conseil des ministres, ministre des finances, le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous réserve de l'approbation du Parlement, d'une part;

Et M. Charles-Pierre-Eugène Laffitte, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, agissant en vertu de pouvoirs qui lui ont été donnés par le Conseil d'administration, suivant la délibération du 6 avril 1854 ci-annexée, et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale dans un délai d'un mois au plus tard, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er.

La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, tout en se conformant aux conditions de la convention du 1er mars 1853, de la loi du 29 mai suivant, et du cahier des charges y annexé, sauf dans les dispositions auxquelles il serait dérogé ou auxquelles il serait apporté des modifications par le présent traité, est autorisée à n'exécuter et à n'exploiter que le tronc du chemin de fer d'Aix par Chambéry à Saint-Jean-de-Maurienne, de manière cependant à ce que toutes ses sections soient entièrement pratica-

bles et puissent être exploitées à l'expiration du mois de juin 1856.

Art. 2.

Les expropriations ou les travaux seront commencés dans le délai de trois mois à dater de l'approbation législative du présent traité, et dans le délai de six semaines à partir de l'approbation ministérielle des projets, laquelle sera notifiée incessamment à la Compagnie.

Art. 3.

Les travaux seront exécutés avec la plus grande économie, ainsi qu'il est dit à l'art. 19 du cahier des charges, et de telle manière que la dépense totale de ce tronc, et de tout son matériel mobile, portée au devis mentionné à l'art. 8 du cahier des charges, ne dépasse en aucun cas la somme de 15 millions, y compris les autres frais et toutes les sommes dépensées à quelque titre que ce soit, d'après l'état de situation de la Compagnie approuvé par le Gouvernement.

Art. 4.

A cet effet, la Compagnie est autorisée à ne construire que des gares et des stations provisoires; à n'établir que des guérites pour les cantonniers; à réduire à dix le nombre des locomotives pour tout le tronc susdit; à ne pourvoir tout le reste du matériel mobile qu'en proportion dudit nombre de locomotives, et elle n'est pas tenue de clôturer le chemin dans toute son étendue; le tout en égard à la sûreté des voyageurs, à la rapidité du parcours, aux exigences d'une bonne exploitation, et enfin à la nécessité de pourvoir toutes les stations des terrains nécessaires à leur établissement définitif, dans la prévision de l'accomplissement des lignes fixées dans le cahier des charges.

Art. 5.

Dans le cas où la Compagnie remplacerait plus tard les constructions provisoires par des bâtiments définitifs, la dépense des premières ne sera pas moins comprise dans le compte capital mentionné à l'art. 8 du cahier des charges.

Art. 6.

Le dépôt du cautionnement fait par la Compagnie d'après l'art. 52 du cahier des charges lui sera intégralement restitué au fur et à mesure qu'elle prouvera avoir exécuté des travaux, payé des terrains ou fourni des matériaux acceptés par l'administration pour une valeur double de la somme demandée sur le cautionnement. Ces retraits, sauf le dernier, ne pourront être moindres de 200,000 fr. chacun.

Art. 7.

Si dans les délais fixés à l'art. 2 du présent traité, et sans autre mise en demeure, la Compagnie ne s'est pas mise à même de commencer et de continuer les travaux, la moitié du cautionnement restera acquise de plein droit au Trésor public.

Si dans les trois mois suivants, et après une mise en demeure notifiée par l'administration dans le courant du deuxième mois, la Compagnie ne se trouve pas en mesure de commencer et de continuer les travaux, elle encourra la déchéance de la concession, et le cautionnement de quatre millions et demi sera définitivement acquis au Trésor.

Art. 8.

Faute par la Compagnie d'avoir exécuté et terminé les travaux du tronc d'Aix à St-Jean-de-Maurienne dans les délais fixés à l'art. 2 du présent traité, elle encourra la déchéance de la concession, et lui seront appliquées les dispositions de l'art. 70 du cahier des charges, sauf les cas de force majeure mentionnés au cahier des charges, et constatés comme il est dit à l'art. 81 du même.

Art. 9.

Dans le délai de six mois à partir du premier juillet 1856, et après une mise en demeure notifiée par l'administration dans le courant du quatrième mois, la Compagnie devra déclarer au Gouvernement si elle entend poursuivre la construction de toutes les lignes comprises dans sa concession.

En cas d'affirmative, elle continuera l'exploitation de la ligne d'Aix à St-Jean-de-Maurienne, et les dispositions du cahier des charges seront maintenues.

Si, à la même époque, la Compagnie ne se croyait pas en mesure d'achever le réseau tout entier, ou si elle croyait devoir renoncer à sa concession, le Gouvernement entrerait en pleine possession du tronc d'Aix à St-Jean-de-Maurienne, des terrains, des bâtiments et de tout le matériel nécessaire à son exploitation, en remboursant les dépenses mentionnées à l'article 3 du présent traité jusqu'à concurrence du *maximum* fixé audit article 3 en inscription de rentes 5 0/0 au pair.

Les approvisionnements qui n'excéderont pas les besoins de l'exploitation du chemin pendant six mois seront rachetés par le Gouvernement au prix coûtant, dûment constaté, et payé à la Compagnie dans le délai de deux mois, à dater du jour de la réception du chemin.

Art. 10.

Après un nouvel appel d'un dixième des actions fait dans le délai que le Conseil d'administration jugera convenable, la Compagnie pourra créer des obligations ou contracter des emprunts jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour l'entier achèvement du tronc d'Aix à St-Jean-de-Maurienne, même au delà des sommes nécessaires pour compléter le chiffre de 15 millions s'ils ne suffisaient pas pour l'achèvement total du tronc susdit, mais sans que le remboursement par l'État, stipulé au § 3 de l'article précédent, s'étende à cet excédant quel qu'il puisse être.

Art. 11.

Dans le cas où la Compagnie déclarerait qu'elle est disposée à poursuivre la construction des lignes d'après le cahier des charges, elle devra, dans les six mois de sa déclaration, avoir consacré une somme d'au moins deux millions en acquisitions de terrains, en ouvrages, ou en fournitures de matériaux pour les nouvelles lignes. Faute par la Compagnie de pouvoir dûment justifier l'accomplissement de cette condition dans le délai susdit, et après une mise en demeure notifiée par l'Administration dans le courant du troisième mois, la Compagnie sera déchue de la concession des lignes susmentionnées. Le Gouvernement aura le droit d'entrer en possession du tronc d'Aix à St-Jean-de-Maurienne, et la Compagnie encourra la perte d'un million et demi, somme qui sera acquise au Gouvernement par la retenue que celui-ci fera de tous les travaux utiles exécutés sur les lignes pendant l'espace de temps susdit, si ces travaux s'élèvent à ladite somme ou au delà. Dans le cas où la valeur de ces travaux resterait audessous de la somme d'un million et demi, le Gouvernement prélèverait la différence sur la somme qui, aux termes de l'art. 9 du présent traité, doit être remboursée à la Compagnie en inscriptions de rentes 5 0/0 au pair.

Le cas échéant, le prélèvement aura lieu en inscriptions de rentes au même taux.

Art. 12.

Dans le cas où la Compagnie ne poursuivrait pas son entreprise avant que le Gouvernement prenne possession du tronc d'Aix à Saint-Jean-de-Maurienne, elle devra après sa réception générale et définitive faire exécuter à ses frais le bornage contradictoire, et dresser le plan cadastral du chemin, conformément à l'art. 67 du cahier des charges.

Art. 13.

Si la Compagnie donnait suite à sa concession, le délai de quatre ans fixé pour l'exécution des travaux à l'art. 3 du cahier des charges ne datera que du jour où elle aura déclaré au Gouvernement de vouloir poursuivre la concession.

Il en sera de même pour le délai de rigueur porté à l'art. 70 du cahier des charges.

La durée de la concession portée à l'article 11 du cahier des charges ne partira que de l'expiration du terme fixé ci-dessus.

Le rachat prévu à l'art. 16 du cahier des charges ne pourra avoir lieu avant l'expiration de trente ans, à dater du jour de l'ouverture de l'entier réseau des chemins de fer concédés.

En général, tous les délais stipulés au cahier des charges seront prolongés dans la même proportion.

Art. 14.

La faculté réservée au Gouvernement par l'art. 9 du cahier des charges d'apporter des modifications aux prescriptions techniques des articles y désignés s'étendra aux prescriptions de la même nature, et notamment à celles portées aux art. 28, 30, 36, 40, 41 et 44 du cahier des charges susdit.

Art. 15.

L'art. 4 du cahier des charges est modifié de la manière suivante :

La Compagnie doit pourvoir à tous les cas.

et faire face à tous les événements tant ordinaires qu'extraordinaires, sans pouvoir se soustraire aux obligations dont elle s'est chargée, ni prétendre à aucune compensation, hormis les cas de troubles politiques qui rendraient impossible la continuation des travaux, le cas où la guerre d'Orient, entrant dans une nouvelle phase, amènerait les Puissances occidentales à agir activement en Italie, en Allemagne ou en Belgique, et celui où le Gouvernement en ferait suspendre l'exécution selon ce qui est dit à l'art. 74 du cahier des charges.

Art. 16.

A l'effet de pourvoir à ce que, dans le cas où la Compagnie ne poursuivrait pas son entreprise, le réseau du chemin de fer déterminé dans le cahier des charges puisse être complété par tels moyens qui seront jugés les plus convenables sous tous les rapports, le Gouvernement fera vérifier, par les ingénieurs chargés et de l'examen des projets déjà présentés par la Compagnie et de la surveillance des travaux, tous les tracés et profils proposés pour les deux sections d'Aix à la frontière génevoise, de Chambéry par Saint-Genix à la frontière de France, comme il fera étudier d'autres tracés des mêmes lignes, et tous leurs détails techniques, de manière à ce qu'il puisse en arrêter définitivement le tracé et le profil, et se fixer sur le prix de revient réel de ces lignes.

Art. 17.

Les frais des études faites par les ingénieurs du Gouvernement pour lesdites lignes de Chambéry par Saint-Genix à la frontière de France, et d'Aix à la frontière génevoise, seront remboursés par la Compagnie, si, d'après ce qui a été dit à l'article 11 du présent traité, elle venait à entreprendre l'exécution de ces lignes, et les plans et études dont il est question resteront acquis à la Compagnie.

Art. 18.

Les Commissaires du Gouvernement institués près de la Compagnie d'après l'art. 69 du cahier des charges exerceront le contrôle et la surveillance portés à l'art. 65 du même cahier sur les opérations de la Compagnie concessionnaire, et sur l'exécution des travaux, de la manière fixée dans les règlements techniques et administratifs arrêtés par le Gouvernement.

Art. 19.

Le présent traité ne sera valable qu'après la sanction législative.

Fait à Turin les jour, mois et an que dessus.

Le Président du Conseil d'administration,
Signé CHARLES LAFFITTE.

Le Président du Conseil des Ministres, Ministre des Finances,
Signé C. CAVOUR.

Le Ministre des Travaux Publics,
Signé PALEOCAPA.

Chemin de fer de Paris à Orsay.

RAPPORT

A MM. les actionnaires de la Compagnie.

(Suite.)

Eh bien! Messieurs, nonobstant les délais inévitables de l'expropriation forcée, qui nous ont conduits jusqu'à la fin de février, les travaux sur Orsay ont été poussés avec une telle activité, que cette seconde section pourra être livrée à la circulation en même temps que la première. C'est à ce double résultat qu'ont tendu tous nos efforts; il vous appartient de les apprécier. Par l'art. 2 du nouveau cahier des charges, la Compagnie devait soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, le projet de tracé entre Palaiseau et Orsay, dans les conditions les plus propres à favoriser l'emploi du matériel articulé; nous avons, en conséquence, saisi cette occasion de mettre en relief les avantages économiques des courbes à petits rayons, avantages qui n'avaient pu être réalisés sur le chemin de Paris à Sceaux.

En effet, sur cette première ligne, où l'on a pu acquérir la preuve de la supériorité du matériel articulé, au point de vue de la traction et de la facilité de parcours, il avait été impossible de tirer partie des courbes à petits rayons pour réduire les dépenses de premier établissement, parce qu'en raison du voisinage de la capitale, l'administration supérieure avait prescrit à la Compagnie de franchir, soit en dessous, soit en dessus, les principales routes traversées par le railway, exigence qui avait rendu les travaux d'art très-coûteux et occasionné des mouvements de terre très-considérables. Les conditions de la section d'Orsay diffèrent essentiellement de celles de Paris à Sceaux. Malgré son peu d'étendue, elle est située dans une vallée assez accidentée pour servir de démonstration au principe des petites courbes, en ce qui touche la diminution des frais de premier établissement d'un chemin de fer; et là, cette démonstration était d'autant plus facile, que le tracé de la Compagnie pouvait être mis en parallèle avec celui des grandes courbes dressé par les ingénieurs du Gouvernement.

Sans entrer ici dans des détails trop techniques, nous nous contenterons de faire observer que sur le premier kilomètre, entre deux points où les tracés comparés se rencontrent, celui à petites courbes a permis de réaliser une économie de 63,000 mètres cubes de terrassement pour un allongement de 55 mètres seulement, quoique le rayon des courbes employées ne descende pas au-dessous de 125 mètres.

Nous n'allons pas jusqu'à dire que ces différences se reproduisent dans la même proportion sur l'ensemble de la ligne; mais toujours est-il que le total des déblais transportés en remblais est à peine de 36,000 mètres cubes, pour une longueur de 4,200 mètres, soit moins de 9 mètres par mètre courant pour une voie, chiffre rarement atteint dans les autres chemins; nous ajoutons que, sur 36,000 mètres cubes, 14,000 sont employés à l'établissement de la courbe de rebroussement, à Orsay; d'où il faut conclure que, si le chemin ne s'était pas arrêté à ce point, la moyenne des terrassements aurait pu tomber jusqu'à 7 mètres par mètre courant. Or, ce résultat, entièrement dû à l'emploi des courbes à petits rayons, bien qu'il ne s'applique qu'à un parcours restreint, est d'autant plus important à enregistrer qu'il consacre les évaluations de la Commission ministérielle des chemins de fer à bon marché, et celles de MM. Mary, inspecteur divisionnaire, et Lechatelier, ingénieur en chef des mines, dans leur intéressant rapport sur l'application du matériel articulé aux lignes secondaires du réseau général des chemins de fer de France.

Nous passons au matériel :

Vous avez dû remarquer, Messieurs, que, par la convention conclue avec M. le ministre des travaux publics, nous étions tenus de réduire de trente centimètres (0m,30) environ la largeur de notre voie, pour la ramener à la largeur commune aux autres lignes. L'accomplissement de cette condition soulevait de grands obstacles, tant au point de vue de la voie, qu'à celui du matériel roulant.

Pour exploiter une voie plus étroite, il fallait modifier tout notre matériel roulant. Pour les voitures, on pouvait à la rigueur, en choisissant la saison d'hiver, durant laquelle on n'en utilise qu'une partie, les faire passer successivement par les ateliers pour y être rétrécies; mais, pour les locomotives, il y avait impossibilité de procéder ainsi; nous n'en possédions pas un assez grand nombre pour les dédoubler; l'opération du rétrécissement sur les locomotives demandait, d'ailleurs, des études préalables, et la construction nouvelle entraînait des délais fort longs.

Faire subir au matériel roulant la modification voulue par le cahier des charges, sans interrompre le service pendant longtemps, paraissait donc un problème d'une solution assez difficile; d'un autre côté, une interruption dans le service, eût-elle été même de courte durée, ne pouvait pas plus être admise dans l'intérêt public que dans celui de la Compagnie.

Dans cette situation, nous n'avons trouvé d'autre moyen que celui de poser, sur la ligne de Paris à Sceaux, un troisième rail à la largeur de la voie nouvelle, et d'établir aussi trois rails sur le prolongement de Bourg-la-Reine à Orsay, de manière à exploiter simultanément et partout les deux largeurs de voie.

A l'aide de cette combinaison, et jusqu'à ce que la transformation de notre matériel soit complète, nous pourrons nous servir à la fois du matériel déjà mis à la nouvelle voie, et de celui qui n'aura pas encore été modifié.

La transformation effectuée, nous enlèverons le troisième rail; nous ne conserverons que la voie commune à toutes les lignes, et l'opération se trouvera ainsi définitivement consommée.

Nous ne nous sommes pas dissimulé que la pose d'un troisième rail entraînerait pour nous une augmentation de charges; mais nous avons en même temps considéré que la dépense ne serait pas perdue; qu'il nous resterait disponible une longueur de 22 kilomètres de rails, et que ces rails trouveraient plus tard leur emploi, soit pour l'entretien du chemin, soit lorsque, comme nous le fait prévoir notre cahier des charges, nous pourrions être tenus à la pose d'une double voie. C'est sur ces graves motifs, que nous nous sommes décidés : il n'y avait pas d'ailleurs, nous le répétons, d'autre expédient pour sortir d'embarras. Jusqu'ici, et comme on l'a vu plus haut, par suite de l'absence de marchandises sur la ligne de Sceaux, le matériel de la Compagnie ne renfermait que des machines uniquement affectées au transport des voyageurs. Il restait donc une grave question à résoudre, celle de l'application du système articulé aux machines à marchandises, dans lesquelles l'accouplement des roues est rendu plus difficile que dans les machines à essieux parallèles, par suite de la distance variable de ces mêmes roues.

Le plan d'une combinaison nouvelle, présenté par M. Arnoux à MM. Mary, Lechatelier, et aux ingénieurs constructeurs les plus compétents, ayant été par eux unanimement approuvé, on l'a mis sur-le-champ à l'étude, et les deux machines qui se construisent en ce moment, sous la direction de M. Meyer, l'un de nos plus habiles mécaniciens, sont destinées à combler la lacune signalée.

Ici, nous laissons parler le conseil des ponts et chaussées par l'organe de son rapporteur :

« Si les expériences auxquelles doivent être soumises ces machines pour constater définitivement et complémentairement les qualités du matériel articulé employé soit à la traction, soit aux transports sur les chemins à fortes pentes et à courbes de faibles rayons, réalisaient les espérances que l'on est fondé à concevoir d'après les résultats obtenus, il y aurait avantage à exécuter suivant ce système, que l'on pourrait appeler *système français*, les chemins de fer du réseau central et les embranchements des voies principales, lorsque ces embranchements auraient à traverser des pays très-accidentés, présentant des difficultés exceptionnelles, comme on en rencontrera lorsqu'on mettra en communication, par les montagnes de l'Auvergne, les villes de Lyon, Limoges, Toulouse et Bordeaux. »

Nous n'avons point à commenter ce langage officiel ; il émane d'une trop haute autorité pour que nous ayons à le faire valoir ; mais ce n'est pas moins avec un vif plaisir que nous le citons.

Il nous a paru, Messieurs, d'autant plus nécessaire de vous faire pénétrer dans ces détails, qu'ils devaient seuls vous permettre de mesurer les difficultés de toute nature que révélait l'exécution de nos engagements envers l'État, et la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui la Compagnie, par suite de la concession du prolongement sur Orsay.

Nous allons maintenant vous présenter les résultats de l'exploitation de notre ancienne concession de Paris à Sceaux :

Le dernier compte que nous avons eu l'honneur de vous rendre dans votre assemblée générale du 21 juin 1849 est arrêté au 31 décembre 1848, époque à laquelle le chemin a été placé sous le séquestre de l'État. Ce compte, qui, pour les exercices 1847 et 1848, se soldait en un déficit de 111,867 fr. 63 c., n'ayant été approuvé par vous que provisoirement, nous vous proposons de l'approuver définitivement.

Du 1er janvier 1849 au 1er novembre 1850, le chemin est resté sous le séquestre ; nous n'avons ainsi aucun compte d'exploitation à vous soumettre pour cette période. Celui qui a été établi par MM. les ingénieurs de l'État fait ressortir, en faveur du Trésor, un excédant de dépenses de 50,253 fr. 43 c., qui figure au passif de notre bilan.

Vous savez, Messieurs, tout ce qui s'est passé depuis ; nous croyons dès lors inutile de nous y appesantir de nouveau.

Au moment où nous avons repris l'administration de la Compagnie, le 1er janvier 1852, le compte du syndic, arrêté le 22 avril 1852 devant M. le juge-commissaire, présentait un excédant de dépenses sur les recettes de 238 fr. 48 c.

Là est le point de départ de notre nouvelle gestion.

Pendant le cours de l'année 1852, les recettes de l'exploitation se sont élevées, savoir :

Pour les voyageurs, à	279,312 80
Pour les bagages, à	4,219 95
Et pour recettes diverses, à	9,036 97
Ensemble à	292,599 72
Les dépenses se sont montées à	284,247 22
En sorteque cet exercice a laissé un excédant de recettes de	8,352 50

L'année 1853 a donné des produits plus satisfaisants.

Celui des voyageurs s'est élevé à	325,908 95
Celui des bagages, à	5,319 15
Et celui des recettes diverses, à	6,517 17
Ensemble à	337,745 27
Les dépenses de l'exploitation ont été de	297,264 45
Ce qui donne pour ce dernier exercice un excédant de	40,280 82

Le compte de profits et pertes se trouve donc crédité, pour ces deux exercices, d'une somme de 48,633 fr. 32 c. dont nous avons dû, aux termes des art. 27 et 28 de nos statuts, faire les emplois suivants :

1° Le fonds de réserve a été crédité d'une somme de trente mille sept cent trente-neuf francs cinquante centimes (30,739 fr. 50 c.), représentant le prélèvement de 5 0/0 sur les recettes brutes de l'exploitation, ci	30,739 50
2° Et dix-sept mille huit cent quatre-vingt-treize francs quatre-vingt-deux centimes ont été portés au compte d'amortissement, ci	17,893 82
Somme égale au montant du compte de profits et pertes,	48,633 32

Comme vous le voyez, Messieurs, ces résultats sont encourageants ; ils prouvent que, sans accroître ses dépenses, et même en les réduisant sur plusieurs services toutes les fois qu'il y a eu possibilité de le faire, le chemin de Sceaux a participé au mouvement progressif signalé depuis ces dernières années dans les recettes générales des chemins de fer ; c'est, au reste, un fait que démontre également la comparaison du nombre des voyageurs transportés pendant les sept années de notre exploitation, et dont voici les chiffres :

En 1847	582,824	voyageurs ;
En 1848	439,033	id.
En 1849	516,113	id.
En 1850	540,744	id.
En 1851	557,277	id.
En 1852	578,561	id.
En 1853	668,962	id.

Et cette marche ascendante paraît heureusement ne pas devoir s'arrêter, puisque les cinq premiers mois de l'exercice courant présentent, sur les mois correspondants de l'année dernière, une augmentation de 30,592 voyageurs, et une augmentation de recettes de 15,667 f. 43.

Nous avons tout lieu d'espérer que l'ouverture de la ligne d'Orsay et que les nombreuses correspondances qu'elle va provoquer sur une plus vaste échelle, ne pourront qu'imprimer une nouvelle impulsion à la circulation générale de notre chemin.

Nous avons eu l'honneur de vous dire dans votre dernière assemblée générale, que le Conseil d'administration ne se trouvait composé que de quatre membres, et que nous attendrions, pour en désigner un cinquième, que la loi de concession de la ligne d'Orsay eût été promulguée.

Cette promulgation ayant eu lieu, nous avons dû pourvoir à la vacance, et nous nous sommes adjoint M. Renouard, l'un des associés de la maison de banque F.-A. Seillière.

La position qu'occupe M. Renouard dans cette importante maison, et son expérience des grandes affaires, nous ont fait considérer son concours comme un avantage, sans parler de l'intérêt considérable que représente la maison F.-A. Seillière dans notre entreprise, soit comme actionnaire, soit comme créancière.

Conformément à l'art. 36 de nos statuts, nous soumettons la désignation provisoire de M. Renouard à votre approbation. Quant à la faculté que vous nous avez conférée dans votre assemblée générale extraordinaire du 18 avril 1853, de porter à sept le nombre des membres du Conseil d'administration, nous n'avons pas cru opportun d'en user jusqu'ici ; le besoin de cette augmentation ne s'est pas fait sentir assez vivement pour que la raison d'économie nous parût devoir lui être sacrifiée. Nous espérons, Messieurs, que cette réserve aura votre assentiment.

Nous déposons sur le bureau les comptes des exercices de 1852 et 1853.

En résumé :

Messieurs, nous vous prions de vouloir bien arrêter définitivement les comptes de 1847 et 1848.

Bien que nos statuts ne contiennent aucune disposition sur ce point, nous ne croyons pas moins devoir vous proposer, conformément à vos précédents, de désigner dès à présent deux commissaires qui seront chargés, d'abord pour les exercices 1852 et 1853, et ensuite, quinze jours avant votre réunion prochaine, pour l'exercice 1854, de vérifier les écritures de la Compagnie et de vous soumettre à cet effet un rapport spécial.

Enfin, nous soumettons à votre approbation :

1° Les comptes des exercices 1852 et 1853 ;

2° La nomination de M. Renouard aux fonctions d'administrateur de la Compagnie ;

3° Et l'ensemble du présent rapport.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Ouverture de la section d'Avignon à Valence, à partir du 29 *mai* 1854.

Pour montrer l'importance du chemin de la Méditerranée, les éléments nombreux de succès qu'il renferme, nous donnons ci-dessous le détail du service qui doit être appliqué à la nouvelle section du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée. On verra, par la multiplicité des villes qu'il dessert, l'avenir brillant qui lui est réservé.

SECTION DE MARSEILLE A VALENCE.

Heures des départs, de passage et d'arrivée des trains.

Trains s'éloignant de Marseille.

Arles. 1er TRAIN. — Omnibus, 1re, 2e, 3e classe. Départ, 7 h. ; passage à Ségonnaux, 7 14 ; arrivée à *Tarascon*, 7 23 ; départ, 7 30 ; passage à Cadillan, 7 46 ; Rognogas, 7 58 ; arrivée à *Avignon*, 8 09 ; départ, 8 15 ; passage à Le Pontet, 8 27 ; Sorgues, 8 36 ; Bédarrides, 8 45 ; Courthezon, 8 57 ; arrivée à *Orange*, 9 10 ; départ, 9 15 ; passage à Piolenc, 9 25, Mornas ; 9 36 ;

Mondragon, 9 48 ; Lacroisière, 10 30 ; La Palud, 10 39; Pierrelatte, 10 53 ; Donzère, 11 07; Châteauneuf, 11 16. arrivée à *Montélimart*, 11 31; départ, 11 36 ; passage, La Coucourde, 11 51, Saulce, 12 06 ; Loriol, 12 19 ; Livron, 12 27; Etoile, 12 43 ; *Valence*, arrivée à 1 02.

2ᵉ TRAIN (*Express*). — 1ʳᵉ classe. *Marseille*, départ, 6 30 ; arrivée à *Arles*, 8 15 ; départ, 8 18; *Tarascon*, arrivée. 8 30; départ, 8 41 ; *Avignon*, arrivée, 9 08 ; départ, 9 13 ; *Orange*, arrivée, 9 46; départ, 9 51 ; *Montélimart*, arrivée 10 58 ; départ 11 03 ; *Valence*, arrivée, 12.

3ᵉ TRAIN. — Omnibus, 1ʳᵉ, 2ᵉ 3ᵉ classe. *Marseille*, départ, 7 45 ; *Arles*, arrivée, 10 22 ; départ, 10 27; *Tarascon*, arrivée, 10 52 : départ, 11 ; *Avignon*, arrivée, 11 39; départ, 12 ; *Orange*, arrivée, 12 55; départ, 1 ; *Montélimart*, arrivée, 2 42 ; départ, 2 47 ; *Valence*, arrivée, 4 13.

4ᵉ TRAIN (*Direct*). — 1ʳᵉ, 2ᵉ classe. *Marseille*, départ, 1 15 soir ; Arles, arrivée, 3 28 ; départ, 3 33 ; *Tarascon*, arrivée, 3 53 ; départ. 4 ; *Avignon*, arrivée, 4 39 ; départ, 5 ; *Orange*, arrivée, 5 55 ; départ, 6 4; *Montelimart*, arrivée, 7 42; départ, 7 47 ; *Valence*, arrivée, 9 h.

5ᵉ TRAIN. — Omnibus, 1ʳᵉ, 2ᵉ, 3ᵉ classe. *Marseille*, départ. 4 h. soir ; *Arles*, arrivée, 6 37 ; départ, 6 42 ; *Tarascon*, arrivée, 7 07 ; départ, 7 15 ; *Avignon*, arrivée, 7 54 ; départ, 8 ; *Orange*, arrivée, 8 55.

6ᵉ TRAIN. — Omnibus, 1ʳᵉ, 2ᵉ, 3ᵉ classe. *Marseille*, départ, 11 h. soir ; *Arles*, arrivée, 1 56 ; départ, 2 05 ; *Tarascon*, arrivée, 2 30 ; départ, 2 38; *Avignon*, arrivée, 3 15; départ, 3 23; *Orange*, arrivée. 4 18; départ, 4 23; *Montélimart*, arrivée, 5 59; départ, 6 04; *Valence*, arrivée, 7 30.

Trains se rapprochant de Marseille.

1ᵉʳ TRAIN. — Omnibus, 1ʳᵉ, 2ᵉ, 3ᵉ classe, matin. *Orange*, départ, 6 h.; *Avignon*, arrivée, 6 55; départ 7 h.; *Tarascon*, arrivée, 7 39; départ, 7 19; *Arles*, arrivée, 8 14; départ, 8 19; *Marseille*, arrivée 11,05 *matin*.

2ᵉ TRAIN. — Omnibus, 1ʳᵉ, 2ᵉ, 3ᵉ classe, matin. *Valence*, départ, 6 h ; *Montélimar*, arrivée, 7 21; départ, 7 26; *Orange*, arrivée, 9 09; départ, 9 14; *Avignon*, arrivée, 10 09; départ, 10 30; *Tarascon*, arrivée, 11 h.; départ, 11 10; *Arles*, arrivée, 11 30; départ, 11 35; *Marseille*, arrivée, 1 50 *soir*.

3ᵉ TRAIN. — Omnibus, 1ʳᵉ, 2ᵉ, 3ᵉ classe, matin. *Valence*, départ, 10 45; *Montélimar*, arrivée, 12 06; départ, 12 11; *Orange*, arrivée, 1 54; départ, 1 59; *Avignon*, arrivée, 2 54; départ, 3; *Tarascon*, arrivée, 3 39; départ, 3 49; *Arles*, arrivée, 4 14; départ, 4 15; *Marseille*, arrivée, 7 05 soir.

4ᵉ TRAIN. — Express, 1ʳᵉ classe, soir. *Valence*, départ. 1 45; *Montélimar*, arrivée, 2 37; départ, 2 42; *Orange*, arrivée, 3 49; départ, 3 52; *Avignon*, arrivée, 4 27, départ, 4 30; *Tarascon*, arrivée, 4 55, départ, 5 15; *Arles*, arrivée, 5 35, départ, 5 40; *Marseille*, arrivée 7,40 soir.

5ᵉ TRAIN. — Direct, 1ʳᵉ et 2ᵉ classe, soir. *Valence*, départ, 3 20; *Montélimar*, arrivée, 4 24; départ, 4 29; *Orange*, arrivée, 5 44; départ, 5 49; *Avignon*. arrivée, 6 30; départ 6 45; *Tarascon*, arrivée, 7 15; départ, 7 20: *Arles*, arrivée, 7 40; départ, 7 45; *Marseille*, 9 55 soir.

6ᵉ TRAIN. — Omnibus, 1ʳᵉ, 2ᵉ, 3ᵉ classe, soir. *Valence*, départ, 4 30 ; *Montélimar*, arrivée, 5 51; départ, 5 56; *Orange*, arrivée, 7 39; départ, 7 44; *Avignon*, arrivée, 8 39; départ, 8 44 ; *Tarascon*, arrivée, 9 23; départ, 9 28; *Arles*, arrivée, 9 50 soir.

SECTION DE TARASCON A CETTE.

Trains s'éloignant de Tarascon.

Il y a quatre départs le matin et trois le soir.

1ᵉʳ TRAIN. — Omnibus matin. — *Montpellier*, départ, 7 15; *Cette*, arrivée, 8 6 matin.

2ᵉ TRAIN. — Omnibus matin. — *Nîmes*, départ, 7 ; *Montpellier*, arrivée, 9 ; départ, 9 15 ; *Cette*, arrivée, 10 6 matin.

3ᵉ TRAIN. — Omnibus matin. — *Tarascon*, départ; 7 5, passage à *Beaucaire*, 8 ; *Nîmes*, arrivée, 9; départ, 9 10 ; *Montpellier*, arrivée, 11 10 matin.

4ᵉ TRAIN — Direct matin. — *Tarascon*, départ, 11 15 ; passage à *Beaucaire*, 11 20 ; *Nîmes*, arrivée, 12 3; départ, 12 10 ; *Montpellier*, arrivée, 1 40 ; départ, 1 55; *Cette*, arrivée 2 46 soir.

5ᵉ TRAIN. — Omnibus soir. — *Tarascon*, départ, 4 10 ; passage à *Beaucaire*, 4 15 ; *Nîmes*, arrivée, 4 58; départ, 5 10 ; *Montpellier*, arrivée, 7 10; départ, 7 20 ; *Cette*, arrivée, 8 11 soir.

6ᵉ TRAIN. — Express soir. — *Tarascon* ; départ, 5 15 ; *Nîmes*, arrivée, 6 ; départ, 6 20 ; *Montpellier*, arrivée, 7 40 soir.

7ᵉ TRAIN. — Omnibus soir. — *Tarascon*, départ, 7 30 ; passage à *Beaucaire*, 7 35 ; *Nîmes*, arrivée, 8 18 ; départ, 8 25 ; *Montpellier*, arrivée, 10 h. soir.

Trains s'éloignant de Cette.

Quatre départs le, matin, trois le soir.

1ᵉʳ TRAIN. — Matin omnibus. — *Nîmes*, départ, 6 20 ; passage à *Beaucaire*, 7 16 ; *Tarascon*, arrivée, 7 20 matin.

2ᵉ TRAIN. — Matin omnibus. — *Montpellier*, départ, 6 15 ; *Nîmes*, arrivée, 8 15 matin.

3ᵉ TRAIN. — Matin omnibus. — *Cette*, départ, 7 15 ; *Montpellier*, arrivée. 8 5 ; départ, 8 25 ; *Nîmes*, arrivée, 9 50 ; départ, 10 ; passage à *Beaucaire*, 10 41 ; *Tarascon*, arrivée, 10 45 matin.

4ᵉ TRAIN. — Omnibus matin. — *Cette*, départ, 11 35 ; *Montpellier* , arrivée, 12 25 ; départ , 12 40 ; *Nîmes*, arrivée, 2 40; départ, 2 50 ; passage à *Beaucaire*, 3 31 ; *Tarascon*, arrivée, 3 35 soir.

5ᵉ TRAIN. — Direct soir. — *Cette* , départ, 3 40 ; *Montpellier*, arrivée, 4 20 ; départ, 4 35 ; *Nîmes*, arrivée, 6 ; départ, 6 15 ; passage à *Beaucaire*, 6 56 ; *Tarascon*, arrivée, 7 soir.

6ᵉ TRAIN. — Soir omnibus. — *Cette*, départ, 6 25 ; *Montpellier*, arrivée, 6 13 ; départ, 6 30 ; *Nîmes*, arrivée, 8 30 soir.

7ᵉ TRAIN. — Mixte soir. — *Montpellier*, départ, 10 ; *Nîmes*, arrivée, 12 30; départ, 12 45 ; *Tarascon*, arrivée, 2 matin.

SECTION DE NIMES A ALAIS.

Trains s'éloignant de Nîmes.

Deux départs Omnibus : 1 le matin, 1 le soir.

1ᵉʳ TRAIN. — *Nîmes*, Départ, matin. Omnibus, 9 10 ; *Alais*, arrivée, 10 50.

2ᵉ TRAIN. — *Nîmes*. Départ, soir. Omnibus, 6 10 ; *Alais*, arrivée, 7 50, soir.

Trains s'éloignant d'Alais.

1ᵉʳ TRAIN. — *Alais*. Départ. Omnibus, matin, 6 45; *Nîmes*, arrivée, 8 20, matin.

2ᵉ TRAIN. — Omnibus , soir. *Alais*, départ, 4 h. ; *Nîmes*, arrivée, 5 35 soir.

SECTION DE MARSEILLE A VALENCE.

Nous ferons observer que les trains s'éloignant de Marseille ne suivent pas une marche tout à fait régulière. Ainsi, le premier train, *omnibus*, part d'Arles en s'arrêtant à toutes les stations jusqu'à Valence. Le second train, *express*, s'arrête à Saint-Chamas, à 7 30, entre *Marseille* et *Arles*, et à Lacroisière, 10 17, entre *Orange* et *Montelimart*. Le troisième train, *omnibus*, part de *Marseille* et s'arrête à toutes les stations jusqu'à *Valence*, excepté à *Vitrolles*. Le quatrième train, *direct*, ne s'arrête pas aux stations de l'Estaque, de Vitrolles, de Berre, Entressen, Saint-Martin, Raphèle, Ségonnaux, La Coucourde, Saulce et Livron. Le cinquième train, *omnibus*, s'arrête partout jusqu'à *Nîmes*. Le sixième suit le même service que le second.

Pour les trains se rapprochant de Marseille, ils s'arrêtent aux mêmes stations que les trains s'éloignant de Marseille. Le premier train de Valence s'arrête aux mêmes stations que le premier train partant de Marseille ; le second de même, et ainsi pour tous.

SECTION DE TARASCON A CETTE.

Le premier train partant de *Montpellier* et se dirigeant sur *Cette* s'arrête à toutes les stations intermédiaires, de même que le premier train partant de *Nîmes* et se dirigeant sur *Tarascon*. Le second train se dirigeant vers *Cette* part de *Nîmes*, et s'arrête à toutes les stations intermédiaires. Le second se rapprochant de *Tarascon* part de *Montpellier* et s'arrête à *Nîmes*. Le troisième train partant de *Tarascon* ne s'arrête pas à *Courbessac*, ni aux trois stations comprises entre *Montpellier* et *Cette* ; le troisième train partant de *Cette* passe sans s'arrêter à *Les Mazes*, *Saint-Aunès*, *Baillargues*, *Saint-Brès*, *Valergues*, *Lunel-Viel*, *Aigues-Vives*, *Bernis*, *Saint-Césaire*, *Courbessac*, *Marguerittes*, *Beaulieu*, *Bellegarde*. Le quatrième train partant de *Tarascon* passe sans s'arrêter aux mêmes stations. Le cinquième train partant de *Tarascon* ne s'arrête pas à *Bellegarde*, *Beaulieu*, *Marguerittes* et *Courbessac*, ainsi que le quatrième train partant de *Cette* à *Tarascon*. Le sixième train partant de *Tarascon* s'arrête seulement à *Nîmes*, *Lunel* et *Montpellier*. Le cinquième partant de *Cette* ne s'arrête pas à *Bellegarde*, *Beaulieu*, *Marguerittes*, *Courbessac*, *Saint-Césaire*, *Bernis*, *Aigues-Vives*, *Lunel-Viel*. et les autres stations jusqu'à *Cette*, excepté *Montpellier*. Le septième train partant de *Tarascon* s'arrête seulement à *Beaucaire*, *Manduel*, *Nîmes*, *Milhaud*, *Uchaud*, *Vergèze*, *Gallargues*, *Lunel* et *Montpellier* ; le sixième train partant de *Cette* s'arrête partout jusqu'à *Nîmes* ; le septième s'arrête à *Montpellier*, *Lunel*, *Nîmes* et *Tarascon*.

Sur la section de *Nîmes* à *Alais*, aucun des trains ne s'arrête à *Courbessac*.

Le train qui part de Marseille à 1 h. 15 du soir devient omnibus et contient des voitures des trois classes à partir d'Arles. Le train qui part de Valence à 3 h. 20 prendra à Valence

seulement des voyageurs de 3e classe pour les stations de la rive droite du Rhône et celles de la rive gauche comprises entre Arles et Marseille. Ce train s'arrêtera les dimanches et jours de fête, à la station de Pas-de-Lanciers pour y prendre les voyageurs à destination de Marseille. Les chaises de poste ne sont pas reçues aux express. Les voyageurs se rendant d'une station de la section de Marseille à Valence, à une station de la section de Tarascon à Cette, et *vice versâ*, doivent changer de voiture à Tarascon pour prendre les trains correspondants. De plus, les voyageurs se rendant d'une station des sections de Marseille à Valence et de Tarascon à Cette, à une station de Nîmes à Alais, et *vice versâ*, doivent changer de voitures à Nîmes.

C. DEVINA.

Résultat des opérations de la Banque de France

PENDANT LE 1er SEMESTRE 1854.

Dépenses d'administration, savoir :		
Dépenses ordinaires,	899,401 03	
Constructions nouvelles,	45,713 72	
		945,114 75
Escompte des effets en portefeuille, réservé pour le prochain semestre,		312,303 68
Prélèvements divers, savoir :		
Pour les effets en souffrance de Paris,	325,641 75	
Pour les constructions, nouvelles de Paris,	300,000	
Pour dépenses d'appropriation dans les succursales,	200,000	
	500,000 »	
Pour réduction sur les immeubles d'Alger	50,000 »	
Pour allocation aux employés de la Banque et de ses succursales,	205,000 »	
		1,080,641 75
Dividende de 91,250 actions à raison de 112 fr. par action,		10,220,000 »
Excédant de bénéfices non réparti,		11,089 52
		12,569,149 70

Escompte réservé du semestre précédent,		471,810 12
Excédant de bénéfices du semestre précédent, non réparti,		5,022 54
Escompte pendant le semestre,		3,628,942 39
Arrérages de rentes,		1,853,334 »
Intérêts divers, savoir :		
Avances sur lingots et monnaies,	4,658 70	
Avances sur effets publics à échéances déterminées,	146,144 45	
Avances sur effets publics à échéances non déterminées,	400,743 49	
Avances sur actions et obligations de chemins de fer,	1,051,337, 86	
Bons de monnaies,	256,756 88	
Droits de garde n° 1,	2,933 35	
Droits de garde n° 2,	17,996 40	
Intérêts dus par le Trésor sur l'avance de 70 millions,	259,279 61	
		2,149,850 74
Commission sur billets à ordre,		79,628 90
Succursales. Bénéfices sur les opérations du semestre :		
Angers,	69,801 16	
Angoulême,	228,952 12	
Besançon (déduction faite de 100,000 fr. pour effets en souffrance),	380,918 75	
Bordeaux,	361,459 51	
Caen,	107,503 19	
Clermont,	42,458 73	
Grenoble,	49,321 29	
Havre (le),	200,478 64	
Lille,	289,089 11	
Limoges,	75,129 65	
Lyon,	252,411 43	
Mans (le),	124,967 99	
Marseille,	371,098 76	
Metz,	113,804 29	
Montpellier,	171,867 47	
Mulhouse,	77,694 08	
Nancy,	22,692 »	
Nantes,	134,643 95	
Nîmes,	45,688 83	
Orléans,	85,218 13	
Rennes,	17,481 37	
Reims,	81,495 95	
Rouen,	104,177 95	
St-Etienne,	49,484 84	
St-Quentin,	268,494 63	
Strasbourg,	139,300 21	
Toulouse,	107,783 36	
Troyes,	39,659 81	
Valenciennes,	494,622 51	
	4,507,699 69	
A déduire pour les succursales ci-après en perte : Amiens, 60,7[illegible]1 84; Avignon, 1,642 33; Châteauroux, 8,506 77; La Rochelle, 8,674 67; Toulon, 47,583 07	127,138 68	
Net,	4,380,561 81	4,380,561 81
		12,569,149 70

Certifié conforme aux écritures :

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte D'ARGOUT.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
ORLÉANS,	814,407 »	154 253	23.3
NORD,	728,393 »	59,764	9.0
OUEST,	169,917 »	29,120	20.6
EST,	629,825 »	36,116	6.0
MÉDITERRANÉE,	201,580 »	44,559	28.3
Gd CENTRAL,	200,044 »	39,389	24.5
		Diminut. s. 1853. *Totale*	*0/0.*
ROUEN,	197,658 »	8,392	4.0
HAVRE,	87,865 »	2,259	2.5
LYON,	403,227 »	588	0.1

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

PARIS A ROUEN. — Assemblée semestrielle le lundi 31 juillet, à 3 heures.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

OUEST. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

Si le versement n'est pas fait avant le 15 août l'intérêt sera dû à 5 0/0 depuis le 5.

LYON A GENÈVE. — 50 francs sur les actions à partir du 15 juillet. En même temps que l'on effectuera le versement on échangera les actions provisoires contre des actions au porteur.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et O, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

JOURNAUX RÉUNIS. — Intérêts, 1er juillet.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — 1er juillet, 4e coupon. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés 5.5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

EST. — Intérêts des Obligations Bâle (1854), 1er juillet. Présenter les titres mêmes.

BANQUE DE FRANCE. — 1er juillet, dividende de 112 fr.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Emission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série; la clôture de la souscription est fixée au 25 juillet prochain.

ÉCHANGE DE TITRES.

DIJON A BESANÇON. — 1er juillet, échange des titres à raison de sept Dijon pour cinq Lyon, 66, rue Basse-du-Rempart.

ORLÉANS. — Echange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852, sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDRIEZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

C. DEVINA.

Chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

On lit dans le *Courrier de l'Isère :*

— Nous nous empressons d'annoncer que les travaux de notre chemin de fer vont être attaqués sur plusieurs points avec énergie. M. le duc de Valmy, président du conseil d'administration, et le baron Paul de Richemont, administrateur, sont arrivés dans notre ville, où ils ont rencontré leurs collègues MM. Gaillard père, vice-président du conseil, Mounier et Reveillon, administrateurs. Ils ont visité en compagnie de M. Tony Fontenay, ingénieur en chef de la Compagnie, et de MM. Escarraguel frères, entrepreneurs des travaux, les parties de la ligne qui présentent le plus de difficultés à surmonter. L'emplacement du viaduc de la Fure et le passage de la Roise au-dessous de Voreppe ont particulièrement attiré leur attention.

Nous sommes autorisé à dire que les administrateurs ont exprimé publiquement la ferme volonté de hâter l'exécution de travaux si intéressants pour nos contrées. Le tracé du chemin de fer au milieu d'un pays aussi accidenté présentait de grandes difficultés. L'ingénieur en chef de la Compagnie, qui a résolu le problème dont la solution lui était confiée, a dû être heureux de se sentir apprécié par des hommes compétents qui ont témoigné hautement leur satisfaction.

Les fondations du viaduc de la Vence, dans la commune de Saint Egrève, sont établies dans des conditions de solidité qui ont paru aux administrateurs ne rien laisser à désirer. Si nous devons juger de tous les travaux par ce spécimen, nous ne craignons pas de dire qu'aucun chemin n'aura été exécuté d'une manière plus satisfaisante.

Avec le chemin de fer, Grenoble ne sera plus qu'à quatorze heures de Paris. Si, d'un autre côté, l'on songe que le chemin de Saint-Rambert à Grenoble est destiné, dans un avenir prochain, à se prolonger sur Chambéry par l'admirable vallée du Graisivaudan, et sur Turin par le mont Genèvre, on sent de quelle immense importance est pour nous la prompte exécution de cette ligne. Nous avons entendu parler aussi d'un projet qui relierait Saint-Rambert à Saint-Etienne en passant par la ville d'Annonay, si riche en produits; de Saint-Etienne à Paris, le nouveau chemin projeté, qui passe par Nevers, abrégerait encore la distance qui nous sépare de la capitale. A tous ces points de vue, nous considérons l'achèvement prochain de notre chemin de fer comme la question la plus importante pour notre département, et nous annonçons l'arrivée des administrateurs comme une excellente nouvelle; qu'ils soient les bien venus dans notre cité!

Forges.

SAINT-DIZIER.

La situation du commerce des fers se soutient sans progrès mais aussi sans recul. Les prix continuent d'être tenus, comme nous l'avons dit, à 330 fr. les fers laminés et 535 fr. les fers battus.

Les forts marchés de fonte à fer faits il y a un mois et plus ont amené depuis un ralentissement dans la demande, les producteurs et les acheteurs étant une fois assortis.

La fonte pour deuxième fusion conserve les prix de 190 et 192 fr. 50. Cette semaine n'a pas eu le mouvement actif de la semaine précédente.

PARIS.

Une bonne vente courante se conserve, sur la place de Paris, pour l'ensemble des articles sidérurgiques. Les cours des fers sont sans variation, à 340 fr. sur commande et 350 fr. pris à l'entrepôt, quatre mois ou 2 0/0 d'escompte.

Les tôles, les aciers, la ferraille, conservent les prix cités jeudi dernier. La fonte à refondre est tenue très ferme pour toutes les provenances.

Pour les métaux, nous n'avons pas de changements à signaler dans les prix depuis la cote que nous avons publiés dans le dernier numéro. Les fluctuations causées par l'influence des principaux marchés y étaient grandes ; nous y renvoyons le lecteur.

Les importations importantes consistent en 777 pl. cuivre Rotterdam (Havre) ; 465 ling. (Nantes). — Plomb, 2,742 saum. Malaga (Havre) ; 2,605 saum. Adra ; 150 ton. Aguilas; 1,818 saum. Alméric (Marseille). — Zinc, 19,978 pl. Rotterdam (Havre).

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers et charbons en Belgique.

On écrit de Charleroi, 18 juin :

La situation de la sidérurgie reste stationnaire; les prix de la fonte sont toujours fermes à 12 fr. les 100 kil. pris à l'usine. Il se traite, du reste, peu d'affaires, les maîtres de forges ayant presque tous leur production engagée jusqu'à la fin de cette année.

Il y a dans les demandes de fer un léger ralentissement, qui provient de l'incertitude dans laquelle se trouvent les consommateurs sur le maintien des anciens prix.

L'exportation vient heureusement remplir le vide, car il est à remarquer que l'Angleterre vend aujourd'hui à des prix plus élevés que la Belgique et c'est ce qui rend la confiance aux lamineurs, qui comptent sur une prochaine reprise.

Nous n'avons pas tous les prix du marché de rails qui a eu lieu mercredi à Bruxelles, nous savons seulement que les différents lots ont été obtenus à un franc de baisse sur les chiffres de la précédente adjudication. Les autres soumissions étaient aussi élevées que celles du mois d'avril.

La condition des charbons se maintient. La consommation de l'industrie locale est toujours considérable, et les commandes de l'étranger et de l'intérieur ne discontinuent pas.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Chemins d'Italie.

La route d'Italie par le Saint-Bernard est en voie d'exécution. Du côté du canton du Valais, on élargit l'ancienne route à chars et l'on rectifie toutes les pentes trop rapides.

Le point du percement des Alpes est définitivement arrêté; les délégués du Piémont, du canton de Vaud, du Valais et de la Compagnie des chemins de fer du sud de la Suisse, ont donné la préférence au col de Menouve, pour déboucher dans la vallée d'Aoste, et rejoindre le chemin de fer d'Ivrée à Turin.

Le tunnel de Menouve, très-voisin de l'hospice du grand Saint-Bernard, aura 2,350 mètres de longueur; celui du col des Fourchons aurait eu 2,817 mètres; il suffit d'une percée de 1,550 mètres sous l'hospice du Saint-Bernard; mais la question des avalanches a fait donner la préférence au tunnel de Menouve, qui place le point culminant de la route d'Italie par le Saint-Bernard à 2,337 mètres au-dessus du niveau de la mer, et à 414 mètres au-dessous du col de Menouve.

Le chemin de fer du Chablais, depuis Genève jusqu'au chemin de fer du Valais, vient d'être concédé à une Compagnie par le gouvernement sarde. La route d'Italie, par le Saint-Bernard et le Simplon, arrivera ainsi comme voie ferrée jusqu'à Sion, et dans peu d'années, sans doute, elle ira rejoindre, sans interruption, les chemins de fer sardes à Domo-d'Ossola par le Simplon, ou bien à Aoste et Ivrée par le Saint-Bernard.

G. Lenoir.

Crédit foncier de France.

Obligations foncières représentant un capital de 200 millions.

6e Tirage.

(2e trimestre de 1854.)

Le jeudi 22 juin 1854, à midi, il a été procédé publiquement à l'Hôtel-de-Ville (salle Saint-Jean), au tirage des lots attribués, pour le 2e trimestre de 1854, aux 200,000 obligations foncières ou promesses d'obligations-foncières au porteur.

Un tirage préalable a déterminé, pour celles des obligations subdivisées en coupures de 100 fr. auxquelles est réservée l'intégralité du lot, le numéro de la coupure qui aura droit au lot intégral échu à l'obligation dont elle fait partie. En conséquence de ce tirage, tout lot échu à une obligation divisée en coupures ayant droit à l'intégralité du lot, appartiendra à la coupure n° 3.

Il a été ensuite extrait de la roue neuf numéros qui ont droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
Nos 1,	198,225	100,000 fr.
2,	115,305	50,000
3,	100,787	50,000
4,	61,513	20,000
5,	192,108	10,000
6,	178.639	10,000
6,	55,880	10,000
7,	20,591	10,000
9,	5,765	10,000

Les obligations et coupures d'obligations rapportant 3 0/0 d'intérêt seront remboursées avec une prime de 20 0/0.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 juin 1854, sont invités à se présenter à l'administration du Crédit foncier de France, rue Taitbout, 57, avant le 1er août prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et promesses d'obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

Le septième tirage aura lieu le 22 septembre 1854.

Compagnie génevoise des Colonies suisses de Sétif.

Le Conseil d'administration, faisant en ce moment construire quatre nouveaux villages qui seront terminés à la fin de l'été, a décidé d'émettre une troisième série de 600 actions de 500 francs.

Chaque souscripteur reçoit, contre le versement intégral :

1° Une action financière de 500 francs, portant intérêt à 5 0/0 l'an, et remboursable par tirage au sort en 625 francs;

2° Une action de jouissance donnant, chaque année, droit à un prorata des produits sous forme de dividende.

Les actions financières de la présente émission seront, exceptionnellement, munies de leur coupon semestriel d'intérêts échéant au 1er septembre prochain, ce qui procurera aux souscripteurs une bonification de plus de quatre mois d'intérêts.

La Compagnie ayant, par le fait de l'établissement du premier village, acquis une ferme de 800 hectares, une partie de ce terrain a été mise cette année en exploitation, et permettra de distribuer, dans le premier trimestre de 1855, un dividende aux actions de jouissance.

La souscription est ouverte :

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce;

A Paris, chez MM. G. Des Arts, Mussard et Ce, rue de Provence, 34;

A Marseille, chez MM. Pascal fils et Ce.

Elle sera close le 5 juillet prochain, et il sera tenu compte alors, s'il y a lieu, du droit réservé par les statuts aux porteurs d'actions déjà émises.

Genève, 6 juin 1854.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire général,

E. Gambini.

Faits divers.

— M. Wolowski commencera, mardi, 4 juillet, à 4 heures, ses conférences annuelles à *l'Ecole supérieure du commerce*. Le savant professeur traitera cette année de la législation qui régit les brevets d'invention.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

Correspondance.

M. S., à Paris. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3, oui, et même un dividende pour soutenir les prix. — N° 4, inconnu. — N° 5, c'est probable. — N° 6, oui, et afin de donner des actions au porteur.

M. J., à Nancy. — N° 1, gardez. — N° 2, parce qu'elles sont plus nombreuses. — N° 3, oui. — Nos 4 et 5, vice d'exploitation qui va se modifier.

M. R., à Lyon. — N° 1, 100 fr. — N° 2, rien. — N° 3, 10 fr. — N° 4, oui.

M. W. J., à Bourges. — N° 1, la hausse est peu probable, cette valeur est mal classée. — N° 2, le n° 3 vaut moins, et cependant il est au même prix; la véritable proportion entre les valeurs se règle par les revenus et longtemps après que les initiés en ont profité. — N° 3, médiocre.

M. J. R., à Neuvy. — N° 1, environ 850 fr.; on n'en procure pas. — N° 2, on négocie sans aboutir. — N° 3, cela n'est pas encore en train.

M. E. F., à L. — N° 1, sous très peu de jours vous serez définitivement fixé. — N° 2, non.

M. T. D. — N° 1, non — N° 2, c'est bien incertain. — N° 3, oui. — N° 4, n'attendez pas. — N° 5, non.— N° 6, ayant les titres, vous pouvez opérer à terme avec succès. — N° 7, les valeurs exploitées.

M. ***. — Environ 70 à 72 fr.

M. L. P. — Lyon, Nord, Méditerranée, Strasbourg, Mulhouse, Orléans, Midi.

M. N. Y. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, jamais. — N° 4, oui. — N° 5, 60 fr.

M. R. V., à Versailles. — N° 1, hausse, 50 fr.; baisse, 40 fr. — N° 2, variations fréquentes et dangereuses pour les absents. — N° 3, avez-vous la valeur? l'arbitrage est bon; sinon, il faut s'abstenir.

M. F. M., à Nantes. — N° 1, 350 fr. — N° 2, 300 fr. — N° 3, 250 fr. — N° 4, 200 fr. et bientôt 250 fr. — N° 5, non.

M. C. M. — Vers la fin de l'année.

M. G. X. — La solution sera très-prochaine.

M. J. P., à Etampes. — N° 1, non. — N° 2, crise de constitution et d'administration. — N° 3, il y en aura un, mais il ne faut pas le considérer comme une preuve de prospérité. — N° 4 non.

M. D. L. S. — Parce que les anciennes conditions de la fusion ne seront pas maintenues.

M. V. B., à Blaye. — N° 1, médiocre. — N° 2, excellents. — N° 3, gardez. — N° 4, oui. — N° 5, non.

M. R. M., à Bordeaux. — N° 1, 15 à 18 0/0. N° 2, meilleurs. — N° 3, sécurité entière. — N° 4, le traité est signé; l'exécution commencera après la publication du décret, qui sera très prochaine.

M. J. ***. — N° 1, l'administration refuse. — N° 2, vous êtes sans droit.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 18 au 24 juin 1854.

87,038 voyageurs	299,687 95
Bagages, marchandises, etc	428,705 67
TOTAL	728,393 62

Semaine correspondante de 1853.

96,823 voyageurs	351,040 55
Bagages, marchandises, etc	317,588 34
PRODUIT total	668,628 89

Recette totale du 1er janvier au 24 juin.

1854	17,366,444 62
1853	14,987,327 83
DIFFÉRENCE	2,379,116 79

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 18 au 24 juin 1854.

19,219 voyageurs	94,469 10
Bagages, marchandises, etc	103,189 35
TOTAL de la semaine	197,658 45
Semaine correspondante de 1853	206 051 35
TOTAL de l'exercice courant	4,987,986 20
Exercice correspondant de 1853	4,690,672 30

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 18 au 24 juin 1854.

11,231 voyageurs	32,086 45
Bagages, marchandises, etc	55,778 55
TOTAL de la semaine	87,865 00
Semaine correspondante de 1853	90,124 70
TOTAL de l'exercice courant	1,492,064 70
TOTAL de l'exercice correspondant	1,368,635 20

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 18 au 24 juin 1854.

Grande vitesse) 38,201 voyageurs	215,662 55
Petite vitesse) Bagages, marchand.	187,564 50
TOTAL de la semaine	403,227 05
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	8,921,124 30
TOTAL	9,324,351 35
Semaine correspondante de 1853	403,815 35
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	8,546,639 20
TOTAL de l'exercice correspondant	8,950,454 55

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 18 au 24 juin 1854.

Voyageurs	351,748 66
Bagages, marchandises, etc	462,658 39
TOTAL	814,407 05
Semaine correspondante de 1853	660,153 59
Différence en faveur de 1854	154 253 46
Recettes du 1er janvier au 24 juin	19,324,962 38
Recette correspondante de 1853	15,088,751 26
Différence en faveur de 1854	4,236,211 12

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 25e semaine.

Du 18 au 24 juin 1854.

Voyageurs	267,817 51
Marchandises	362,007 92
TOTAL de la semaine	629,825 43
Recettes antérieures	14,006,099 53
TOTAL GÉNÉRAL	14,635,924 96
25e semaine de 1854	629,825 43
Semaine correspondante de 1853	593,708 74
Différence en faveur de 1854	36,116 69
Exercice 1854	14,635,924 96
Id. 1853	12,028,747 12
Différence en faveur de 1854	2,607,177 84

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 18 au 24 juin 1854

Voyageurs	11,173 35
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	17,691 78
TOTAL	28,865 13
Recettes antérieures	762,741 89
TOTAL	791,607 02

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 19 au 25 juin 1854.

Ouest. — 15,240 voyageurs (gr. vitesse	65,573 85
(Petite vitesse)	42,075 48
TOTAL	107,610 33
Rive droite. — 47,009 voyageurs	37,341 90
Rive gauche — 30,076 voyageurs	24,926 60
TOTAL	169,917 83
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	70,903 20
Rive droite	44,185 29
Rive gauche	25,709 35
TOTAL	140,797 75

Recette totale du 1er janvier au 25 juin 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	3,174,876 97
Idem. — 1853	2,760,307 01

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 11 au 17 juin 1854.

Voyageurs	82,794 79
Bagages et marchandises	118,786 20
TOTAL de la semaine	201 580 99
Semaine correspondante de 1853	157,021 80
Augmentation	44,559 19
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	4,548,870 08
Recette correspondante de 1853	3,509,933 02
Augmentation	1,038,937 06

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 11 au 17 juin 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

22,187 voyageurs, grande vitesse	43,053 95
Petite vitesse	149,572 17
Services annexes	7,418 05
TOTAL	200,044 17

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	38 979 09
Petite vitesse	115,504 93
Services annexes	6,171 01
TOTAL	160,655 03

Recette totale du 1er janvier au 17 juin

1854	4,113,561 34
1853	3,527,039 86

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

EXERCICES.	VOYAGEURS.	RECETTES.
1853	73,107	37,024 80
1854	69,857	34,899 65
En faveur de l'exercice 1853.	4,050	2,125,15
Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854.	30,502	15,667 45

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mai.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs	36,446 60	33,690 50	30,386 50
Bagages	846 74	683 79	572 98
Bétail	1,831 30	2,276 45	1798 65
Marchandises	19,149 80	16,583 75	17,923 53
	58,274 44	53,245 49	50,681 66

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mai 1854 de fr. 5,028 95 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 7,[illegible]02 78 sur 1852.

CHEMINS DE FER

DE L'EST. rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1593
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2668
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du premier semestre 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 45 et 50 des statuts, soit 4 fr. 20 c. par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures, à partir du 1er juillet prochain, contre la remise du premier coupon des actions définitives.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Service des emprunts.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune ;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le lundi 31 juillet 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions ou moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 juillet prochain, de 10 heures à 3 heures, pour retirer leurs cartes d'admission: ils auront à produire, à cet effet, leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN. MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de Paris à Rouen le 1er août 1845, sont prévenus que le tirage des 27 obligations de cet emprunt, remboursable le 6 juillet prochain, aura lieu en séance publique le 30 juin 1854, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. APPEL DE 50 FR. PAR ACTION. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Cottin.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que le coupon de 25 fr. sera payé à l'échéance du 1er juillet prochain, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de 15 obligations peuvent faire, dès maintenant, le dépôt de leurs coupons.

Il leur sera délivré avec un récépissé, un numéro d'ordre qui leur donnera droit d'opérer, à partir du 1er juillet, le recouvrement des sommes qui leur seront dues.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Cottin.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des titres désignés ci-après qu'il sera payé, à partir du 1er juillet prochain, un semestre d'intérêt :

Sur les actions et obligations du Grand-Central ; les obligations de Rhône-et-Loire et les divers titres d'emprunts ou dettes des Compagnies de Saint-Étienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

La somme à payer sur les actions du Grand-Central a été fixée à 4 fr. 75 c. (250 fr. versés par action, dont 50 fr. à partir du 10 février seulement).

Les paiements s'effectueront ainsi qu'il suit :

A Paris, dans les bureaux du Crédit mobilier, 16, place Vendôme, sur toutes les valeurs ci-dessus ;

A Lyon, au siége de la direction, rue de Bourbon, n° 8, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire ;

A Saint-Etienne, sur les obligations de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire et de Saint-Etienne à Lyon.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,
A. Courpon.

ANCIENNE COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER D'ANDREZIEUX A ROANNE. Les anciens actionnaires de la Compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, sont invités à se présenter dans le plus court délai aux bureaux de la liquidation, rue Neuve-de-l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations, d'où ils ne pourraient les retirer qu'après de longues formalités.

L'ancien Directeur, Liquidateur,
A. Michelot.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. MM. les porteurs des obligations trois pour cent sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50, échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

Le dépôt des coupons sera reçu dans les bureaux de la Compagnie, à dater du 20 juin.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

MM. les porteurs de l'emprunt de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille, qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES. MM. les actionnaires sont prévenus qu'en suite de la délibération de l'assemblée générale du 23 juillet de l'an dernier, le Conseil d'administration a traité avec une réunion de banquiers pour la négociation d'un emprunt par obligations, de deux millions de francs, en réservant la préférence aux actionnaires.

En conséquence, MM. les actionnaires qui désireraient user de leurs droits respectifs seront admis à souscrire jusqu'au 30 courant, sur le dépôt de leurs actions libérées des huit dixièmes appelés à ce jour, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110, à Paris, où ils trouveront tous les renseignements qu'ils pourront désirer sur les conditions de l'emprunt et la situation de la Compagnie.

Lausanne, le 10 juin 1854.

Au nom du Conseil d'administration :

Le directeur de la Compagnie
W. Fraisse.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux art. 6 et 44 des statuts, les intérêts échus du premier semestre 1854, sur les versements effectués, seront payés, à partir du 6 juillet 1854 :

A Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, 23 ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 2, Capel-Court ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers, 9, Corraterie.

A Lyon, à la caisse du syndicat des agents de change.

Le Directeur de la Compagnie
A. Jordan.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON

Le liquidateur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions qu'ils peuvent, à partir de ce jour, déposer leurs titres pour en opérer l'échange contre des actions du chemin de fer de Paris à Lyon.

Le liquidateur rappelle à MM. les actionnaires que l'échange a lieu dans la proportion de sept actions de Dijon contre cinq actions de Lyon.

Le dépôt des titres se fait au siége de la liquidation, 66, rue Basse-du-Rempart, de 10 heures à 2 heures.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0/0 l'an sur le versement de 200 fr. par action, seront payés, pour le premier semestre de l'année courante, à partir du 5 juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, 31, à Paris, et chez MM. Gaillard père, fils et Ce, à Grenoble, de 10 heures à 2 heures.

Le dépôt des titres pourra être effectué, à partir du 26 juin courant contre un récépissé qui indiquera le jour du paiement et de la restitution des titres.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de 50 fr. est fait sur les actions, aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 15 juillet prochain, tous les jours, les fêtes et dimanches exceptés, de 10 heures à 2 heures, à Paris, à la caisse de la Compagnie, 23, rue Laffitte ;

A Lyon, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres au porteur, lesquels, à dater du 5 août, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts courront, à raison de 4 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1854.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 31 décembre prochain, sous la condition, pour ceux qui l'effectueront après le 31 juillet, de tenir compte à la Compagnie de l'intérêt à 4 0/0, à partir du même mois, lequel se compensera avec l'intérêt servi par elle.

Tout versement qui n'aura pas été effectué au 31 décembre 1854, donnera lieu, à partir de cette date, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,

Alph. Baudin.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de faire savoir à tous les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, que, par suite d'un arrangement intervenu entre elle et cette Compagnie, les actions du Midi sont reçues en dépôt, gratuitement, tous les jours au siége de la Société générale, place Vendôme, 15, de dix heures du matin à deux heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier sont prévenus qu'il sera payé le 1er juillet prochain 25 fr. par action, formant le complément du dividende de l'année 1853.

Ce paiement s'effectuera, à dater du 1er juillet prochain, tous les jours, de dix heures à trois heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

Conformément à la décision de l'assemblée générale du 29 avril dernier, il ne sera distribué d'à-compte sur le dividende de l'exercice courant, que le 31 décembre prochain.

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de 12 fr. 50 c., voté par l'assemblée générale du 26 mars dernier, pour le premier semestre 1853, sera payé, à partir du 30 juin courant :

A Nîmes, au siége de l'administration ;

A Marseille, au bureau de la Compagnie, rue Haxo, 17 ;

A Paris, au bureau de la Compagnie, rue Lepelletier, 22.

Le Directeur de la Compagnie,

Auguste Beudin.

SOCIÉTÉ

DES MINES, FORGES ET HAUTS FOURNEAUX D'HERSERANGE ET MOULAINE.

AVIS. MM. les actionnaires de la Société des mines, forges et hauts fourneaux d'Herserange et Moulaine (Moselle), sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 12 juillet prochain, faubourg-Poissonnière, 98, à quatre heures après midi.

Le dépôt des actions sera reçu chez MM. Alliez, Grand et Ce, banquiers de la Compagnie, rue de Trévise, 14, jusqu'au 8 juillet prochain inclusivement.

Aimé Tronchon.

Service maritime des Messageries Impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Italie. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

Grèce et Turquie. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métolin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis ; le 21.

Égypte et Syrie. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

Syrie (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- Alger. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- Oran. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- Stora, Bone et Tunis. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel de 5 fr. par action, à raison de 4 0/0 l'an, sur 250 francs versés, sera payé, à dater du 1er juillet prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33 ;

A Toulouse, chez MM. T. et P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,

G^e. Poujard'hieu.

Le Secrétaire de l'administration,

Ernest Basset.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Souscription de 5,085 actions. — MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Loire sont informés que, sur les 7,085 actions nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juin 1854, et qui porte le total des actions de la Compagnie à 80,000, il en est mis 5,085 à la disposition des actionnaires, au prix de 615 fr. par action, lequel prix ainsi qu'il a été fixé par l'assemblée générale, est de 25 fr. inférieur au cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin, officiellement établi par le syndicat des agents de change.

La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr., versés comptant, contre récépissé provisoire, et le reste dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854.

La souscription est immédiatement ouverte, à Paris, dans les bureaux de la Cie, n° 44, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures tous les jours non fériés. Elle sera fermée le 21 juin à 6 heures du soir.

Les souscriptions sont également reçues dans les bureaux de la Cie, à Lyon, rue Lafont, 2, et chez MM. Lombard-Odier et Cie, banquiers à Genève.

État d'OHIO (Etats-Unis).

CHEMIN DE FER

DE CINCINNATI ET MARIETTA.

MM. Greene et Ce, place Saint-Georges, à Paris, ont l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Cincinnati et Marietta (Ohio), qu'ils sont chargés par la Compagnie de payer le coupon échu le 1er juillet, au change de 5 fr. 10 par dollar.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE (Prusse rhénane).

— Conformément à l'art. 23 des statuts, j'ai l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale du 27 mai dernier a confirmé, à l'unanimité, la nomination de M. le comte Théodore de Lagrenée, rentier à Paris, que le Conseil d'administration avait désigné, en vertu de l'art. 27, comme administrateur, en remplacement de M. Ernest Musnier, à Paris, démissionnaire.

Aix-la-Chapelle, le 24 juin 1854.

Le Directeur général,

Louis Hemoch.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La spéculation a été fort calme toute cette semaine. Ce n'est pas que l'on ait manqué de nouvelles, car on en a reçu au contraire de forts importantes. On a connu officiellement la levée du siége de Silistrie et le mouvement rétrograde des troupes russes. En tout autre moment une nouvelle de cette importance aurait provoqué une hausse violente sur la rente; mais les cours s'en sont à peine ressentis et ils ont même éprouvé un léger mouvement de réaction.

On commence depuis deux jours à se rassurer sur l'effet que la retraite des Russes pouvait produire sur les cabinets de Vienne et de Berlin. Cependant les cours ont continné à être faibles. La baisse a trouvé beaucoup de résistance, mais les baissiers sont parvenus à éloigner la rente du cours de 74, qu'ils redoutaient beaucoup pour le moment de la réponse des primes, car si l'on répondait les primes à 74, elles seraient toutes levées, et il y aurait une grande quantité de rentes vendues à découvert, qu'il faudrait racheter pour la liquidation. Si, au contraire, la réponse se fait à 73 et au-dessous, beaucoup de primes seront abandonnées, et il peut y avoir du trop plein pour la liquidation.

On comptait beaucoup sur la hausse des fonds anglais, car on s'attendait que la Banque d'Angleterre allait réduire le taux de son escompte. Mais les consolidés étant venus en baisse par la dépêche d'une heure, on en a conclu que le taux de l'escompte avait été maintenu. Il est certain cependant que l'argent est devenu facile et abondant sur la place de Londres, et si la Banque d'Angleterre n'a pas cru devoir réduire le taux de son escompte, c'est qu'elle veut attendre que l'on soit parfaitement fixé sur le résultat de la prochaine récolte.

Les nouvelles de la récolte sont toujours excellentes. Les pluies ne leur ont fait jusqu'à présent aucun tort, et les prix des grains sont maintenant en baisse sur tous les marchés.

On a détaché mardi dernier un coupon de 112 fr. sur les actions de la Banque de France, qui ont monté au moment à 2,895. Elles ont rétrogradé ensuite à 2,870.

Les actions de chemins de fer ont donné lieu à peu de transactions. Leurs cours se sont soutenus avec beaucoup de fermeté. On a remarqué qu'elles étaient toujours demandées au comptant, ce qui fait croire que les titres seront rares pour la liquidation. On sait d'ailleurs que l'on va détacher le mois prochain des coupons d'intérêt ou de dividende sur un grand nombre de valeurs, ce qui contribue à rendre les titres rares sur le marché. C'est hier, 29 juin, qu'on a dû ouvrir à la circulation la section de Valence à Avignon sur la ligne de Lyon à la Méditerranée, et comme les recettes de ce chemin ont pris un grand développement depuis un mois, les actions sont fort recherchées et tendent à la hausse.

Le Grand-Central éprouve peu de variations. Il se tient facilement à 500. Mais les offres reparaissent aussitôt que l'on monte au-dessus de 510. Il en sera de même aussi longtemps que rien ne sera terminé au sujet des négociations entamées par cette Compagnie pour la ligne de Nevers.

Les obligations de chemins de fer donnent lieu chaque jour à des affaires suivies. Les cours des diverses lignes tendent à se niveler. On commence à comprendre que toutes ces obligations ont à peu près les mêmes garanties et les mêmes avantages, et on achète de préférence celles dont les cours offrent le plus d'avantage.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 22 jusqu'à celle du 29 juin :

Le 3 0/0 a monté de 72 80 à 73 30 au comptant; il est resté à 72 70; il a varié à terme de 73 45 à 72 85.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 97 75 à 98 10.

La Banque a monté de 2,940 à 2,895, coupon détaché (112 fr.); elle a fermé à 2,870.

Le Crédit mobilier a monté de 735 à 760; il est resté à 750.

Le Nord a monté de 860 à 867 50; il est resté à 865.

L'Est a monté de 790 à 797 50; il est resté à 785.

Les nouvelles actions de l'Est ont monté de 626 25 à 630; elles ont fermé à 625.

Lyon a monté de 945 à 952 50; il est resté à 945.

La Méditerranée a monté de 812 50 à 837 50; elle est restée à 823 75.

Orléans a monté de 1,167 50 à 1,170; il a fermé à 1,165.

Rouen a monté de 990 à 1,020; il est resté à 1,016 25.

Le Havre a monté de 515 à 530; il est resté à 528 75.

Bâle a varié de 392 50 à 390.

Saint-Germain a varié de 707 50 à 700; il a fermé à 702 50.

Le Midi a monté de 605 à 607 50; il est resté à 600.

Le Grand-Central a varié de 505 à 500.

Dijon a varié de 635 à 645; il est resté à 642 50.

L'Ouest a fléchi de 650 à 645; il est resté à 647 50.

Genève a fléchi de 492 50 à 490.

Versailles a varié de 300 à 307 50; Dieppe, de 287 50 à 285. La Teste a fait 285; Sceaux, 185. Le chemin de fer sarde a monté de 455 a 460.

Samedi. — Le commencement de la bourse était fort animé, mais les affaires se sont ensuite calmées, et les cours sont restés faibles, quoiqu'en hausse sur les cours de la veille. Le 3 0/0 a varié au comptant de 73 25 à 73, et à terme de 73 45 à 73 15; le 4 1/2 0/0, de 98 25 à 98 au comptant, et de 98 40 à 98 25 à terme. La Banque a monté de 10 à 2,910; le Crédit mobilier, de 10 à 760; les actions du Nord, de 5 à 865; l'Est de 5 à 795; les nouvelles de l'Est, de 5 à 627 50; Lyon, de 8 75 à 946 25; la Méditerranée, de 7 50 à 817 50; Orléans, de 3 75 à 1,166 25; Rouen, de 5 à 995; le Havre, de 5 à 520; Saint-Germain, de 2 50 à 702 50; Genève, de 7 50 à 492 50; le Grand-Central, de 5 à 505; le Midi, de 2 50 à 605; l'Ouest, de 5 à 655. Cherbourg s'est tenu à 525; Dijon, à 645; le chemin de fer Sarde, à 455.

Lundi. — Les affaires sont nulles et la spéculation incertaine. Les cours ont éprouvé un peu de baisse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 72 75, et à terme de 15 à 73. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 98 10; la Banque, de 50 à 2,950. Le Crédit mobilier a fléchi de 8 75 à 751 25; les actions du Nord, de 3 75 à 861 25; l'Est, de 5 à 790. Les nouvelles de l'Est ont monté de 2 50 à 630. Lyon a fléchi de 3 75 à 942 50. La Méditerranée a monté de 1 25 à 818 75. Orléans a fléchi de 3 75 a 1,162 50; le Havre, de 2 50 à 517 50; l'Ouest, de 5 à 650; Cherbourg, de 5 à 525; le Grand-Central, de 3 75 à 501 25. Saint-Germain s'est tenu à 702 50; Bâle, à 390; Dijon, à 645; le Midi, à 605.

Mardi. — Le début de la bourse était encore incertain, mais à partir de deux heures toutes les valeurs ont repris une grande fermeté. La rente 3 0/0 a monté de 30 c. à 73 30 au comptant, et de 45 à 73 45 à terme. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 98 à 98 10. La Banque de France a été cotée de 2,850 coupon détaché (112) à 2,895, et elle est restée à 2,885 avec 47 fr. de hausse. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 757 50; les actions du Nord, de 6 25 à 867 50; l'Est, de 2 50 à 792 50. Les nouvelles de l'Est se sont tenues à 630. Lyon a monté de 7 50 à 950; la Méditerranée, de 8 75 à 827 50; Genève, de 2 50 à 490; Orléans, de 7 50 à 1,170; Rouen, de 15 à 1,015; le Havre, de 7 50 à 525; Saint-Germain, de 5 à 707 50; le Grand-Central, de 3 75 à 505. Le Midi s'est tenu à 605; Dijon, à 645; l'Ouest à 650. Cherbourg a monté de 2 50 à 522 50.

Mercredi. — Les hauts cours n'ont pas pu se soutenir. La hausse d'hier a été effacée, mais le mouvement rétrograde a fait peu de progrès. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 73 10 à 72 80, et à terme de 73 20 à 72 95; le 4 1/2 0/0, de 98 10 à 98. La Banque s'est tenue à 2,885. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 752 50; le Nord, de 1 25 à 866 25; l'Est, de 5 à 787 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 627 50; Lyon, de 5 à 945; la Méditerranée, de 2 50 à 825; Orléans, de 2 50 à 1,167 50; l'Ouest, de 2 50 à 647 50; le Grand-Central, de 3 75 à 501 25; St-Germain, de 5 à 702 50. Cherbourg s'est tenu à 522 50; Dijon, à 645; le Midi, à 605; Rouen, à 1,015. Le Havre a monté de 1 25 à 526 25; Bâle, de 251 à 391 25.

Jeudi. — Les cours sont encore faibles; mais il se fait fort peu d'affaires, et la baisse trouve beaucoup de résistance. La rente 3 0/0 a fléchi de 10 c. à 72 70 au comptant, et de 10 c. à 72 85 à terme. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. au comptant à 98 10. La Banque de France a fléchi de 15 à 2,870; le Crédit mobilier, de 2 50 à 750; le Nord, de 1 25 à 865; l'Est, de 2 50 à 785; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 625. Lyon s'est tenu à 945; l'Ouest, à 647 50; Cherbourg, à 522 50; Saint-Germain, à 702 50; Bâle, à 390. Orléans a fléchi de 2 50 à 1,165; Dijon, de 2 50 à 642 50; le Midi, de 5 à 600; le Grand-Central, de 1 25 à 500. Rouen a monté de 1 25 à 1,016 25; le Havre, de 2 50 à 528 75.

Vendredi. — Les prix de la rente étaient lourds au début du parquet, mais ils se sont raffermis au moment de la réponse des primes, et la fin la bourse était très-ferme. Le 3 0/0 a varié de 72 60 à 72 90 au comptant et de 72 65 à 72 10 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 75 à 98 au comptant et de 97 80 à 98 à terme. La Banque était à 2,850; le Crédit mobilier, de 745 à 757 50; le Nord, de 860 à 862 50; l'Est, de 782 50 à 787 50; les nouvelles de l'Est, de 622 50 à 625; Lyon, de 912 50 à 945; Orléans, de 1,165 à 1,167 70; Rouen, de 1,012 50 à 1,017 50; le Havre, de 530 à 555; le Grand-Central, de 497 50 à 500; le Midi, de 600 à 610; Saint-Germain, de 700 à 705.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 24 au 30 Juin 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée.	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance.	Noms des lignes	Samedi 24 Compt.	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Compt.	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Compt.	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Compt.	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Compt.	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Compt.	Vendredi 30 Terme
710	903	39	400.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	Nord	965 »»	965 »»	964 25	965 »»	967 50	967 50	966 25	965 »»	965 »»	963 75	962 50	962 50
tout.	1.34	99	72.000	500	tout	60 fr.	août février.	Paris à Rouen	1000 »»	1000 »»	1000 »»	1005 »»	1015 »»	1020 »»	1015 »»	1015 50	1016 25	1017 50	1017 50	1017 50
91	95	97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	530 »»	532 50	517 50	530 »»	535 »»	535 »»	530 25	534 75	538 75	530 »»	535 »»	540 »»
54	72	95	30.000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	195 »»	» »»	297 50	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	245 »»	» »»	» »»	» »»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	325 »»	» »»	330 »»	» »»	322 50	» »»	322 50	» »»	322 50	323 50	» »»	» »»
tout	23	99	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	Saint-Germain	702 50	705 »»	702 50	700 »»	707 50	710 »»	702 50	705 »»	702 50	702 50	705 »»	702 50
tout.	17	99	20 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	» »»	» »»	» »»	» »»	305 »»	» »»	307 50	» »»	307 50	» »»	» »»	» »»
171	530	99	70 000	500	250	21 fr.	chaq. année	Ouest	655 »»	» »»	650 »»	» »»	650 »»	650 »»	647 50	» »»	647 50	» »»	» »»	650 »»
»	11	50	0.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	195 »»	» »»	» »»	» »»	195 »»	» »»	195 »»	» »»	195 »»	» »»	» »»	» »»
1110	1470	99	300.000	500	tout	66 fr. 50.	octobre.	Orléans	1166 25	1167 50	1162 50	1165 »»	1170 »»	1170 »»	1167 50	1165 »»	1165 »»	1167 50	1167 50	1165 »»
627	721	99	250 000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb	Paris à Strasbourg	795 »»	795 »»	790 »»	790 »»	792 50	792 50	787 50	791 75	785 »»	787 50	787 50	787 50
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	id. nouvelles	627 50	627 50	630 »»	627 50	630 »»	630 »»	627 50	625 »»	625 »»	622 50	625 »»	626 25
111	200	30	84 000	350	tout	14 fr.	avril.	Strasbourg à Bâle	290 »»	» »»	291 »»	» »»	290 »»	» »»	291 25	» »»	290 »»	» »»	290 »»	» »»
368	512	99	240 000	500	250	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	940 25	945 »»	942 50	941 25	950 »»	950 »»	945 »»	945 »»	945 »»	943 75	945 »»	947 50
»	»	99	3.300	500	400	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
»	127	99	31.200	500	350	5 0/0 (1).	janv. juillet	Dijon à Besançon	645 »»	» »»	645 »»	» »»	645 »»	» »»	645 »»	» »»	642 50	» »»	» »»	» »»
»	237	99	80 000	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	492 50	490 »»	487 50	490 25	490 »»	» »»	» »»	» »»	490 »»	487 50	485 »»	485 »»
204	842	99	90.000	500	200	16 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	811 50	815 »»	818 75	820 »»	827 50	825 »»	825 »»	823 75	825 75	823 75	821 »»	822 »»
»	850	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	605 »»	607 50	605 »»	605 »»	610 »»	610 »»	605 »»	605 »»	600 »»	601 25	610 »»	610 »»
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	245 »»	» »»	247 50	» »»	235 »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
150	915	99	180 000	500	250	4 0/0.	avril octobr.	Grand Central	505 50	505 »»	501 25	502 50	505 »»	502 50	501 25	500 »»	500 »»	500 »»	500 »»	» »»
»	»	»	»	500	200			St Rambert à Gren.	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
»	40	99	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
»	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»

(1) Pendant la durée des travaux

Valeurs	Samedi 24 Compt.	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Compt.	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Compt.	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Compt.	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Compt.	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Compt.	Vendredi 30 Terme
Rentes 3 0/0	73 »»	73 15	72 75	73 »»	73 30	73 15	72 90	72 95	72 70	72 85	72 90	73 10
Rentes 4 1/2 0/0	96 »»	96 25	96 40	» »»	96 40	» »»	96 »»	96 »»	96 10	» »»	96 »»	96 »»
Banque de France	2940 »»	»	2950 »»	»	2985 »»	»	2985 »»	»	2970 »»	»	2950 »»	» »»
Crédit mobilier	700 »»	735 »»	731 25	734 25	737 50	» »»	752 50	753 75	750 »»	752 50	757 50	757 50
Comptoir national	570 »»	» »»	575 »»	» »»	575 »»	»	570 »»	575 »»	570 »»	» »»	570 »»	» »»
Banque foncière	545 »»	545 »»	540 »»	537 50	540 »»	» »»	545 »»	547 50	547 50	550 »»	555 »»	562 50
D° Obligations (Cert.)	925 »»	» »»	925 »»	» »»	925 »»	» »»	925 »»	» »»	925 »»	» »»	927 50	» »»
D° Obligations de 500 fr.	412 50	» »»	415 »»	» »»	420 »»	» »»	422 50	» »»	425 »»	» »»	420 »»	» »»
D° 10 d'Obligations	» »»	» »»	» »»	» »»	102 50	» »»	» »»	» »»	101 25	» »»	100 »»	» »»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 24 au 30 Juin 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1854.	150.000	75 ans	275	tout.	500	3 0/0	avril.	Janvier juillet.
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	D°
1853.	181.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
D°.	3.300	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	D°
D°.	50 300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1848.	10 830	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.204	43 —	1.250	tout.	1.150	5 0/0	»	D°
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1853.	17.500	»» »»	1.070	750	1.250	5 0/0	»	D°
1841.	7 219	30 —	1.105	tout.	1.250	25	»	D°
1850.	6.104	75 —	1.175	tout.	1.250	25	»	D°
1842.	8.168	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1848.	3.333	90 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150 000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°
1854.	150.000	»» »»	275	75	500	3 0/0	»	D°
1845.	3.467	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	1.908	68 —	1 [illegible]00	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1846.	15.000	78 —	1 [illegible]00	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1849.	5.000	87 —	[illegible]00	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	»	625	5 0/0	D°	janvier juillet.
1844.	1.000	»» »»	500	tout.	625	25 »»	D°	avril octobre.

Noms des compagnies	24	26	27	28	29	30
Nord-Boulogne	317 50	315 »»	317 50	316 25	316 25	310 25
Paris à Lyon	1025 »»	1020 »»	1022 50	1025 »»	1025 »»	1025 »»
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	538 25	537 50	540 »»	540 »»	540 »»	540 »»
D° Nouvelles 3 0/0	315 »»	315 »»	315 »»	316 25	315 »»	310 25
Montereau à Troyes	» »»	»	» »»	»	»	»
Paris à Strasbourg	505 »»	502 50	502 50	505 »»	502 50	502 50
Saint-Germain (nouvelles)	» »»	»	» »»	» »»	» »»	»
Versailles (r. d.)	» »»	» »»	»	» »»	» »»	»
Ouest	» »»	1030 »»	1030 »»	1035 »»	1035 »»	» »»
D° (nouvelles)	1025 »»	» »»	» »»	1030 »»	1030 »»	1030 »»
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
D° (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
D° (Nouvelles 1848)	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
D° (Nouvelles 1852)	310 25	315 »»	317 50	317 50	318 75	318 75
D° (Nouvelles 1854)	318 75	320 »»	321 25	320 »»	321 25	320 »»
Paris à Rouen	» »»	» »»	905 »»	» »»	» »»	» »»
D° (nouvelles)	» »»	» »»	1005 »»	» »»	1000 »»	» »»
Rouen au Havre	» »»	1000 »»	» »»	» »»	1000 »»	» »»
D° (nouvelles)	1000 »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	» »»	» »»	505 »»	505 »»	505 »»	» »»
Dijon à Besançon	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 23 au 29 Juin 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	23	24	26	27	28	29
Nord	953 »» à 961 50	955 »» à 961 »»	962 50 à 967 50	965 »» à 972 50	970 »» à 975 »»	967 50 à 972 50
Paris à Strasbourg	755 »» à 790 »»	787 50 à 792 50	792 50 à 797 50	790 »» à 797 50	784 50 à 787 50	790 »» à 797 50
Orléans	1150 »» à 1200 »»	1150 »» à 1200 »»	1190 »» à 1200 »»	1175 »» à 1200 »»	1175 »» à 1200 »»	1175 »» à 1200 »»
Paris à Rouen	950 »» à 1002 »»	975 »» à 1000 »»	975 »» à 1010 »»	1000 »» à 1025 »»	1000 »» à 1025 »»	975 »» à 1000 »»
Rouen au Havre	497 50 à 500 »»	497 50 à 505 »»	497 50 à 500 »»	510 »» à 512 50	500 »» à 512 50	504 »» à 512 50
Lyon	937 50 à 943 75	940 »» à 947 50	945 »» à 950 »»	945 »» à 947 50	952 50 à 960 »»	947 50 à 952 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours.
Caisse Béchet	500	450	Long-Pendu Charbon.	500	»	Tuyaux Chameroy	200	625	Hirondelles	1000	»	Générale ... Mar fam.	12.00	32 0/0 b.
Compt. Bonnard	100	100 25	Brassac ... Charbon	1/6000	335	Fers galvanisés	500	875	Orléanaises	1000	720	Lloyd franç ... d°	5000	10 0/0 b.
Soc. des ...	5000	5.51	Les Touches Charbon.	500	50	Christofle	500	3.0	Tricycles	500	200	Union des Ports d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.00 »»	Layon et Loire	1/1-59	450	Télégraphe sous-marin	25	22 50	Batignollaises	1000	800	Mélusine d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	15 0	Mayenne et Sarthe	1/12000	»	Gaz anglais ... Paris.	2500	5400	Compagnie générale	500	810	Sécurité d°	5000	14 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	Bonnet et v. m. a. p.	1000	480	— français ... Paris.	500	18.	Lutéciennes	500	650	Sauvegarde d°	5000	6 0/0 b
Sambre française	1000	1100	— act. n.-p.	»	100	— parisien	1000	1100	Sylphides	500	510	Océan d°	5000	25 0/0 b.
Cie générale des Bains	250	220 »»	Montchanin Charbon.	5000	»	— Lacarrière Paris	500	1100	Déesses	500	500	Chambre d°	1000	22 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Azincourt ... Charbon.	1/1500	900 »»	— Belleville	500	1200	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité d°	1000	10 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	495	Bastennes ... Asph.	1000	350 »»	— Nord Batignolles	500	550	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie d°	1000	10 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1100	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Ouest ... Passy.	500	850	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	750	1025 »»	Aveyron ... Forges.	5000	3900	— Est ... Vincennes.	500	»	Le Siècle	remb.	»	Générale ... d°	5000	950 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	272 50	Aubin ... Forges.	500	»	— Wazemmes	500	110	Docks Napoléon	250	245	Union d°	5000	54 0/0 b.
Eschweiler ... Zinc.	750	650	Maubeuge ... Forges.	500	500	— Calais	1000	312 50	Palais de l'Industrie	100	110	France d°	5000	33 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1060	Alais ... Forges	2000	1750	— Amiens	500	100	Glaces de St-Gobain.	7500	22000	Phénix d°	1000	[illegible]
Tenez ... Cuivre.	100	50	Châtillon ... Forges.	500	590	— Versailles	1000	[illegible]90	— de Montluçon	500	404	Providence d°	2500	21 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)	100	12 50	Herserange ... Forges.	500	227 50	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1001	Urbaine d°	5000	64 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/7225	650	Monceaux ... Forges.	1000	1500	— Cie centrale	500	400	— d'Aix-la-Chapelle	375	405 »»	Confiance d°	1000	»
Grand'Combe	1/240-0	475	Providence ... Forges.	1000	1105	Mess. imp. serv. mar.	5000	9010	Lin Maberly	500	800	Soleil d°	5000	90 0/0 b
[illegible]-Loire Charbon.	500	201	Espérance ... Forges.	1000	750	— voitures	10000	10000	— Cohin	500	535	Nord d°	1000	9 0/0 b.
Blanzy ... Charbon.	500	550	Montigny ... Forges.	»	»	— Caillard	1000	[illegible]	— Pont-Remy	»	»	Globe d°	500	pair
Chazotte ... Charbon.	1/3500	510	Septèmes ... Usine.	250	215	Gondoles parisiennes.	80	120	— Gamaches	500	375	Nationale ... Vie.	5000	9 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	285	Phénix ... Usine.	750	875	Omnibus (Entr. gén.)	1000	1900 »»	Richer ... Vidanges.	500	325	Générale d°	7500	85 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	230	Cail ... Usine.	500	700	— ch. de fer.	500	»	Herbet ... Sucrerie.	500	300	Union d°	5000	7 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	145	Cavé ... Usine.	250	250 »»	— Favorites	500	1000	Scarpe d°	250	»	Phénix d°	3000	3 0/0 b.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 722. 13e ANNÉE. — N° 27. SAMEDI, 8 JUILLET 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

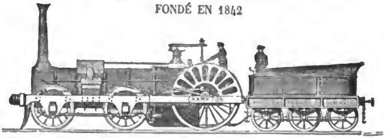
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..	12 f. —	22 f.
Départements....	13 » —	24 »
Étranger	16 » —	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, New-paper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

MM. les Actionnaires de la *Caisse et Journal des Chemins de fer* sont prévenus que les intérêts du premier semestre de 1854, montant à 12 fr. 50 c., sont payables à partir du 1er juillet courant sur la présentation du coupon, au siége de la Société, 85, rue Richelieu.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les alternatives de la semaine n'ont rien eu d'assez sensible pour mériter une mention spéciale.

Le mouvement ascensionnel a continué sur les chemins de Rouen et du Havre. On s'est beaucoup évertué pour assigner une cause à cette reprise. Ainsi que nous l'avons expliqué, les causes de cette reprise sont dans un traité passé avec la navigation, un nouveau traité de traction, la distribution probable d'une somme de 4 fr. provenant du changement apporté à la durée de l'amortissement, qui dorénavant sera réparti sur toute la durée de la concession; enfin, la situation effective des deux entreprises a également contribué à la hausse. En effet, le Havre a donné l'année dernière, pour le semestre correspondant, un revenu de 18 fr. par action; le semestre courant donnera 2 fr. de plus; il y aura, en outre, à répartir, suivant toute probabilité, 4 fr., ce qui fera en tout environ 24 fr. par action pour six mois, soit 36 à 38 fr. par an. Un pareil revenu n'était pas en rapport avec le cours de 500 fr.; mais il justifie et au-delà celui de 600 fr., en dehors de toute fusion. Quant aux actions de Rouen, le dividende distribué le 3 août dernier a été de 25 fr., celui du semestre qui vient de finir sera d'environ 26 à 27 fr.; le second semestre a été, l'année dernière, de 35 fr.; il sera, en 1854, d'environ 36 à 37 fr., soit ensemble 63 à 64 fr. pour l'année; le cours de 970 fr. était donc trop bas, et celui de 1,050 n'est que convenable, puisqu'il représente un revenu de 6 0/0.

Nous publions plus loin le tableau comparatif du plus haut et du plus bas cours des actions de chemins de fer pendant chacun des mois formant le premier semestre de l'année 1854; il est intéressant de rapprocher les chiffres contenus dans ce tableau de ceux que nous avons publiés le 18 février dernier (page 106), sur les cours de l'année 1853. Voici le résultat de ce rapprochement :

VALEURS	PLUS HAUT COURS			
	1853		1854	
	MOIS	COURS	MOIS	COURS
Saint-Germain (1/2 action),	Avril,	975 »	Janvier,	772 50
Orléans,	Août,	1,?00 »	Juin,	1,185 »
Rouen,	Mai,	1,192 50	Juin,	1,017 50
Havre,	Mai,	562 50	Juin,	560 »
Nord,	Mai,	940 »	Juin,	880 »
Est ancien,	Août,	1,020 »	Juin,	965 » (1)
Lyon,	Août,	980 »	Juin,	965 »
Méditerranée,	Mai,	860 »	Juin,	830 »
Genève,	Août,	580 »	Janvier,	502 50
Ouest,	Mai,	812 50	Juin,	680 »
Cherbourg,	Mai,	652 50	Janvier,	550 »
Midi,	Mai,	685 »	Juin,	630 »
Grand-Central,	Août,	565 »	Juin,	510 »

(1) Nous ajoutons au cours de l'Est ancien, pour 1854, la prime de l'Est nouveau, afin que la comparaison soit exacte.

PLUS HAUT ET PLUS BAS COURS DES ACTIONS PENDANT LE PREMIER SEMESTRE 1854

NOMS DES VALEURS	JANVIER		FÉVRIER		MARS		AVRIL		MAI		JUIN		PLUS HAUT cours du 1er semestre 1854	PLUS BAS cours du 1er semestre 1854
—	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas	—	—
Rente 3 0/0	72 25	68 25	70 20	65 80	67 15	62 2	64 60	61 60	71 »	64 40	74 95	70 60	74 95 juin 5	61 60 avril 3
Crédit foncier	550 »	510 »	502 50	495 »	500 »	450 »	460 »	455 »	545 »	450 »	555 »	505 »	555 » juin 5	450 » mars 28
Crédit mobilier	700 »	615 »	650 »	565 »	585 »	460 »	505 »	437 50	680 »	502 50	790 »	705 »	790 » juin 5	460 » » 31
Saint-Germain	772 50	615 »	655 »	580 »	617 50	560 »	565 »	540 »	730 »	550 »	750 »	665 »	772 50 janv. 4	540 » avril 5
Orléans	1150 »	1030 »	1107 50	1012 50	1105 »	1032 50	1055 »	1005 »	1140 »	1050 »	1185 »	1130 »	1185 » juin 5	1005 » » 5
Rouen	1047 50	920 »	932 50	852 50	875 »	805 »	845 »	795 »	930 »	850 »	1047 50	940 »	1017 50 janv. 3 juin 30	795 » » 3
Havre	485 »	420 »	445 »	425 »	450 »	420 »	415 »	400 »	480 »	412 50	560 »	470 »	560 » juin 30	400 » » 5
Nord	860 »	730 »	757 50	707 50	747 50	700 »	742 50	700 »	832 50	738 75	880 »	830 »	880 » » 5	700 mars 30 avr. 3
Est, anciennes	787 50	706 25	740 »	687 50	730 »	670 »	732 50	670 »	760 »	708 75	820 »	762 50	820 » » 5	670 mars 30 avr. 3
Est, nouvelles	566 25	560 »	587 50	550 »	570 »	505 »	537 50	505 »	600 »	542 50	645 »	600 »	645 » » 5	505 » 30 3
Lyon	890 »	807 50	847 50	780 »	824 25	766 25	810 »	760 »	925 »	845 »	965 »	920 »	965 » » 5	760 » avril 3
Méditerranée	737 50	620 »	680 »	620 »	687 50	630 »	670 »	630 »	795 »	662 50	830 »	775 »	830 » » 5	620 janv. 23 févr. 2
Midi	603 75	532 50	555 »	515 »	535 »	487 50	525 »	477 50	585 »	505 »	630 »	585 »	630 » » 6	477 50 avril 3
Ouest	660 »	562 50	585 »	550 »	585 »	515 »	557 50	540 »	655 »	555 »	680 »	630 »	680 » » 6	540 » avril 5
Caen-Cherbourg	550 »	470 »	485 »	405 »	467 50	400 »	520 »	410 »	490 »	445 »	527 50	500 »	550 » janv. 3	400 » mars 30
Dijon à Besançon	550 »	478 75	545 »	470 »	542 50	480 »	542 50	500 »	625 »	545 »	650 »	625 »	650 » juin 5	470 » février 9
Grand-Central	505 »	435 »	450 »	422 50	435 »	385 »	405 »	382 50	492 50	402 50	510 »	490 »	510 » juin 5	382 50 avril 3
Genève	502 50	440 »	465 »	430 »	447 50	412 50	427 50	405 »	425 »	490 »	500 »	480 »	502 50 janv. 3	405 » avril 3

Ces cours ont subi quelques modifications depuis le 1er juillet ; mais la hausse qui s'est produite sur quelques valeurs, non-seulement n'est pas générale, mais elle ne représente pas à beaucoup près les accroissements de recettes et de revenus réalisés par la plupart des lignes en exploitation.

Si nous prenons, par exemple, le bulletin des recettes publié dans notre dernier numéro, nous trouvons les augmentations suivantes :

Nord. — Au 24 juin 1854, 2,379,116 fr., ou 15.2 0/0, et les actions sont en baisse de 60 fr.

Rouen. — Au 24 juin 1854, 297,314 fr., ou 6.3 0/0, et les actions sont en baisse de plus de 160 fr.

Havre. — Au 24 juin 1854, 123,429 fr., ou 9 0/0, et les actions sont seulement au niveau de l'année dernière.

Lyon. — Au 24 juin 1854, 373,897 fr., ou plus de 4 0/0, et les actions sont en baisse de 15 fr., bien que l'on soit arrivé au moment de jouir des produits de la ligne jusqu'à Lyon.

Orléans. — Au 24 juin 1854, 4,236,211 fr. ou 28 0/0, et les actions sont en baisse de 115 fr.

Est. — Au 24 juin 1854, 2,607,177 fr. ou 21 1/2 0/0, et les actions sont en baisse de 55 fr.

Ouest, au 25 juin 1854, 414,509 fr. ou 15 0/0, et les actions sont en baisse de 32 fr. 50.

Méditerranée. — Au 17 juin 1854, 1,038,937 fr. ou 30 0/0 ; et les actions sont en baisse de 30 fr., bien que 125 kilom. nouveaux viennent d'être mis en exploitation.

Grand-Central. — Au 17 juin 1854, 586,900 fr. ou 18 0/0, et les actions sont en baisse de 55 fr.

En combinant ensemble les accroissements de recettes, la diminution des cours et les circonstances d'exploitation qui doivent déterminer de nouveaux produits, il est facile de se faire une idée de la marge que les prix actuels offrent encore à la hausse, pour chacune des valeurs de chemins de fer.

Une objection est à prévoir : les plus hauts cours de l'année dernière n'avaient-ils pas quelque chose d'exagéré, de factice ? La réponse à cette objection dépend du point de départ de l'appréciation que l'on veut faire de la valeur des différents chemins. Si l'on n'admet comme base de cette valeur que les revenus immédiats, ceux que l'on doit recevoir pour l'année en cours au moment de l'achat : oui, plusieurs des prix de l'année

dernière sont exagérés; mais si l'on tient compte de l'avenir promis à telle ou telle ligne, à celles dont le prix s'est le plus élevé, bien que le calcul de cet avenir soit hypothétique et puisse renfermer des éléments d'erreur : non, les prix les plus hauts de 1853 n'étaient pas exagérés.

Voici au surplus, en regard des cours actuels, les revenus de l'année dernière et les accroissements déjà réalisés; chacun pourra faire ensuite son compte comme il l'entendra :

Le NORD a donné, pour 1853, 46 fr. par action.

L'augmentation acquise de 15.2 0/0 représentera, si elle se continue, 7 fr. par action.

Le revenu probable de 1854 sera donc de 53 fr. par action.

Au cours de 830 fr., c'est un revenu de 6.3 0/0.

Le ROUEN a donné, pour 1853, 60 fr. par action.

L'augmentation acquise est de 6.2 0/0; si elle se continue, elle représentera 3 fr. 75 par action.

Le revenu probable de 1854 sera donc de 63 fr. 75 par action.

Au cours de 1,050 fr., c'est un revenu de 6 0/0.

Le HAVRE doit donner pour 1854, avec la réserve de 4 fr., si on la distribue, environ, 36 à 38 fr. par action.

Au cours de 590 fr., c'est un revenu de 6.3 0/0.

Le LYON devait donner pour 1854, d'après les prévisions de la Compagnie, 73. 93 par action.

Mais l'ouverture de Chalon ayant été retardée de cinq semaines, nous déduisons, 1.93 par action.

Ce qui laisse un produit de 72 fr. par action.

Au cours de 920 fr., dont 720 fr. seulement à payer, c'est un revenu de 10 0/0; mais, comme il comprend la distribution de réserve des années antérieures et qu'il reste 200 fr. à verser, on ne doit compter que sur 7 à 7 1/2 0/0 du cours actuel pour 1855.

L'ORLÉANS a donné pour 1853 62 fr. 10 par action.

L'augmentation acquise est de 28 0/0; on ne doit pas s'attendre à ce qu'elle continue toute l'année, parce que nous approchons de l'époque correspondante à l'ouverture de la section de Poitiers à Angoulême, qui a eu lieu le 18 juillet 1853; mais en ne comptant pour l'année entière que sur 20 0/0 d'augmentation, cela représenterait encore environ 12. 40 par action.

Soit ensemble, 74 fr. 50 par action.

Au cours de 1,180 fr., c'est un revenu de 6.2 0/0 destiné à s'accroître d'une manière notable les années suivantes, par l'ouverture de nouvelles sections.

Pour les autres lignes, dont l'exploitation est encore incomplète, ce n'est évidemment pas le revenu qu'il faut prendre comme mesure de la valeur des actions; mais les progrès des recettes sur les sections ouvertes justifiant, et au delà, les prévisions des actionnaires, les prix ne peuvent que s'améliorer et se rapprocher des cours de l'année dernière, les dépasser même, puisque l'on est plus rapproché aujourd'hui de l'époque où l'on touchera des revenus.

Dès que les recettes complètes du premier semestre nous seront parvenues, nous les réunirons en tableau et reviendrons, à cette occasion, sur les calculs qui précèdent.

On a détaché cette semaine les coupons d'intérêt ou de dividende afférents à diverses valeurs, ce dont il faut tenir compte, si l'on veut comparer les cours. Les coupons détachés sont les suivants :

Crédit mobilier,	25 fr.	»
Crédit foncier,	6	25
Nord,	30	»
Lyon,	31	25
Grand-Central,	4	75
Cherbourg,	4	20
Genève,	4	»
Saint-Rambert,	4	»
Midi,	5	»

On a remarqué cette semaine un assez grand mouvement sur les actions du Crédit foncier. Cette hausse et les variations qui l'ont suivies, étaient motivées par l'annonce de la prochaine publication d'un décret portant modification des statuts de cette grande institution, et nomination d'un gouverneur et deux sous-gouverneurs, comme pour la Banque de France. Ce décret a paru ce matin au *Moniteur*; on en trouvera le texte plus loin.

Les dernières nouvelles que nous trouvons dans les journaux agricoles sur la situation des récoltes sont les suivantes :

A part le canton de Saint-Sauveur (Yonne) dont les terres sont naturellement froides et humides, et où les blés et les orges sont couchés, et les prairies artificielles endommagées par les eaux, les autres parties de la France n'ont pas souffert d'une manière sérieuse, et les récoltes promettent beaucoup. On écrit de Saône-et-Loire que l'on compte sur une année plus qu'ordinaire. Dans la vallée du Doubs, beaucoup de champs donneront 48 hectolitres à l'hectare. Les orges, jaunes déjà, seront récoltés sous peu; les avoines, les fèves, les betteraves, le maïs, tout est de la plus belle venue; de mémoire d'homme on n'a rien vu de si beau.

La récolte des seigles est commencée dans le Midi, et on va bientôt faucher les blés. On écrit des Basses-Alpes qu'on s'attend à une récolte supérieure à celle d'une année ordinaire. Dans le Lot la récolte est très-bonne. On annonce, du département des Landes, que partout le seigle est remarquablement beau et que son rendement est très-considérable. Depuis plus de quinze jours, on a commencé à le mettre à bas dans les terrains sablonneux. Autour de Saint-Sever et sur les bords de l'Adour, la récolte a commencé le 21 juin. La beauté du grain dépasse tout ce que l'on a vu depuis longtemps.

AD. BLAISE (des Vosges).

Crédit foncier de France.

Plusieurs décrets, précédés d'un rapport de M. le ministre des finances, ont paru dans le *Moniteur* du 7 juillet. Ces décrets sont relatifs à l'organisation administrative et aux opérations du Crédit foncier de France.

Par la nomination d'un gouverneur et de deux sous-gouverneurs, et l'entrée dans le conseil de trois receveurs généraux, le Crédit foncier devient une institution gouvernementale, placée directement sous le contrôle de M. le ministre des finances, comme la Banque de France.

Le gouverneur nommé par le décret du 6 juillet est M. le comte de Germiny, receveur général des finances de la Seine-Inférieure, et l'un des régents de la Banque de France. M. le comte de Germiny a été lui-même ministre des finances en 1851, et, antérieurement, conseiller-maître à la Cour des comptes, et chef du cabinet de M. Humann, son beau-père. Il jouit d'une grande réputation d'habileté financière, et il la mérite.

Les deux sous-gouverneurs sont M. Crépy, inspecteur des finances, et M. Daverne, maître des requêtes au conseil d'Etat.

M. L. Wolowski, directeur général du Crédit foncier de France, et son plus zélé promoteur, abandonne ses fonctions et entre dans le Conseil comme administrateur.

On doit spécialement à M. L. Wolowski toute l'organisation administrative du Crédit foncier, tant à Paris que dans les départements. C'était une tâche difficile, qu'il a remplie avec une rare habileté.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée.

Les chemins de fer de Lyon à la Méditerranée, dont une section importante a été livrée au public le 29 juin dernier, traversent les départements :

Du Rhône,
De la Loire,
De l'Ardèche,
Du Gard,
De l'Hérault,
De l'Isère,
De la Drôme,
De Vaucluse,
Des Bouches-du-Rhône.

Ce réseau est le seul débouché des Hautes et Basses-Alpes.

Il sert aux communications, non seulement de ces départements entre eux, mais à celles du Nord, du Centre, de l'Est et aux treize départements de la zone du Sud-Ouest avec la Méditerranée, c'est-à-dire avec la côte d'Espagne, avec l'Algérie, avec l'Egypte, avec tout le littoral de l'Italie, la Grèce, les échel-

les du Levant, Smyrne, Brousse, Constantinople, la mer Noire, la Perse et l'Inde anglaise.

C'est une grande artère dans laquelle va circuler la vie et l'activité de la France, de l'Angleterre, de la Belgique, de la Hollande et de la Suisse ; c'est un fleuve à double courant entre l'Europe et l'Orient, c'est la route de la civilisation, des idées et des échanges entre les trois vieux continents.

L'ouverture de la section de Valence à Avignon, se raccordant au chemin en exploitation d'Avignon à Marseille, est un pas important vers la réalisation de ce programme. Les revenus immédiats n'en seront pas considérables; mais à la fin de l'année, la ligne sera complète jusqu'à Lyon, et les derniers mois de 1856 verra souder entre eux, par l'achèvement du tunnel de Sainte-Irénée à Lyon, les divers tronçons du réseau de Bruxelles, d'Ostende, de Dunkerque, de Calais, de Boulogne et du Havre à Marseille. En même temps s'accomplira la jonction du Rhin, de Strasbourg, de Mulhouse, de Bâle et de Genève, et celle de Nantes et de tout le centre de la France avec la Méditerranée.

Quelle sera alors la situation financière de la Compagnie ?

Son capital se divise :

1° En 90,000 actions de 500 fr., représentant 45 millions ;

2° En emprunts et annuités à servir aux anciennes Compagnies de la rive droite du Rhône et à celle du chemin d'Avignon à Marseille. Le service de ces emprunts et annuités, en y comprenant l'amortissement, le timbre, etc., exigera, à partir de 1856, une somme annuelle maximum de 6,500,000 fr.

Tous les bénéfices à provenir de l'exploitation du réseau méditerranéen, qui excéderont cette somme de 6,500,000 fr., appartiendront exclusivement aux porteurs des 90,000 actions formant le capital de la Compagnie.

Quels seront ces bénéfices probables?

Les 394 kilomètres actuellement exploités d'Avignon à Marseille et de Beaucaire à Alais et Cette produiront brut, pour 1854, environ 11 millions; on peut donc être assuré pour 1856 d'au moins 14 millions, ci	14,000,000
Les 230 kilomètres de Lyon à Avignon ne donneront pas moins de 40,000 fr. par kilomètre dès le début du raccordement, soit	9,200,000
L'embranchement d'Aix, 24 kilomètres, est compté seulement pour un produit de	300,000
Les 65 kilomètres de l'embranchement de Toulon figurent aux statistiques officielles pour une recette brute de	1,560,000
Total brut	25,060,000

Les frais d'exploitation s'élèvent, dans l'état actuel de division, de morcellement et de frais généraux répartis sur une exploitation de 10 à 11 millions, à 42 0/0; ils seront certainement moindres après l'achèvement du réseau. En les calculant néanmoins à ce taux excessif, on aurait à déduire de la recette brute 10,525,200

Ce qui laisserait net	14,534,800
Les charges d'emprunt et de rachat étant de	6,500,000
Il resterait disponible un bénéfice de	8,034,800

à répartir comme suit :

Amortissement du capital de 45 millions, à raison de 10 centimes pour 100 fr.	45,000
3 0/0 des bénéfices pour le fonds de réserve	241,044
Ensemble	286,044

Ce qui laisserait à répartir entre les 90,000 actions une somme de 7,748,756 fr., soit de 86 fr. par action (1).

Le partage avec l'État ne doit s'effectuer, aux termes du cahier des charges, que sur les bénéfices excédant 8 0/0 du capital dépensé par la Compagnie. Nous ignorons si, dans l'établissement de ce capital, on fera entrer en ligne de compte l'ancien emprunt de Marseille et la représentation des sommes dont on sert le revenu aux Compagnies rachetées ; mais, même en bornant ce capital aux sommes dépensées directement par la Compagnie, on arrive à un total de 105 millions.

Ce qui assure aux actionnaires le partage exclusif entre eux et sans participation avec l'État d'un bénéfice annuel de 8,400,000 fr., soit de 93 fr. 33 c. par action.

C'est seulement après avoir reçu ce dividende que les actionnaires auront à partager par moitié avec l'État les bénéfices excédants.

On voit d'après cela que, pour l'année 1856, il n'y aura aucune déduction à faire pour le Trésor, et que le revenu probable de 86 fr. par action sera entièrement acquis aux actionnaires.

L'éventualité du partage ne tardera pas longtemps d'ailleurs à se réaliser. Les produits bruts indiqués plus haut seront, suivant toute apparence et en admettant que la paix de l'Europe ne sera pas troublée plus gravement qu'aujourd'hui, un minimum qui ne tardera pas à être dépassé.

Le Midi de la France s'ouvre depuis quelques années à une vie nouvelle, qui a commencé avec la mise en exploitation des richesses minérales contenues dans les bassins d'Alais, de Bességes et de la Grand'Combe. Le réseau des chemins de fer de la Méditerranée, le raccordement, prévu pour 1856, de ce réseau avec le chemin de Cette à Bordeaux et avec le Grand-Central, doivent accélérer le progrès déjà si manifeste accompli dans ces régions, grâce à la prévoyante initiative et à la persévérance infatigable de M. P. Talabot, l'éminent directeur des chemins de la Méditerranée.

En même temps que s'accomplit cette œuvre grandiose, dont on trouve les traces à chaque pas, à mesure que l'industrie se développe en Provence et en Languedoc à l'aide du combustible minéral, à mesure que la navigation à vapeur s'installe à Marseille, dont elle a fait son quartier général, et étend ses entreprises non-seulement dans tout l'Orient, mais sur la côte d'Afrique et jusqu'au Brésil, la science hydraulique, les canaux de desséchement et d'irrigation transforment en plaines fertiles, en prairies donnant quatre et cinq coupes par an, en jardins et en vergers produisant des légumes et des fruits abondants et savoureux, en plaines couvertes de récoltes précoces, les étangs, les sables et les cailloux de la Provence; elle transforme les déserts en greniers, et prépare des approvisionnements et des subsistances pour la population manufacturière des villes, pour la population maritime des côtes.

Que doit donc devenir le chemin de la Méditerranée sous l'influence de ces actifs éléments de progrès et de richesse, si, dès à présent, c'est-à-dire en 1856, il peut donner à ses actionnaires un revenu de 86 fr. par action? C'est ce que l'avenir seul nous dira et ce que nous renonçons à prévoir.

AD. BLAISE (des Vosges.)

(1) Si en 1856, l'embranchement de Toulon n'est pas terminé, ce qui est possible, le revenu sera un peu moindre, mais aussi le capital engagé sera moins considérable et la proportion du revenu restera au moins la même.

Ad. B. (d. V.)

Chemin de fer de l'Est.

LIGNE DE MULHOUSE.

On annonce pour le 1er août le commencement des travaux de la ligne de Mulhouse.

Les marchés sont passés avec d'habiles entrepreneurs, MM. Parent et Schacken ; on n'attend plus que l'adoption des plans pour commencer.

M. Thoyot, ingénieur en chef du contrôle des travaux pour l'Etat, et M. Vuignier, ingénieur en chef de la Compagnie, sont en ce moment en tournée sur la ligne pour reconnaître les tracés.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer du Midi.

Les nouvelles que nous recevons de la ligne de Bayonne sont bonnes. Malgré l'abondance des pluies qui gênent les travailleurs, la pose de la voie est poursuivie avec activité. Sur plusieurs points, les chantiers avancent de deux kilomètres par jour, déplaçant avec eux les villages de tentes qui servent d'habitation aux ouvriers, dans la traversée des Landes.

Grâce aux mesures prises et à l'habile direction imprimée aux travaux, on compte toujours sur l'ouverture de la ligne pour le courant du mois d'août prochain.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon.

L'ouverture de la section de Chalon à Vaise, qui met en communication directe Paris et Lyon, reste toujours fixée au lundi 10 juillet prochain.

La réception officielle de la section par les commissaires du gouvernement a été faite mardi dernier. Les commissaires désignés par S. E. M. le ministre des travaux publics, étaient : M. l'inspecteur général Payen, des ponts et chaussées ; M. l'ingénieur en chef de Billy, des mines ; et M. l'ingénieur en chef Maynard, des ponts et chaussées. M. l'inspecteur général Jullien, directeur du chemin de Lyon, et M. l'ingénieur en chef Chaperon, assistés des ingénieurs du chemin de Lyon, ont accompagné MM. les membres de la Commission dans la visite qu'ils ont faite de tous les travaux.

L'attention de la Commission s'est particulièrement portée sur les terrassements, qui avaient eu à souffrir des pluies extraordinaires de ces derniers temps, et sur les travaux supplémentaires qui ont été prescrits à cette occasion.

Les ouvrages d'art ont été également l'objet d'un examen attentif. Nous reviendrons plus tard sur ces travaux, qui conserveront à la ligne de Lyon le caractère de solidité et de grandeur que tout le monde lui reconnaît depuis longtemps.

L'ouverture, nous l'avons dit, se fera sans inauguration solennelle ; cependant, la Compagnie de Lyon a voulu profiter de cette occasion pour donner un témoignage d'intérêt et de sympathie aux populations que la nouvelle section doit desservir.

Le Conseil d'administration a voté une somme de 30,500 fr. à distribuer aux pauvres des principales villes, savoir :

Lyon,	20,000 fr. (1)
Mâcon,	4,000
Chalon,	4,000
Villefranche,	1,500
Tournus,	1,000
	30,500

Nous terminerons tout ce que nous avons à dire du chemin de Lyon, en ajoutant qu'à l'occasion de cette ouverture, M. Dassier, président du Conseil d'administration, et M. Aclocque, ingénieur des ponts et chaussées, chargé de l'exécution d'une partie de la ligne, ont été nommés chevaliers de la Légion-d'Honneur, sur la proposition de M. le ministre des travaux publics.

F. Solar.

Le service de la grande vitesse commencera seul le 10 juillet. Nous annoncerons sous peu de jours l'ouverture du service des marchandises.

(1) Sur cette somme, 15,000 fr. ont été envoyés à M. le conseiller d'État chargé de l'administration du Rhône, et 5,000 à S. Em. Mgr le cardinal-archevêque de Lyon.

Le service de la grande vitesse est réglé de la manière suivante :

	Départ de Paris	Arrivée à Lyon.
Express,	7 h. 30 mat.	5 h. 36 soir.
Direct,	8 5 —	9 43 —
Omnibus,	2 25 soir.	6 40 mat.
Express,	8 5 —	6 1 —
Omnibus,	9 45 —	1 4 soir.

	Départ de Lyon	Arrivée à Paris.
Express,	7 h. 5 mat.	5 h. 11 soir.
Direct,	9 30 —	10 19 —
Omnibus,	2 45 soir.	7 12 mat.
Express,	7 » —	6 4 —
Omnibus,	9 45 —	12 43 soir.

F. Solar.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
—	—	—	—
Orléans,	838,255 »	178,367	27.0
Nord,	747,676 »	103,304	16.0
Rouen,	216,631 »	2,603	1.2
Havre,	95,705 »	303	0.3
Ouest,	163,957 »	30,806	23.1
Est,	663,183 »	57,854	9.5
Lyon,	411,471 »	17,603	4.4
Méditerranée,	196,188 »	27,689	16.4
Gd central,	191,508 »	28,883	17.7
St-Germain,	325,276 »	49,276	17.4

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Paris a Rouen. — Assemblée semestrielle le lundi 31 juillet, à 3 heures.

APPELS DE FONDS.

Ouest. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

Si le versement n'est pas fait avant le 15 août l'intérêt sera dû à 5 0/0 depuis le 5.

Lyon a Genève. — 50 francs sur les actions à partir du 15 juillet. En même temps que l'on effectuera le versement on échangera les actions provisoires contre des actions au porteur.

Crédit foncier. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

Services maritimes des messageries. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Journaux réunis. — Intérêts, 1er juillet.

Caisse et journal des chemins de fer. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

Nord. — 30 fr. actions, 7 fr. 50 obligations.

Orléans. — 32 fr. 10 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30, Bâle 10 fr. 50, obligations 12 fr. 50.

Lyon. — 4e coupon des obligations ; 31 fr. 25 actions.

Chemins du Midi. — 5 fr. actions.

Grand-Central. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

Lyon a la Méditerranée. — Obligations 5 0/0, 25 fr. ; 3 0/0, 7 fr. 50.

Crédit mobilier. — 25 fr.

Messageries. — 200 fr.

Glaces de Montluçon. — 12 fr. 50.

Genève. — 4 fr. actions.

St-Rambert. — 4 fr. intérêts.

Banque de France. — 112 fr.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Services maritimes des messageries. — Émission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série ; la clôture de la souscription est fixée au 25 juillet courant.

ÉCHANGE DE TITRES.

Dijon a Besançon. — 1er juillet, échange des titres à raison de sept Dijon pour cinq Lyon, 66, rue Basse-du-Rempart.

Orléans. — Échange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852, sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

Caen et Cherbourg. — Échange des actions provisoires contre les actions au porteur.

Saint-Rambert a Grenoble. — Échange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

Andrézieux a Roanne (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la Caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — A partir du 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

C. Devinx.

ACTES OFFICIELS.

Crédit foncier de France.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Vu les décrets des 28 février et 18 octobre 1852 qui placent les sociétés de crédit foncier dans les attributions du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en appelant le ministre des finances à concourir à la surveillance de ces sociétés ;

Considérant qu'il importe de soumettre ces sociétés à une autorité et à une surveillance uniques ;

Considérant que la création, sous le nom de *Crédit foncier de France*, d'une société générale qui doit réunir des capitaux considérables, a donné aux établissements de crédit foncier le caractère d'institutions financières,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les sociétés de crédit foncier sont placées dans les attributions de notre ministre secrétaire d'Etat au départements des finances, auquel sont dévolues, en conséquence, les attributions conférées à notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics par les décrets des 28 février et 18 octobre 1852.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances et notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sont chargés de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 26 juin 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département des finances,

BINEAU.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 6 juillet 1854.

SIRE,

Dans sa sollicitude pour les institutions de crédit foncier qu'elle a données à la France, Votre Majesté a reconnu que d utiles modifications peuvent y être apportées ; elle a voulu que ces modifications fussent étudiées sans délai, et je viens, d'après ses ordres, soumettre à sa sanction celles qui peuvent être immédiatement effectuées.

Elles concernent les conditions du prêt et la surveillance du gouvernement.

Lorsque, par le décret du 28 février 1852, Votre Majesté a créé les institutions de crédit foncier, elle avait voulu d'abord que les sociétés fussent locales et restreintes à des circonscriptions territoriales peu étendues.

Le décret du 10 décembre 1852 a modifié cette première pensée, et le privilége de la Société du Crédit foncier de France a été étendu au territoire entier de l'Empire, à l'exception des six départements où existaient déjà des sociétés particulières.

Ce changement doit avoir pour conséquence une modification dans le mode d'action et de surveillance du gouvernement.

A des sociétés locales d'un ressort peu étendu, il ne fallait d'autre intervention de l'Etat qu'une surveillance attentive, et le décret du 28 février y avait pourvu en les sonmettant à la surveillance d'un commissaire du gouvernement.

A une grande institution dont le privilége embrasse presque tout le territoire de l'Empire, qui ne peut avoir de concurrence, qui doit réunir des capitaux considérables, émettre une très-grande quantité de lettres de gage, et qui tient en ses mains le crédit de la propriété foncière, cette surveillance passive ne suffit plus : il faut que le pouvoir y intervienne d'une façon plus active et plus efficace, il faut que son autorité s'y fasse sentir davantage.

Sans doute les établissements locaux devront être développés plus tard ; mais, quelles que soient les mesures qui seront prises ultérieurement à ce sujet, la Société centrale subsistera, et cette Société doit être soumise à l'autorité du gouvernement, comme elle a besoin de son appui.

Pour lui prêter cet appui, pour la soumettre à cette autorité, je crois qu'il convient de lui appliquer l'organisation que l'empereur Napoléon Ier a donnée à la Banque de France, organisation excellente à tous égards, et qui, depuis cinquante ans, a produit de si grands résultats.

Depuis 1800 jusqu'en 1806, la Banque de France avait été un établissement indépendant ; en 1806, elle fut placée sous la direction d'un gouverneur nommé par le chef de l'Etat ; de sorte que, sans cesser d'être un établissement particulier, sans devenir un établissement de l'Etat, elle fut soumise à l'autorité d'un représentant dn gouvernement.

Avec cette organisation, grâce à la sagesse et à l'habileté des hommes qui l'ont administrée et gouvernée, la Banque est devenue le plus grand et le plus solide de tous les établissements de crédit, et elle a rendu au commerce français, ainsi qu'à l'Etat, les plus éminents services.

En appliquant cette organisation à la Société du Crédit foncier de France, Votre Majesté peut en espérer d'heureux résultats.

L'autorité du gouvernement étant, par ce moyen, constamment représentée dans le sein de la Société, il sera possible de supprimer plusieurs des conditions réglementaires qui lui avaient été imposées et qui gênaient sa liberté d'action.

Lorsqu'elle était indépendante, ses statuts avaient dû prévoir, autant que possible, toutes les questions. toutes les difficultés, pour y pourvoir et les résoudre d'avance ; il avait fallu entourer son indépendance de toutes les dispositions tutélaires que la prudence pouvait suggérer.

Aujourd'hui beaucoup de ces dispositions de détail deviennent superflues ; il y sera pourvu en temps utile par le conseil d'administration et par le gouverneur.

La Société gagnera ainsi en liberté d'action ce qu'elle perdra en indépendance.

Ainsi, il est, dès aujourd'hui, possible de faire tomber une entrave qui pouvait gêner et parfois même arrêter ses opérations.

En lui accordant une subvention de 10 millions, le décret du 10 décembre 1852 lui avait imposé, comme conséquence, l'obligation de prêter 200 millions à raison d'une annuité de 5 0/0, qui comprendrait à la fois, l'intérêt, l'amortissement et les frais d'administration, et qui éteindrait la dette en cinquante années.

L'expérience n'a pas tardé à faire reconnaître que cette stipulation était d'une exécution difficile : pour prêter à 5 0/0, amortissement compris, il fallait que la Société pût elle-même placer ses obligations à un taux correspondant. Aussi le décret du 21 décembre 1853 est bientôt venu substituer à ce maximum de 5 0/0 celui de 5.95.

Mais cette nouvelle limite est susceptible des mêmes objections, et elle peut apporter les mêmes obstacles aux opérations de la Société.

Il convient, je crois, de la supprimer et de rendre à la Société la liberté dont elle a besoin, pour qu'elle en use dans les conditions établies par le décret fondamental du 28 février 1852. Elle ne pourra en abuser, car l'autorité du gouverneur suffirait toujours pour l'en empêcher ; et elle y trouvera le moyen de régler ses opérations sur le mouvement des capitaux, en les conformant, dans une certaine mesure, aux variations du taux de l'intérêt, sans les assujettir pourtant à une trop grande mobilité.

Il ne faudra pas s'étonner, d'ailleurs, si les prêts de la Société ne sont pas toujours aussi nombreux, si, parfois, ils se ralentissent.

Quand le taux de l'intérêt sera faible, la Société prêtera beaucoup, parce que les propriétaires fonciers profiteront de ces conditions favorables pour contracter des emprunts à long terme, remboursables par annuités.

Si l'intérêt s'élève temporairement au-dessus de son taux habituel, la Société recevra sans doute moins de demandes, parce que, malgré la faculté de se libérer par anticipation, les emprunteurs seront moins disposés à s'engager pour de longues années dans ces circonstances et à des conditions défavorables ; ils préféreront avoir temporairement recours à des emprunts à courte échéance sans amortissement, et ajourner à des temps meilleurs leurs emprunts à long terme.

Ces variations ne sauraient être évitées, et ces ralentissements temporaires ne devront inquiéter ni les emprunteurs, ni la Société, ni l'Etat.

Pendant ces moments de transition, pendant ces périodes de courte durée, il sera bon que les propriétaires fonciers puissent encore s'adresser à la Société et en obtenir, sans être obligés d'aller les chercher ailleurs, les prêts temporaires dont ils auront besoin.

Pour cela, il convient de donner à la Socité la faculté, qu'elle n'a pas aujourd'hui, de faire des prêts hypothécaires ordinaires à court terme, dont le montant sera remboursable intégralement à l'expiration de la période stipulée, sans que l'amortissement se soit chaque année ajouté à l'intérêt.

Ces prêts hypothécaires ordinaires ne jouiront pas, pour la purge, le séquestre et l'expropriation du gage, des priviléges que le décret du 28 février a accordés seulement aux prêts remboursables par annuités. Ils ne pourront, de même, donner lieu à émission d'aucune obligation foncière ; mais la Société pourra y affecter les fonds provenant de la réalisation de son capital social et de ses bénéfices.

De cette façon la Société ne sera jamais inactive ; ce sera un nouveau service qu'elle rendra à la propriété foncière ; et ces prêts temporaires à courte échéance seront le plus souvent le commencement et le prélude de prêts à long terme, remboursables par annuités, dans lesquels ils viendront bientôt se convertir.

A ce dernier point de vue, cette modification peut avoir une grande importance ; car ces prêts temporaires peuvent être un moyen précieux de transformer des habitudes prises, et d'initier peu à peu les esprits au mécanisme et aux bienfaits du crédit foncier.

Tels sont, Sire, les changements qu'il me pa-

rait, dès aujourd'hui, possible et nécessaire d'apporter à l'organisation de la Société du Crédit foncier de France.

Ces changements sont autant dans l'intérêt de la Société que dans l'intérêt de l'Etat : aussi les représentants de la Société, les hommes honorables qui l'administrent et la dirigent, se sont-ils empressés d'y adhérer.

Plus tard, deux autres questions importantes devront être étudiées et résolues : l'organisation des succursales et la substitution du prêt en lettres de gage au prêt en argent.

Par ses succursales, la Société devra se rapprocher des emprunteurs.

Par le prêt en lettres de gage au lieu du prêt en argent, elle s'exonèrera de l'obligation d'emprunter d'une main pour prêter de l'autre. Le Crédit foncier ne sera complétement fondé que le jour où l'emprunteur pourra recevoir en lettres de gage le montant intégral du prêt qui lui sera fait, et trouver sans peine à les négocier.

Mais ces deux questions ne sont pas urgentes; et, dans l'état actuel des choses, leur solution ne peut venir que du temps.

En attendant que la seconde de ces questions soit résolue, la Société continuera à se procurer, par l'émission d'obligations foncières, les capitaux qu'elle devra remettre à ses emprunteurs ; et, grâce à la plus grande liberté qui lui aura été donnée, elle pourra, pour l'émission de ces obligations, se conformer aux circonstances et aux conditions du marché, de sorte que les capitaux ne lui manqueront pas.

Usant de la faculté qui lui a été accordée par le décret du 28 mars 1852, elle a jusqu'ici attaché des lots aux obligations qu'elle a émises. La série de 200 millions à laquelle appartiennent ces obligations avec lots n'a pas encore été entièrement souscrite ; elle sera complétée à cause des engagements antérieurs, mais, à mon avis, il ne devra pas être émis d'autres obligations avec chances aléatoires.

En marchant dans la voie que je viens de soumettre à Votre Majesté, le Crédit foncier de France pourra, je l'espère, être utile à l'agriculture et à la propriété foncière.

Sans se laisser égarer par les illusions que le Crédit foncier a fait naître dans quelques esprits, sans rêver pour la propriété foncière la libération complète des charges qu'elle a contractées, et qui, trop souvent, sont au-dessus de ses forces, on peut espérer que l'agriculture et la propriété en obtiendront de signalés services.

La propriété foncière libre de dettes, mais sans capital disponible, y trouvera les fonds dont elle a besoin pour améliorer ses cultures et augmenter ses produits ; la propriété grevée de dettes hypothécaires y trouvera un adoucissement à ses charges et, dans certains cas, sa complète libération.

Ce seront encore là de grands résultats, de véritables bienfaits, et la France sera reconnaissante des efforts que Votre Majesté ne se lasse pas de faire pour les obtenir. Mais ces résultats, il faut savoir les attendre, car c'est le temps seul qui peut fonder solidement les institutions de cette sorte, et pour qu'elles arrivent à prospérer, il faut qu'elles marchent avec prudence et se développent lentement.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-obéissant serviteur et fidèle sujet,

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

BINEAU.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances ;

Vu les décrets des 28 février, 28 mars, 18 octobre et 31 décembre 1852, sur les Sociétés de crédit foncier ;

Vu les décrets des 28 mars et 10 décembre 1852, et 21 décembre 1853, qui ont institué la Société du Crédit foncier de France ;

Vu les décrets des 30 juillet 1852 et 22 mars 1853, qui ont approuvé les statuts de cette Société ;

Vu la délibération, en date du 26 juin 1854, du Conseil d'administration de la Société, agissant en vertu des pouvoirs qu'il a reçus de l'assemblée générale des actionnaires ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

TITRE Ier.

De la Direction générale du crédit foncier de France.

Art. 1er. La direction des affaires du Crédit foncier de France est exercé par un gouverneur.

Le gouverneur nomme et révoque les agents; il préside le conseil d'administration et l'assemblée générale des actionnaires ; il vise les lettres de gage ; nulle délibération ne peut être exécutée si elle n'est approuvée par lui et revêtue de sa signature.

Art. 2. Deux sous-gouverneurs exercent les fonctions qui leur sont déléguées par le gouverneur, et remplissent, dans l'ordre de leur nomination, les fonctions de gouverneur, en cas de vacance, absence ou maladie.

Art. 3. Le gouverneur et les deux sous-gouverneurs sont nommés par l'Empereur.

Art. 4. Avant d'entrer en fonctions, le gouverneur doit justifier de la propriété de 200 actions du Crédit foncier de France, et chacun des sous-gouverneurs de la propriété de 100 actions.

Art. 5. Le gouverneur reçoit de la Société du Crédit foncier de France un traitement annuel de 40,000 francs; les deux sous-gouverneurs reçoivent un traitement de 20,000 francs.

Art. 6. Trois membres du conseil d'administration sont pris parmi les receveurs généraux des finances.

TITRE II.

Des conditions du prêt.

Art. 7. Les maxima fixés par les décrets des 10 décembre 1852 et 22 décembre 1853, relativement au taux de l'annuité à servir par les emprunteurs, sont supprimés ; les conditions des prêts à faire par la Société sont celles qui résultent des décrets des 28 février et 28 mars 1852, relatifs aux Sociétés du Crédit foncier.

Le taux des frais d'administration sera réglé lors de la révision des statuts.

Art. 8. Indépendamment des prêts remboursables par annuités, la Société est autorisée à affecter à des prêts hypothécaires à court terme et sans amortissement, les capitaux qui proviendront de la réalisation de son fonds social et de ses bénéfices.

TITRE III.

Dispositions générales.

Art. 9. Des décrets spéciaux, rendus sur la proposition du Conseil d'administration, et dans la forme des règlements d'administration publique, ordonnent la création ou la suppression des succursales, dont les attributions sont déterminées par les statuts.

Art. 10. Sont annulés, en ce qui concerne la Société du Crédit foncier de France, les dispositions des décrets antérieurs qui seraient contraires à celles du présent décret.

Art. 11. Les statuts du Crédit foncier de France seront modifiés conformément aux dispositions du présent décret.

Art. 12. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois* et inséré au *Moniteur.*

Fait au palais de Saint-Cloud, le 6 juillet 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département des finances,

BINEAU.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. M. le comte de Germiny (Charles-Gabriel Lebègue), receveur général des finances du département de la Seine-Inférieure, est nommé gouverneur du Crédit foncier de France.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 6 juillet 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département des finances,

BINEAU.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er M. Crépy, inspecteur des finances, et M. Daverne, maître des requêtes au conseil d'Etat, sont nommés sous-gouverneurs du Crédit foncier de France.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret

Fait au palais de Saint-Cloud, le 6 juillet 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département des finances,

BINEAU.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 16 juin 1854.

Présidence de M. VUIGNER.

Dans la dernière séance il a été dit que le capital destiné à la construction des chemins de fer a plus d'influence sur le mode de voie à employer que l'appréciation technique du système en lui-même.

Cette indication doit être modifiée en ce sens que, dans la pensée du membre qui a fait cette observation, l'appréciation technique du système de voie à adopter doit être combinée avec les exigences du trafic et le capital à dépenser pour son établissement.

L'ordre du jour appelle la communication par M. Faure d'une note sur le drainage.

Sur l'invitation de M le président, M. Faure a préparé quelques notes sur la question du *drainage*, en ce qui touche l'assèchement des terrains humides; c'est ce qu'on peut appeler le *drainage agricole*.

Le *drainage* est, sans contestation, l'opération agricole qui produit l'amélioration la plus permanente du sol; il augmente la production, et améliore les produits; il réchauffe les terres froides en les ameublissant, il convertit en terres arables ou en prés de bonne nature les terrains marécageux.

L'insuffisance des récoltes en Angleterre comme en France a principalement conduit à s'occuper de cette question, et depuis quelques années la France s'en est occupée d'une manière toute particulière.

Plusieurs publications ont été faites sur ce sujet. M. Faure a fait paraître, il y a trois ans, un livre qui était une traduction du Manuel de M. Stephens; et depuis, MM. Mangon, Barral et Leclerc, ingénieur belge, ont publié chacun des livres qui sont du plus haut intérêt.

Nous allons mettre tout d'abord des chiffres sous les yeux, afin de faire apprécier l'importance du sujet.

D'après M. Barral, la France comprend une superficie de 52 millions d'hectares; les terrains qui, par leur nature, sont susceptibles d'être drainés, représentent une superficie de 34 millions 1/2 d'hectares (34,542,000).

Or, sur les 52,000,000 d'hectares qui forment la totalité du sol français, 30 millions sont en terres labourables, et près de 22 millions sont en bois, vignes, landes, rivières, etc. Si l'on retranche des 34,542,000
ces 22,000,000

Il reste au moins 12,542,000
hectares, qui ont un besoin absolu d'être soumis à l'opération du drainage, soit 23 0/0 du sol de la France.

M. Mangon, de son côté, évalue à plus de 7 millions d'hectares la quantité de terres susceptibles d'être drainées Quoi qu'il en soit, si l'on estime que l'hectare coûte en moyenne une somme de 200 fr. à 250 fr. pour être drainé, la dépense totale pour une superficie de 12 millions d'hectares sera à peu près de 2 milliards et demi à 3 milliards, somme énorme, mais somme certainement qui serait admirablement employée, puisqu'elle réaliserait une amélioration permanente de la production alimentaire de notre pays.

Le drainage peut être appliqué avec succès :

1° A tout terrain ayant un sous-sol imperméable;

2° A tout terrain argileux.

M. Belgrand, ingénieur des ponts et chaussées, dans son traité d'hydrologie du bassin de la Seine, rapporte qu'en amont de Paris, la superficie totale du sol imperméable est de 1,874,000 hectares ou environ 43 0/0 de la superficie totale.

M. Barral cite encore les exemples suivants: la surface de sol imperméable est, dans le département de la Meuse, de 250,000 hectares, dans celui de la Moselle, de 180,000 id. dans l'arrondissem' d'Avallon, 18,775 id.

Voilà donc là la source de capitaux immenses à dépenser et de la façon la plus profitable et en travaux qui exigent le concours de l'ingénieur: c'est donc une carrière toute nouvelle qui s'ouvre au *génie civil*, qu'on appellera dans ce cas, et si l'on veut, le *génie rural*.

Nous avons parlé au commencement de la somme de 2 à 3 milliards à appliquer à cette opération du drainage; cette somme est énorme, en effet, mais elle n'est pas à trouver immédiatement, et du reste en voyant ce qui a été fait chez nos voisins, nous trouverons facilement une solution à cette question.

En Angleterre, c'est le gouvernement qui, le premier, a avancé aux propriétaires les fonds nécessaires pour ces travaux. Jusqu'à ce jour, il a employé, dit M. Mangon, une somme de 181 millions de francs.

Mais avant de s'engager dans une avance, le gouvernement anglais prend ses précautions. Il a nommé une commission composée d'hommes choisis, à laquelle il a en quelque sorte donné pleins pouvoirs; cette commission représente le gouvernement et écarte toute lenteur administrative; c'est à elle que les demandes de prêt doivent être directement adressées.

Les prêts ne sont faits que dans les conditions suivantes: 1° Il faut qu'il soit bien établi que les travaux d'amélioration qui vont être entrepris feront produire au sol un intérêt d'au moins 6 1/2 0/0 de la somme dépensée. L'appréciation de ce produit est établie après examen du sol et des localités par des ingénieurs attachés à la Commission.

2° Le remboursement doit avoir lieu en vingt-deux ans par annuités calculées, à raison de 6 1/2 0/0 du montant du prêt.

3° En général, l'Etat n'avance qu'une somme égale au tiers de la somme totale qui est à dépenser, en sorte que les 180 millions avancés par le trésor public représentent au moins 600 millions de francs déposés pour l'amélioration du sol par le drainage; et cet argent, comme on l'a vu, est bien placé. Quant à des pertes, des non-valeurs, il est curieux et intéressant de le faire remarquer, il n'y en a pas encore eu, que nous sachions. Voici ce que dit M. Mangon à cet égard :

« On estime en Angleterre que les travaux
» de drainage bien dirigés et appliqués à pro-
» pos rapportent au moins 10 0/0 des sommes
» engagées. Les bénéfices s'élèvent souvent
» jusqu'à 15 ou 20 0/0, et l'on peut citer nom-
» bre de travaux de drainage payés par une
» seule récolte.
» Les résultats des travaux exécutés en
» France et en Belgique n'ont pas été moins
» favorables que ceux obtenus en Angleterre. »

Maintenant, pour engager le crédit privé à concourir à la dépense des deux autres tiers qui restaient à fournir, le gouvernement anglais a accordé aux particuliers la faculté de se substituer au Trésor public, dans le mode de remboursement des avances.

Le système adopté pour encourager le drainage pourrait être l'affectation d'une somme limitée se reproduisant d'année en année et employée en quelque sorte indéfiniment aux améliorations agricoles. M Mangon indique cette idée féconde, qu'il a développée dans un très intéressant travail sur les irrigations de la Campine.

En France, l'un ou l'autre de ces systèmes serait très-praticable; il y en a d'autres encore qui, s'ils étaient bien organisés, donneraient de bons résultats; ainsi 1° la création d'un syndicat entre propriétaires; 2° et en même temps la création de compagnies agricoles.

Une compagnie considérable vient de s'organiser en France; elle a confié la direction de ses travaux à M. Mangon. Espérons qu'elle dotera le pays d'utiles et fructueux travaux et que ses succès détermineront la formation de compagnies similaires.

Mais pour faire pénétrer dans les masses cette nécessité du drainage, il faut l'enseigner et l'enseigner sous toutes les formes. La somme de 85,000 fr. que la France y a consacrée, pour l'achat de matériaux divers destinés au drainage, a commencé à le vulgariser; c'est peu, mais c'est déjà quelque chose.

Nous avons parlé de l'Angleterre; il convient aussi de dire quelques mots sur la Belgique, ce pays si industrieux dans tout ce qui tient au développement de sa production.

En 1849, le gouvernement belge a commencé à s'occuper d'une manière active du drainage; il a envoyé un ingénieur en Angleterre pour étudier la question. A son retour, après un séjour de cinq mois, il fut attaché à la division de l'agriculture et mis en quelque sorte à la disposition des propriétaires, des cultivateurs, pour diriger les opérations du drainage. En outre, le gouvernement fit publier un manuel du drainage; il fit construire les appareils spéciaux à ce travail, il fit établir les machines à faire les tuyaux, il les distribua gratuitement en imposant aux cessionnaires d'en vendre les produits à des prix modérés.

Un arrêté ministériel invita en même temps les Comités et les Sociétés agricoles à faire des essais sur le drainage, et, en faisant cette invitation, l'État accordait le concours gratuit de ses agents pour diriger les travaux, des tuyaux pour des surfaces de demi-hectare, et il mettait, en outre, temporairement à leur disposition les machines, et les instruments qu'il avait fait construire comme modèles.

Ces efforts ont produit de bons résultats; car, en 1850, 150 hectares seulement avaient été l'objet de l'application du drainage; en 1851, ce chiffre s'est élevé à 600, et en 1853, à 1,500. Par cette progression rapide d'ascension, on peut estimer que le drainage s'est acclimaté en Belgique et qu'il n'est déjà plus à l'état d'essai, mais à l'état de pratique.

En France, les premiers essais de drainage datent de l'année 1845. Le gouvernement français a employé les 85,000 fr. dont nous avons déjà parlé à l'achat de machines, à faire des tuyaux, et des outils de drainage, qu'il a répartis dans 51 départements. Cette somme était entièrement dépensée à la fin de 1853.

De leur côté, les propriétaires ont été en avant; et si les résultats que nous avons à citer ne donnent pas encore pour capital employé un chiffre élevé, les exemples sont cependant nombreux. Ainsi, nous citerons parmi

les propriétaires qui ont fait des essais de drainage : dans le département de l'Aisne, M. Rouget, sur 80 hectares ; dans le Cher, M. Lupin, 400 hectares ; dans la Mayenne, M. Bordillon, 150 hectares, dont les eaux de drainage ont été en outre appliquées à l'irrigation.

Dans le département de Seine-et-Marne, nous citerons M. Gareau ; M. Lauret, qui s'est fait entrepreneur de drainage et qui y réussit à merveille.

Dans le département de Seine-et-Oise, on remarque les opérations de drainage du camp et du champ de manœuvre de Satory, dont la superficie est de 260 hectares, entrepris par la Compagnie générale du drainage et des irrigations au prix de 160 fr. l'hectare. Cette Compagnie a entrepris également beaucoup d'opérations dans le départementdu Nord ; elle y a déjà établi ses opérations sur un pied considérable : elle achète les terrains, les loue, ou entreprend à forfait le drainage.

En résumé, on trouve que déjà, en France, 31 départements se sont occupés d une manière sérieuse du drainage. Nul doute que les encouragements donnés à l'agriculture par le gouvernement ne développent rapidement ces essais.

M. FAURE revient sur ce point, qu'on ne saurait trop apporter dans l'esprit des masses des idées nettes et précises sur l'influence heureuse que peut exercer en France l application du drainage à l'agriculture. Il pense que les quelques résultats satisfaisants puisés chez nous et chez nos voisins, et que les chiffres éloquents qu'il vient de présenter sur son avenir en France, sont de nature à intéresser vivement la Société des Ingénieurs civils, et s'il a réussi dans le but qu'il s est proposé, il lui restera, pour compléter ce qu'il a à dire sur ce sujet, à définir le drainage, ses opérations, les études préliminaires, les soins d'exécution, et la description des machines et appareils qu'il utilise. — Ce sont ces différentes questions que M Faure se propose de traiter dans la prochaine séance.

On demande à M. Faure, puisqu'il veut bien s'occuper de cette question du drainage, d'établir, s'il est possible, une comparaison entre les divers matériaux qu'on pourrait appliquer à la construction des drains, et de dire si, dans les localités où la pierre, le moellon, sont en abondance, ces matériaux ne seraient pas d'un usage plus économique que les tuyaux en terre.

M. FAURE répond que l'expérience a déjà été faite, et que les drains en pierre s'encrassent assez promptement et ne fonctionnent que peu de temps, qu'en résumé le prix de revient des drains à empierrement est généralement plus élevé que celui des drains à tuyaux jointifs.

Il est ensuite donné lecture d'une note de M. Mirecki, *sur l emploi des longrines pour remplacer les traverses de joint sur le chemin de fer du Nord.*

Le système qui a le mieux réussi pour des rails de 4m,50 est celui-ci : sur des longrines de 1m,60, on a fait clouer trois coussinets, dont un coussinet de joint et deux coussinets intermédiaires placés à 0m,50 de distance à droite et à gauche du premier ; on a conservé trois traverses intermédiaires, mais en les déplaçant de la position qu'elles occupaient, de façon à les changer de lit en quelque sorte. L'intervalle entre la traverse du milieu et celles qui sont placées à ses côtés a été mis de 0m,90 ; par conséquent, les coussinets de ces dernières se sont trouvés à une distance de 0m,85 des coussinets intermédiaires cloués sur longrines. Cette pose a donné de bons résultats que l'on peut attribuer à l'augmentation des points d'appui, à leur distribution rationnelle, et principalement au déplacement de toutes les traverses, d'où il suit que le ballast sur lequel il s'est établi à nouveau n'ayant pas encore été comprimé et étant de même nature, avait partout la même élasticité sous les points d'appui.

M. MIRECKI pense que des longrines de 1m,80 seraient préférables à des longrines de 1m,60, parce qu'elles donneraient plus de distance entre l'about de la longrine et le premier coussinet.

La Société a reçu :

1° De M. Willien, membre de la Société, un travail sur la statistique générale des chemins de fer de Strasbourg à Bâle et de Mulhouse à Thann ;

2° De M. Mirecki, membre de la Société, une note sur l'emploi des longrines en remplacement des traverses de joint ;

3° De M. Ebray, membre de la Société, une note sur la résistance à la compression des calcaires du département de la Vienne ;

4° De la Société d'encouragement, ses bulletins de janvier, février, mars, avril et mai 1854 ;

5° De M. Emile With, les dessins de l'appareil qui a servi à faire des essais sur la résistance des rails, par le gouvernement de Prusse.

6° De M. Cavé, membre de la Société, une description d'un nouveau système de roue, et d'un nouveau système de rail en fer sur longrines en fer ou fonte.

Ont été reçus membres de la Société : MM. Guérin Nodier, Fauconnier Capuino et Lecorbellier.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

Trafic des chemins de fer dans le Royaume-Uni.

Les recettes des chemins de fer dans le Royaume-Uni se sont élevées, pendant la dernière semaine de mai, à liv. st. 352,860 ou fr. 8,821,500

Et pendant la même période de 1853, à liv. st 352,244 ou fr. 8,806,100

L'augmentation en 1854 est donc de liv. st. 616 ou fr. 15,400

Les recettes brutes des huit chemins de fer qui arrivent dans la métropole se sont élevées pour la semaine dernière à liv. st. 157,705 ou fr. 3,942,625

Et pendant la semaine correspondante de 1853, à liv. st. 163,856 ou 4,096,400

Il y a diminution de liv. st. 6,151 ou fr. 153,775

	l. st.		fr.
La diminution sur le Eastern Counties railway est de	666		16,650
Sur le London and North-Western,	3,279		81,975
Sur le London and Blackwall,	148		3,700
Sur le London Brighton and South-Coast,	1,124		28,100
Sur le London and South-Western,	380		9,500
Sur le South-Eastern,	2,074		52,850
Total,	7,671		191,775
Mais de cette diminution totale, il faut retrancher les augmentations sur le Great-Northern,	1,306	fr. 32,650	
Sur le Great-Western,	214	5,350	
	1,520		38,000
Ce qui réduit la diminution totale à	liv. st. 6,151		fr. 153,775

Les recettes sur les autres lignes du Royaume-Uni se sont élevées pendant la semaine de 1854, à l. st. 193,155 fr. 4,878,875

Et en 1853 à 188,388 4,709,700

L'augmentation est de l. st. 6,767 fr. 169,175

Mais il faut en déduire les diminutions sur les lignes métropolitaines, ce qui réduit l'augmentation sur 1853 à l. st. 616 fr. 15,400

L'augmentation n'est si faible que parce que la fête de la Pentecôte est tombée dans la semaine correspondante de 1853, ce qui a amené un développement insolite de circulation.

Les recettes totales depuis le 1er janvier 1854 jusqu'à la fin de mai se sont élevées à liv. st. 6,326,254 ou fr. 158,156,350

Et pendant la même période de 1853, 9,685,317 ou 142,132,925

Ce qui donne une augmentation de 640,937 16,023,425

Soit 11.3 0/0.

C. DEVINS.

Forges.

Classification des fers laminés au bois et au coke des forges de France.

Première classe.

Carrés de 18 à 61 millimètres.
Ronds de 21 à 68.
Plats de 40 à 115 sur 9 et plus.
Plats de 27 à 38 sur 11 et plus.

Deuxième classe.

Carrés de 12 à 17 millimètres.
Gros carrés de 62 à 81.
Ronds de 14 à 20.
Gros ronds de 69 à 81.
Plats de 40 à 115 sur 6 à 8 et plus.
Méplats de 20 à 38 sur 8 et plus.
Gros plats de 120 à 162 sur 12 à 40.

Fers à barreaux de grilles.
Cornières, côtés égaux, 35 et plus.

Troisième classe.

Carrés de 9 à 11 millimètres.
Gros carrés de 82 à 95.
Ronds de 9 à 13.
Gros ronds de 82 à 95.
Candelettes de 20 à 36 sur 4 1/2 et plus.

Aplatis de 20 à 115 sur 4 et plus.
Plats de 120 à 162 sur 7 à 11.
Plate-bande demi-ronde de 27 à 54 sur 7 et plus.

Cornières, côtés inégaux, 35 et au-dessus.
Fers à biseaux.

Quatrième classe.

Carrés de 6 à 8 millimètres.
Gros carrés de 96 à 108.
Ronds de 5 à 8.
Gros ronds de 96 à 108.
Bandelettes de 14 à 18 sur 4 1/2 et plus.
Aplatis de 20 à 115 sur 2 et 3 et plus.
Plate-bande demi-ronde de 16 à 25 sur 7 et plus.

Plats de 180 à 220 sur 10 à 15 et plus.

Cinquième classe.

Fers à T simple, 5 kil. et plus le mètre.
Fers à T pour combles à tête large.
Fers à couteaux.
Cornières, côtés égaux et inégaux, 14 à 30.
Carrés de 110 à 135 millimètres.
Ronds de 110 à 135.
Plats de 180 à 265 sur 5 à 9.
Demi-feuillards de 20 à 84 sur 1 1/2.
Id. de 14 à 18 sur 2 à 3.

Fers à T double de 100 à 160 millimètres.

Sixième classe.

Vitrages de 2 kil. et plus le mètre.
Fers à T simple 2 kil. et plus.
Feuillards de 20 à 68 millimètres sur 1.
Id. de 14 à 18 sur 1 1/2.

Fers à T double de 180 à 220 millimètres.

Septième classe.

Vitrages au-dessous de 2 kil. le mètre.
Fers à T simple au-dessous de 2 kil.
Fers à targette.
Demi-rubans, de 20 à 32 sur 3/4 de millimètre.
Demi-rubans de 14 à 18 sur 1 millimètre.

Fers à T double, 260 millimètres.

Huitième classe.

Rubans de 14 à 18 sur 3/4 de millimètre.
Fers à vasistas.
Fers spahés de 85 à 115 sur 1 millimètre 1/2.
Ronds de 136 à 180.

L'écart entre les classes est, comme précédemment, de 2 fr. par 100 kil.

Le comité des maîtres de forges, réuni ces jours derniers à Paris, a adopté, sans modifications sérieuses, la classification proposée par les forges de la Bourgogne et de la Champagne.

Comme on le voit, quelques articles sont ajoutés aux quatre premières classes.

Le nouveau tableau comprenant les fers extra détruit la confusion des fers connus sous cette dénomination. L'acheteur ne pouvait jamais se rendre compte parfaitement des prix ; aujourd'hui, ce tableau, réunissant tous les fers suivant leurs dimensions, offre toute la simplicité possible.

SAINT-DIZIER.

Notre marché a présenté, cette semaine, plus d'animation ; les transactions se sont étendues sur un grand nombre d'articles.

La fonte à fer a été recherchée à 155 fr., et offerte à 160 fr.; elle est tenue entre ces prix.

En fonte pour fusion, la demande est régulière et les prix sont soutenus à 190 et 192 f. 50 n° 1, suivant la quantité.

Les fers ont un meilleur écoulement ; les laminés à 330 fr. la 1re classe ; les fers battus à 335 fr. ; ces derniers sont plus recherchés.

On a traité des essieux à 355 et 360 fr. Beaucoup d'usines s'occupent maintenant de cette fabrication, à laquelle elles apportent toute la qualité recherchée. Les boites de roues assorties avec les essieux sont facturées, par plusieurs forges, 240, 250, 300 et 380 fr., suivant les numéros. Prises seules, aux fonderies, cet article se paie plus cher, 260, 270, 320 et 400 fr.

PARIS.

Le marché se présente encore sous un aspect calme ; les opérations sont continuellement restreintes au strict nécessaire ; on ne remarque pas qu'un seul article soit animé par suite de transactions larges.

Les craintes de mauvaises récoltes, et surtout aussi la difficulté des escomptes, ont leur influence sur les affaires. On se plaint de ce que la Banque se montre trop difficile pour l'acceptation du papier du petit commerce. Bien des transactions s'opéreraient sans l'entrave du crédit ; tandis qu'au contraire on les limite extrêmement, en obligeant souvent à faire des ventes au comptant.

La position des articles fontes et fers est absolument la même depuis trois semaines. Il n'y a que sur la pointe qu'on cite une avance : elle est fondée, dit-on, sur l'écoulement du trop plein ; la production est à peu près nivelée aux besoins de la consommation. Voici le tarif de juillet : n° 20, 43 fr. ; n° 19, 44 fr. ; n° 18, 46 fr. ; n° 17, 47 fr. 50 ; n° 16, 49 fr. ; n° 15, 50 fr. 50 ; n° 14, 53 fr.

La machine, ou petit rond, a été placée, suivant les marchés, à 335 et 340 fr. rendu à Paris.

La fonte pour deuxième fusion a joui, dans nos divers entrepôts, d'un mouvement d'affaires très satisfaisant. Ainsi, les arrivages du mois de mai sont montés à 99,571 quint. métr.; le stock était de 89,519 quint., il est descendu pendant le mois de mai à 78,351 quint., c'est donc une sortie des entrepots de 110,368 q.m.

L'augmentation du stock à Paris, comme on le voit à la revue du commerce extérieur, jointe aux arrivages successifs sur nos ports, donne du calme aux prix, qui restent sur la place de Paris à 210-220 fr. la fonte française, 225-230 fr. l'écossaise, 245-250 fr. la fonte anglaise.

La situation des entrepôts, relevée chaque mois, donne une idée exacte de la position, et, pour les vendeurs et les acheteurs, sert de guide commun pour l'avenir des cours ; voilà pourquoi nous nous étendrons ici sur le mouvement des stocks.

Cuivre. — Les affaires pour cet article sont, par continuation, calmes et languissantes et se bornent à de très-faibles parties. Les prix restent à la cote de 315-320 fr. le cuivre d'Angleterre ; 330-340 fr. le cuivre de Russie ; 320 fr., d'Australie ; 300-305 fr. de Suède ; 380 fr., du Chili brut ; 320 fr. le laminé jaune ; 345-350 fr. le laminé rouge.

Pendant le mois de mai, les existences dans les entrepôts se sont accrues ; elles sont de 234 q. m. à Marseille, 1,245 q. m. à Rouen, 1,890 q. m. au Havre. L'augmentation sur avril est d'environ 800 quintaux.

Plomb. — Les offres des détenteurs pèsent sur les cours : il y a beaucoup de froideur dans les affaires. On cote toujours 67 fr. les plombs de France et d'Espagne ; 70 fr., d'Angleterre, et 75 fr. le plomb laminé.

Le stock en entrepôt a diminué, malgré les arrivages considérables, de 26,910 quint. mét. pendant le mois dernier.

Etain. — Les transactions de la semaine sont à peu près insignifiantes ; aucune variation ne s'est déclarée dans les cours des diverses sortes. Prix soutenus à 320 fr. l'étain anglais ; 320 fr., le Pérou brillant ; 310 fr., id., terne ; 320 fr., le Banca, et 315 fr., celui des Détroits.

Il y a une diminution de 200 quintaux dans le mouvement des entrepôts pendant le mois dernier. Il ne restait plus, fin du mois, que 1500 quint. métr. réunis sur deux ports, Marseille et le Havre.

Zinc. — La demande est sans intérêt, cependant la position reste ferme aux cours suivants : Silésie, 63 fr., Vieille-Montagne, 65 fr. ; laminé, 70 fr.

Depuis le commencement de l'année, il a été reçu 15,660 quint. métr. ; à la fin de 1853, il restait 1,130 q. m. ; la situation relevée au 1er juin, d'après les documents officiels, n'indique qu'une existence de 309 quintaux sur le port de Marseille.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

La demande des fontes a été moins suivie, et les prix restent dans la parité de la précédente cote. Les fers sont en bonne voie, mais toutefois sans augmentation présente. Voici les derniers avis des principales places.

Londres, 23 juin :

L'activité est toujours croissante dans nos districts producteurs. Le stock des fers en barres, sur le marché de Londres, diminue sensiblement, et si les détenteurs ne pouvaient pas se procurer des renforts capables de satisfaire aux demandes qui affluent sur cette place, ils seraient obligés d'élever les prix, qui, pour le moment, restent sans changement, mais se tiennent avec beaucoup de fermeté. Les fontes en gueuses d'Ecosse n'ont pas éprouvé de modification ; les prix de clôture de la Bourse sont de 110 fr. pour numéros mélangés par tonne.

Glascow, 23 juin :

Les fontes en gueuses sont restées très-calmes cette semaine ; hier on n'a noté qu'une seule vente consistant en une partie assez restreinte de fonte, numéros mélangés, traitée à 111 fr. 50 à un mois. Aujourd'hui, les affaires sont encore très limitées ; on a payé de 110 à 111 fr. 25. Pour l'exportation, on a conclu à 111 fr. 85 pour n° 1, et à 110 fr. pour n° 3. En général, il règne beaucoup d'activité dans les constructions de machines et dans celles des navires.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Les nouvelles sont unanimes à constater l'immobilité des cours. Les affaires sont stationnaires ; quelques rares marchés viennent à peine marquer le maintien des prix.

Liége, 24 juin :

Notre marché de fontes et de fers est un peu lourd depuis quelque temps, mais on s'attend à une reprise prochaine à cause de l'élévation du prix en Angleterre, qui doit nécessairement influer sur la remise des commandes.

Quoi qu'il en soit, nos prix se soutiennent toujours avec fermeté.

Charleroi, 24 juin :

Fontes et Fers. — La situation du marché n'a pas varié depuis notre dernière chronique. Quelques personnes croient à la baisse et y poussent par leurs paroles, mais les maîtres de forges, dont la production est presque entièrement engagée, comme nous l'avons dit déjà maintes fois, résistent et ne cèdent qu'aux prix courants. Nous connaissons une vente de fonte effectuée cette semaine au prix de fr. 12. Plusieurs établissements ont reçu et accepté des demandes de fers pour l'exportation. Les spéculateurs anglais arrivent chez nous dans l'espoir d'entreprendre quelques affaires en rails à bon marché. Nous croyons qu'ils ne réussiront pas.

Charbons. — Les prix restent à 19 fr. 50 et 20 fr. la houille grasse, 18 fr. et 18 fr. 50 la demi-grasse, 16 fr. 50 et 17 fr. la gailletterie. Le fret se traite toujours aux mêmes conditions.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Nous sommes priés d'insérer la lettre suivante :

« Paris, le 2 juillet 1854.

» *A M. le directeur du journal* l'Industrie.

» Monsieur,

» Dans l'article que vous avez consacré aux Compagnies de gaz de la ville de Paris, vous avez involontairement commis une erreur qu'il nous importe de rectifier et que votre loyauté habituelle nous aidera, j'en suis convaincu, à réparer au plus tôt.

» Voici les faits exacts, et leur simple exposé suffira pour dissiper tous les doutes et toutes les obscurités que l'on cherche à jeter sur notre véritable situation.

» La Compagnie *l'Alliance*, dont je suis l'administrateur-gérant, est propriétaire exclusive pour la France de deux procédés de fabrication de gaz à l'eau.

» Le premier, — le procédé Kirckam, — est appliqué depuis le 12 avril à l'éclairage de Madrid et alimente les 17,000 becs de cette capitale sur un parcours de 32,000 mètres. C'est ce procédé que nous allons employer sous très-peu de jours pour l'éclairage de l'hôtel des Invalides, dans des conditions de fabrication *complétement identiques* à celles de l'usine de Madrid. Ainsi, l'article publié à ce sujet par *le Journal des Débats, la Presse, le Siècle, l'Assemblée Nationale, l'Industrie, le Dock*, était parfaitement fondé, et le succès qu'il fait pressentir est certain, puisque ce système n'est plus à l'état d'expérience, mais qu'il fournit tous les jours à la consommation d'une grande ville sept à huit mille mètres cubes d'un gaz reconnu supérieur au gaz à la houille.

» Quant au second procédé, — le procédé Shepard, — dans lequel les courants électriques jouent en effet le principal rôle, il n'a été encore appliqué en grand nulle part ; et d'ailleurs l'article auquel vous faites allusion n'en dit pas un mot. Ce n'est que depuis mardi dernier que les machines magnéto-électriques sont sorties de l'entrepôt des douanes, et vous comprendrez facilement que ces puissantes machines, qui renferment pas moins de *neuf mille livres d'aimants*, ne sauraient être installées dans vingt-quatre heures.

» Ainsi, plus d'équivoque à cet égard : des deux procédés de fabrication dont nous pouvons seuls disposer pour la France, l'un est appliqué en grand, le second ne l'est pas encore. Le premier est certain ; le second, tant qu'il n'aura pas fait ses preuves, peut encore être l'objet des critiques, même les plus désintéressées.

» Ce premier procédé nous suffit aujourd'hui pour offrir à la ville de Paris et aux consommateurs un avantage de 40 0/0 sur les prix demandés par les anciennes Compagnies gazières et pour offrir au public et à la municipalité, une économie de près de *quatre millions* par an.

» Ce premier procédé nous suffit pour espérer que d'ici à peu de temps la consommation du gaz prendra parmi nous le développement économique que le bon marché seul peut lui donner, et s'étendra par suite, comme en Angleterre, à tous les besoins et à tous les usages du chauffage domestique et industriel.

» Ce ne sont pas là, vous le voyez, des illusions ; ce sont des réalités dont tout le monde pourra se convaincre ; qui ont ému la sollicitude du gouvernement et de l'administration, et qui se traduiront bientôt en bénéfices certains pour la production et la consommation, qui ne peuvent grandir qu'à la condition d'une entente cordiale.

» Les derniers travaux de l'usine des Invalides se terminent dans ce moment, et, sans le temps abominable de ces derniers jours, j'aurais pu vous répondre demain, non plus par une lettre, mais par un fait irrécusable.

» Comme ce serait douter de vos sentiments d'impartialité que de vous demander d'insérer ma réponse, je me borne à vous prier d'agréer à cette occasion l'assurance de ma considération distinguée.

» Hovyn de Tranchère et Ce.

» *P. S.* Je m'empresse de vous communiquer la lettre que je reçois à l'instant de M. [illegible]den, ingénieur dirigeant la fabrication du gaz de Madrid, arrivé à Paris depuis peu de jours :

« Paris, le 2 juillet 1854.

« *Monsieur Hovyn de Tranchère, gérant de la Compagnie* l'Alliance.

» J'ai vu les appareils que vous faites monter à l'hôtel des Invalides pour la production du gaz à l'eau, d'après le brevet de M. Kirckam ; ces appareils sont identiques à ceux que j'ai employés et que j'emploie actuellement pour l'éclairage des 17,000 becs de la ville de Madrid.

» Je suis convaincu que vous obtiendrez à Paris les mêmes résultats que j'ai obtenus à Madrid, et que tout le monde reconnaîtra la supériorité du gaz ainsi produit sur celui qu'on obtient de la distillation de la meilleure qualité de houille.

» Recevez, Monsieur, etc.

» H.-J.-C. Haselden. »

Faits divers.

Le journal *la Presse* publie le relevé suivant de son tirage pendant le *premier semestre* de 1854 : — Janvier, 24,876 exemplaires ; février, 29,082 exemplaires; mars, 32,066 exemplaires; avril, 34,642 exemplaires; mai, 35,811 exemplaires; juin, 36,073 exemplaires. — Ce grand tirage est obtenu par quatre compositions, qui roulent en même temps sur quatre presses mécaniques, tirant chacune de 5 à 6,000 exemplaires à l'heure.—L'expédition, la distribution et la mise en vente des 36,000 exemplaires ont lieu en *deux heures*, après la clôture de la Bourse, dont *la Presse* donne néanmoins le bulletin *complet*.

Correspondance.

M. E. H., à l'Ile Bouchard (Indre-et-Loire). — Reçu ; fait, à partir du 15 juin ; — veuillez vous adresser pour cela à l'administration même du Crédit foncier de France, rue Taitbout.

M. B. — (24,485). — N° 1, non. — N° 2, certainement. — N° 3, gardez ; toutes ces valeurs sont excellentes.

M. S., à Nîmes. — Reçu, crédité.

M. A. X., à Rouen. — Reçu, fait. — N° 1, oui. N° 2; c'est prudent, quoiqu'il soit possible que ce cours soit dépassé.

M. L. D., à Rouen. — N° 1, gardez. — N° 2, vendez. — N° 3, non; une hausse est même probable. — N° 4, pas au cours d'aujourd'hui. — N° 5, Orléans, Lyon, Nord.

M. M. Welk, à Nancy. — N° 1, oui. — N° 2, le n° 2 probablement. — N° 5 Orléans, Nord, Lyon, Méditerranée. — N° 6 oui.

M. J. B., à Verviers — Nos 1, 2 et 3, nous ne vous engageons pas à entrer dans cette affaire. — N° 4, Grand-Central, Midi. — N° 5, nous en avons une médiocre opinion.

M. A. B. C., à Paris. — A, voir le numéro de ce jour. — B., idem. — C, nous prendrons des renseignements à ce sujet. — D, nous préférons aux entreprises industrielles les valeurs de chemins de fer.

M. B., à Nevers. — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, probablement. — N° 4, 25 fr.

M. R. V., à Bordeaux. — N° 1, Orléans, Nord, Lyon. — N° 2, Grand-Central, Midi.

M. V., à Rouen. — N° 1, voir le numéro de ce jour. — N° 2, le 10 de ce mois.

M. S., à Quimper. — Reçu ; fait. — N° 1, nous ferons l'opération pour vous. — N° 2, envoyez les coupons; on vous créditera.

M. R., à Lorient. — N° 1, oui. — N° 2, Grand-Central, Midi. — N° 2, Orléans, Nord, Lyon.

M. T., à Libourne. — N° 1, dans l'ordre suivant : 3, 5 1, 2, 4 — N° 2, 12 fr. 50.

M. P. X., à Mulhouse. — N° 1, sans aucun doute. — N° 2, dans le *Moniteur* de ce jour.

M. R. N., à Orléans. — N° 1, très-bonne. — N° 2, achetez. — N° 3, vendez.

M. N. D., à Nantes. — N° 1, lisez l'article de ce jour. — N° 2, 25 fr.

M. B V., à Angoulême. — N° 1, vous trouverez le rapport dans la collection.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 25 juin au 1er juillet 1854.

111,222 voyageurs	340,387 51
Bagages, marchandises, etc	407,288 54
TOTAL	747,676 05

Semaine correspondante de 1853.

94,755 voyageurs	313,129 05
Bagages, marchandises, etc	331,242 41
PRODUIT total	644,371 46

Recette totale du 1er janvier au 1er juillet

1854	18,114,120 67
1853	15,631,699 29
DIFFÉRENCE	2,482,421 38

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 25 juin au 1er juillet 1854.

21,153 voyageurs	105,837 40
Bagages, marchandises, etc	110,794 35
TOTAL de la semaine	216,631 75
Semaine correspondante de 1853	214 027 80
TOTAL de l'exercice courant	5,128,268 30
Exercice correspondant de 1853	4,862,469 75

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 25 juin au 1er juillet 1854.

12,292 voyageurs	34,997 15
Bagages, marchandises, etc	60,738 75
TOTAL de la semaine	95,705 90
Semaine correspondante de 1853	95,402 70
TOTAL de l'exercice courant	1,587,770 60
TOTAL de l'exercice correspondant	1,465,037 00

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 25 juin au 1er juillet 1854.

Grande vitesse) 40,998 voyageurs	223,718 35
Petite vitesse) Bagages, marchand.	187,753 15
TOTAL de la semaine	411,471 50
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	9,324,351 35
TOTAL	9,735,822 85
Semaine correspondante de 1853	393,867 95
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	8,950,454 55
TOTAL de l'exercice correspondant	9,344,322 50

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 25 juin au 1er juillet 1854.

Voyageurs	366,974 75
Bagages, marchandises, etc	471,261 05
TOTAL	838,235 80
Semaine correspondante de 1853	659,888 00
Différence en faveur de 1854	178 367 80
Recettes du 1er janvier au 1er juillet	20,163,218 18
Recette correspondante de 1853	15,748,639 26
Différence en faveur de 1854	4,414,578 92

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 26e semaine.

Du 25 juin au 1er juillet 1854.

Voyageurs	281,273 18
Marchandises	381,910 13
TOTAL de la semaine	663,183 31
Recettes antérieures	14,635,924 96
TOTAL GÉNÉRAL	15,299,108 27
26e semaine de 1854	663,183 31
Semaine correspondante de 1853	605,328 61
Différence en faveur de 1854	57,854 70
Exercice 1854	15,299,108 27
id. 1853	12,634,075 73
Différence en faveur de 1854	2,665,032 54

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 25 juin au 1er juillet 1854

Voyageurs	12,130 25
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,733 15
TOTAL	27,863 40
Recettes antérieures	791,607 02
TOTAL	819,470 42

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 26 juin au 2 juillet 1854.

Ouest. — 14,922 voyageurs (gr. vitesse	64,774 30
(Petite vitesse)	41,379 38
TOTAL	106,153 68
Rive droite. — 39,820 voyageurs	35,564 10
Rive gauche — 30,984 voyageurs	22,240 10
TOTAL	163,957 88
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	69,097 54
Rive droite	40,115 20
Rive gauche	23,938 70
TOTAL	133,151 44

Recette totale du 1er janvier au 2 juillet 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	3 338,834 85
Idem. — 1853	2,593,518 45

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 18 au 24 juin 1854.

Voyageurs	78,957 25
Bagages et marchandises	117,231 05
TOTAL de la semaine	196 188 30
Semaine correspondante de 1853	168,499 00
Augmentation	27,689 30
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	4,745,058 38
Recette correspondante de 1853	3,678,432 02
Augmentation	1,066,626 36

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 18 au 24 juin 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

20,632 voyageurs, grande vitesse	41,729 09
Petite vitesse	142,762 20
Services annexes	7,017 26
TOTAL	191,508 55

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	39 341 72
Petite vitesse	117,300 43
Services annexes	5,982 42
TOTAL	162,624 57

Recette totale du 1er janvier au 25 juin

1854	4,305,460 89
1853	3,689,684 43

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Juin 1854.

	Voyageurs.	Recettes	Bagages, etc.	Totaux.
1853	83,054	41,785 15	526 10	42,311 25
1854	74,840	37,534 45	622 90	38,157 35
En faveur de 1853	8 214	3,250 70	96 80	4,153 90
Du 1er janv. au 30 juin en faveur de l'exerc. 1853	22,378	10,590 30	923 25	11,513 55

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juin 1854.

Voyageurs St-Germain	228,880		
id. Auteuil	221,586		
Total	450,466	Recettes.	237,694 75
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			87,581 55
		Total	325,276 30

juin 1853.

Voyageurs	263,639	Recettes	275,999 89
Différence en faveur de 1854			49,276 41

COMPARAISON :

Les six mois de 1854 ont donné	1,399,073 10
La même période de 1853 a donné	1,132,705 39
Différence en faveur de 1854	266,367 71

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2668
2018	1294	2359
2083	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du premier semestre 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 45 et 50 des statuts, soit 4 fr. 20 c. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures, à partir du 1er juillet prochain, contre la remise du premier coupon des actions définitives.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Service des emprunts. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts sont payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune ;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le lundi 31 juillet 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 juillet prochain, de 10 heures à 3 heures, pour retirer leurs cartes d'admission: ils auront à produire, à cet effet, leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de Paris à Rouen le 1er août 1845, sont prévenus que le tirage des 27 obligations de cet emprunt, remboursable le 6 juillet prochain, aura lieu en séance publique le 30 juin 1854, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie le 1er août 1845, sont prévenus que les obligations portant les numéros 4,506, 4,509, 4,513, 4,515, 4,517, 4,521, 4,530, 4,533, 4,535, 4,543, 4,543, 4,551, 4,553, 4,554, 4555, 4,557, 4,558, 4,559, 4,560, 4,562, 4,565, 4,569, 4,570, 4,571, 4,577, 4,578 et 4,582, désignés par le sort au tirage du 30 juin 1854, seront remboursées à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 6 juillet courant, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 heures à 3 heures.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

Service au 1er juillet 1854.

7 départs de Paris pour Rouen : 7 h. — 9 h. express. — Midi. — 4 h. — 6 h. (la semaine). — 8 h. — 11 h.

5 départs pour le Havre : 9 h. express. — Midi — 1 h. express (la semaine). — 6 h. — 11 h.

4 départs pour Dieppe : 9 h. express. — 1 h. express (la semaine) — 6 h. — 11 h.

3 trains express : 1° à 9 h. matin, en 2 h. 25 m. pour Rouen. — En 4 h. 25 ms pour Dieppe, et en 5 h. pour le Havre.

2° A 1 h. en 4 h. pour Dieppe, et en 4 h. 15 m. pour le Havre.

3° A 6 h. du soir (la semaine). — En 2 h. 30 m. pour Rouen, et en 4 h. 50 m. pour le Havre et Dieppe.

Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur, en 35 minutes ; à Caen, en 3 heures. — De Dieppe au Tréport, en 3 heures.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

APPEL DE 50 FR. PAR ACTION. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que le coupon de 25 fr. sera payé à l'échéance du 1er juillet prochain, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de 15 obligations peuvent faire, dès maintenant, le dépôt de leurs coupons.

Il leur sera délivré avec un récépissé, un numéro d'ordre qui leur donnera droit d'opérer, à partir du 1er juillet, le recouvrement des sommes qui leur seront dues.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des titres désignés ci-après qu'il est payé, à partir du 1er juillet prochain, un semestre d'intérêt :

Sur les actions et obligations du Grand-Central ; les obligations de Rhône-et-Loire et les divers titres d'emprunts ou dettes des Compagnies de Saint-Étienne à Lyon et de Saint-Étienne à la Loire.

La somme à payer sur les actions du Grand-Central a été fixée à 4 fr. 75 c. (250 fr. versés par action, dont 50 fr. à partir du 10 février seulement).

Les paiements s'effectueront ainsi qu'il suit :

A Paris, dans les bureaux du Crédit mobilier, 16, place Vendôme, sur toutes les valeurs ci-dessus ;

A Lyon, au siége de la direction, rue de Bourbon, n° 8, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, des Compagnies de Saint-Étienne à Lyon et de Saint-Étienne à la Loire ;

A Saint-Étienne, sur les obligations de la Compagnie de Saint-Étienne à la Loire ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire et de Saint-Étienne à Lyon.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,
A. Courpon.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

MM. les porteurs des obligations trois pour cent sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50, échu le 1er juillet est payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

Le dépôt des coupons sera reçu dans les bureaux de la Compagnie, à dater du 20 juin.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

MM. les porteurs de l'emprunt de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille, qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans ces bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux art. 6 et 44 des statuts, les intérêts échus du premier semestre 1854, sur les versements effectués, sont payés, à partir du 6 juillet 1854 :

A Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, 23 ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 2, Capel-Court ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers, 9, Corraterie.

A Lyon, à la caisse du syndicat des agents de change.

Le Directeur de la Compagnie
A. Jordan.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANÇON

Le liquidateur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions qu'ils peuvent, depuis le 1er juillet, déposer leurs titres pour en opérer l'échange contre des actions du chemin de fer de Paris à Lyon.

Le liquidateur rappelle à MM. les actionnaires que l'échange a lieu dans la proportion de sept actions de Dijon contre cinq actions de Lyon.

Le dépôt des titres se fait au siége de la liquidation, 66, rue Basse-du-Rempart, de 10 heures à 2 heures.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0 0 l'an sur le versement de 200 fr. par action, seront payés, pour le premier semestre de l'année courante, depuis le 5 juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, 31, à Paris, et chez MM. Gaillard père, fils et Ce, à Grenoble, de 10 heures à 2 heures.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de 50 fr. est fait sur les actions, aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 15 juillet prochain, tous les jours, les fêtes et dimanches exceptés, de 10 heures à 2 heures, à Paris, à la caisse de la Compagnie, 23, rue Laffitte ;

A Lyon, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres au porteur, lesquels, à dater du 5 août, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts courront, à raison de 4 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1854.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 31 décembre prochain, sous la condition, pour ceux qui l'effectueront après le 31 juillet, de tenir compte à la Compagnie de l'intérêt à 4 0/0, à partir du même mois, lequel se compensera avec l'intérêt servi par elle.

Tout versement qui n'aura pas été effectué au 31 décembre 1854, donnera lieu, à partir de cette date, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,

Alph. Baudin.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de faire savoir à tous les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, que, par suite d'un arrangement intervenu entre elle et cette Compagnie, les actions du Midi sont reçues en dépôt, gratuitement, tous les jours, au siége de la Société générale, place Vendôme, 15, de dix heures du matin à deux heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier sont prévenus qu'il est payé depuis le 1er juillet 25 fr. par action, formant le complément du dividende de l'année 1853.

Ce paiement s'effectuera, depuis le 1er juillet prochain, tous les jours, de dix heures à trois heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

Conformément à la décision de l'assemblée générale du 29 avril dernier, il ne sera distribué d'à-compte sur le dividende de l'exercice courant, que le 31 décembre prochain.

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de 12 fr. 50 c., voté par l'assemblée générale du 26 mars dernier, pour le premier semestre 1853, est payé, depuis le du 30 juin courant :

A Nîmes, au siége de l'administration ;

A Marseille, au bureau de la Compagnie, rue Haxo, 17 ;

A Paris, au bureau de la Compagnie, rue Lepelletier, 22.

Le Directeur de la Compagnie,

Auguste Beudin.

SOCIÉTÉ

DES MINES, FORGES ET HAUTS FOURNEAUX D'HERSERANGE ET MOULAINE.

AVIS. MM. les actionnaires de la Société des mines, forges et hauts fourneaux d'Herserange et Moulaine (Moselle), sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 12 juillet prochain, faubourg-Poissonnière, 98, à quatre heures après midi.

Le dépôt des actions sera reçu chez MM. Alliez, Grand et Ce, banquiers de la Compagnie, rue de Trévise, 14, jusqu'au 8 juillet prochain inclusivement.

Aimé Tronchon.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois. Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel de 5 fr. par action, à raison de 4 0/0 l'an, sur 250 francs versés, est payé, depuis le 1er juillet :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33 ;

A Toulouse, chez MM. T. et P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,

Ge. Poujard'hieu.

Le Secrétaire de l'administration,

Ernest Basset.

COMPAGNIE

DES MINES DE LA LOIRE.

Souscription de 5,685 actions. — MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Loire sont informés que, sur les 7,685 actions nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juin 1854, et qui porte le total des actions de la Compagnie à 80,000, il en est mis 5,685 à la disposition des actionnaires, au prix de 615 fr. par action, lequel prix ainsi qu'il a été fixé par l'assemblée générale, est de 25 fr. inférieur au cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin, officiellement établi par le syndicat des agents de change.

La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr., versés comptant, contre récépissé provisoire, et le reste dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854.

La souscription est immédiatement ouverte, à Paris, dans les bureaux de la Ce, no 44, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures tous les jours non fériés. Elle sera fermée le 21 juin à 6 heures du soir.

Les souscriptions sont également reçues dans les bureaux de la Ce, à Lyon, rue Lafont, 2, et chez MM. Lombard-Odier et Ce, banquiers à Genève.

État d'OHIO (États-Unis).

CHEMIN DE FER

DE CINCINNATI ET MARIETTA.

MM. Greene et Ce, place Saint-Georges, à Paris, ont l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Cincinnati et Marietta (Ohio), qu'ils sont chargés par la Compagnie de payer le coupon échu le 1er juillet, au change de 5 fr. 10 par dollar.

COMPTOIR CENTRAL V. C BONNARD ET Ce.

MM. les actionnaires du Comptoir central V. C. Bonnard et Ce, rue de la Chaussée-d'Antin, 51, à Paris, sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le 29 juillet courant, conformément à l'art. 52 des statuts.

La réunion aura lieu à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à quatre heures de l'après-midi.

Pour en faire partie, il faut être porteur ou propriétaire d'au moins cinquante actions au porteur, déposées au siége de la Société, contre récépissé, cinq jours au plus tard avant l'époque indiquée pour la réunion.

On pourra s'y faire représenter par des fondés de pouvoirs ayant eux-mêmes le droit de voter.

Paris, 27 juin 1854.

Le Gérant,

V. C. Bonnard.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Échelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction) ;—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000 ; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre ; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

TABLEAUX des SALAIRES

ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.)

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les variations ont été fort restreintes sur la rente 0/0 ; elle n'a pas pu franchir le cours de 73 50. Il est vrai que d'un autre côté les acheteurs se sont présentés en grand nombre toutes les fois que l'on est revenu à 73. Ce n'est donc en réalité qu'une variation de 50 c. Voilà plus de trois semaines que le 3 0/0 paraît sans cesse arrêté entre ces deux cours de 73 à 73 50, ce qui a contribué à restreindre les variations.

Le syndicat des agents de change s'occupe beaucoup depuis quelque temps d'une combinaison importante destinée à faciliter le mouvement des titres au porteur pendant les liquidations. Les agents de change déposeraient leurs actions à la Banque de France moyennant un abonnement de 600 fr. par an, comme ils lui remettent déjà leurs capitaux disponibles en compte courant. La liquidation des titres s'effectuerait ensuite au moyen de mandats de virement.

Un mouvement considérable a eu lieu cette semaine sur les actions du Crédit foncier à la nouvelle que l'on s'occupait de réorganiser cette Société sur de nouvelles bases. Les actions ont monté tout-à-coup de 545 à 660. Puis, ainsi qu'il arrive ordinairement à la suite de si brusques mouvements, des réalisations sont survenues et l'on a rétrogradé à 610.

Les affaires ont été beaucoup plus animées sur les actions de chemins de fer que sur la rente. Ces valeurs ont été vivement recherchées; quelques lignes ont surtout monté avec une grande rapidité : Rouen s'est élevé de 1,016 25 à 1,065, et le Havre, de 528 75 à 605.

Les actions de la Méditerranée ont monté rapidement de 823 75 à 865 ; cette ligne est presque toujours recherchée. Les actions de Genève ont repris faveur sur la nouvelle que M. Talabot, administrateur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, allait visiter la ligne de Genève en compagnie des administrateurs de ce dernier chemin. On a vu dans ce fait un indice que les négociations allaient être reprises entre les deux Compagnies

On a détaché mercredi et jeudi les coupons de dividende ou d'intérêt d'un grand nombre de valeurs, savoir :

Sur le Nord 30 fr., sur Lyon 31 25, sur le Grand-Central à 75, sur Cherbourg à 90, sur le Midi 5, sur Genève 4, sur Saint-Rambert 4, sur le Crédit foncier 6 25, sur le Crédit mobilier 25.

A la suite du détachement des coupons, toutes ces valeurs ont été demandées, et elles avaient commencé à monter vivement lorsque leur mouvement a été paralysé par la faiblesse des cours de la rente.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 29 juin jusqu'à celle du 6 juillet :

La rente 3 0/0 a monté de 72 70 à 73 40 au comptant; elle est restée à 72 90; elle a varié à terme de 73 50 a 72 90.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 98 10 à 99; il est resté à 98 50 au comptant et à 98 60 à terme.

La Banque a monté de 28 70 à 28 75; elle est restée à 28 50.

Le Crédit foncier a monté de 547 50 à 665; il a fermé à 610, coupon détaché (6 25).

Le Crédit mobilier a monté de 750 à 770; il a fermé à 7 32, coupon détaché (25).

Le Nord a monté de 8 65 à 87 25; il est resté à 837 50, coupon détaché (30 fr.)

L'Est a monté de 785 à 800; il est resté à 792 50; les nouvelles de l'Est ont monté de 625 à 630; elles ont fermé à 630.

Lyon a monté de 945 à 965; il est resté à 918 75, coupon détaché (31 25).

La Méditerranée a monté de 823 75 à 865; elle est restée à 840.

Orléans a monté de 1,465 à 1,480; il est resté à 1,170.

Rouen a monté de 1,016 25 à 1,065; il est resté à 1,052 50.

Le Havre a monté de 528 75 à 606; il est resté à 595.

Genève a monté de 490 à 520; il resté à 510, coupon détaché (4 fr.)

Le Midi a monté de 600 à 625; il est resté à 610, coupon détaché (5 fr.)

Le Grand Central a monté do 500 à 517 50, il est resté à 507 75, (coupon détaché (4 75.)

Saint-Germain a monté de 712 50 à 720; il est resté à 712 50.

Bâle a varié de 390 à 395.

L'Ouest a monté de 647 50 à 665; il est resté à 660.

Cherbourg a monté de 522 50 à 532 50; il est resté à 527 50.

Dijon a monté de 612 50 à 652 50.

La Teste a repris de 180 à 200; Dieppe, de 285 à 295; le chemin sarde a varié de 460 à 457 50.

Samedi. — La liquidation était lourde, mais aussitôt qu'elle a été à peu près terminé, les valeurs ont repris beaucoup de fermeté, et il n'y avait que des demandes à la clôture. Les chemins de fer étaient fermes mais sans variations importantes. Le 3 0/0 a fléchi de 72 90 à 72 65; il est resté à 72 70 au comptant et à 72 95 pour fin juillet. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 98; la Banque, à 2,850. Le Crédit foncier a monté de 92 50 à 650. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 752 50. Le Nord s'est tenu à 862 50; l'Est, à 787 50. Les nouvelles de l'Est ont monté de 2 50 à 627 50 Lyon a fléchi de 1 25 à 943 75; Orléans, do 7 50 à 1,160; le Midi, de 10 à 600; Saint-Germain, de 2 50 à 697 50. Rouen a monté de 2 50 à 1,020. Le Havre a fléchi de 5 à 550. La Méditerranée a monté do 3 75 à 825. Genève s'est tenu à 485; le Grand-Central, à 501 25; Cherbourg, à 525; Dijon, à 645.

Lundi. — La rente était très-demandée; elle était entraînée par les chemins dont la liquidation se faisait en pleine hausse. Les reports des chemins étaient excessivement modérés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 à 73 40, et à terme de 40 à 73 40; le 4 1/2 0/0, de 25 au comptant à 98 25, et de 40 c. à terme à 98 40. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit foncier a varié de 610 à 632 50; le Crédit mobilier, de 760 à 757 50; le Nord, de 8 65 à 568 75; l'Est, de 790 à 792 50; les nouvelles de l'Est, de 627 50 à 630; Lyon, de 946 25 à 952 50; Orléans, de 1,165 à 1,167 50; Rouen, de 1,020 à 1,040; le Havre, do 555 à 562 50; l'Ouest, de 650 à 655; Dijon, de 645 à 650; le Grand-Central, de 502 50 à 503 75; Saint-Germain, de 705 à 710. Le Midi s'est tenu à 607 50; Cherbourg, à 525; Bâle, à 393. Genève a monté à 500.

Mardi. — Les affaires ont été très-peu animées. Les cours de la rente étaient lourds, mais ils ont été soutenus par les actions de chemins de fer qui continuaient à être fort recherchés. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 73 10, et à terme de 20 à 73 20. La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 98 50; la Banque, de 10 à 2,860; le Crédit mobilier, de 5 à 762 50. Le Crédit foncier a rétrogradé de 17 50 à 635. Les actions du Nord ont monté de 3 75 à 872 50; l'Est, de 7 50 à 800; les nouvelles de l'Est, de 5 à 635; Lyon, de 7 50 à 960; la Méditerranée, de 10 à 860; Genève, de 12 50 à 512 50; Orléans, de 12 50 à 1,180; Rouen, de 12 50 à 1,052 50; le Hâvre, de 25 à 587 50; Saint-Germain, de 5 à 715; l'Ouest, de 5 à 660; Dijon, de 2 50 à 657 50; le Midi, de 7 50 à 615; le Grand-Central, de 3 75 à 507 50. Bâle a fait 395; Sceaux, 200.

Mercredi. — Les cours de la rente, d'abord assez fermes, ont rétrogradé pour la clôture. Les chemins ont résisté pendant quelque temps à cette tendance, ils étaient cependant bien moins tenus à la clôture. On a détaché les coupons d'intérêt et de dividende de plusieurs lignes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 73 et à terme de 15 c. à 73 05. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 98 50. La Banque a varié de 2,860 à 2850. Le Crédit foncier a fléchi de 11 25 à 617 50, ex-dividende; le Crédit mobilier, de 2 50 à 735, coupon détaché; le Nord, de 7 50 à 885; l'Est, de 6 25 à 793 75; les nouvelles de l'Est se sont tenues à 6 35. Lyon a monté de 2 50 à 831 25, coupon détaché. La Méditerranée a fléchi de 10 c. à 850. Genève a monté de 2 50 à 515. Orléans s'est tenu à 1,180. Rouen a monté de 5 à 1,057 50; le Havre, de 5 à 592 50; l'Ouest de 10 à 670; Cherbourg, do 2 50 à 532 50; Saint-Germain, de 2 50 à 717 50. Le Midi s'est tenu à 615, coupon détaché. Le Grand-Central, à 505, coupon détaché.

Jeudi. — Il y avait encore de la lourdeur sur la rente. Les chemins de fer étaient moins bien tenus; les affaires étaient, d'ailleurs, tout-à-fait nulles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 72 90 et de 15 à terme à 72 90. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 99 à 98 50 et à terme de 98 75 à 98 60. La Banque a varié de 2,860 à 2,850. Le Crédit foncier a fléchi de 7 50 à 6 10; le Crédit mobilier, de 2 50 à 732 50; le Nord, de 7 50 à 827 50; l'Est de 1 25 à 792 50; les nouvelles actions de l'Est, de 5 à 635; Lyon, de 2 50 à 928 75; Genève, de 1 à 510, coupon détaché; Orléans, de 10 à 1170; Rouen, de 50 à 1,032 50. Le Havre a monté de 2 50 à 595. Saint-Germain a fléchi de 5 à 712 50; la Méditerranée, de 10 à 840; le Midi, de 2 50 à 607 50; le Grand-Central, de 1 25 à 503 75; l'Ouest, de 10 à 660; Cherbourg, de 5 à 527 50; Dijon, de 2 50 à 632 50.

Vendredi. — Le début de la bourse était faible; mais, sur une dépêche portant que la réponse de l'empereur de Russie était favorable, les cours ont repris faveur. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 72 70 à 73, et à terme, de 72 75 à 73 05. Le 4 1/2 0/0 a fait 98 50; la Banque, 2,857 50; le Crédit foncier, de 630 à 635; le Crédit mobilier, de 730 à 735; le Nord, de 830 à 832 50; Lyon, de 925 à 935; l'Est, de 792 50 à 790; Orléans, de 1,170 à 1,172 50; Rouen, de 1,010 à 1,012 50; le Havre, de 591 25 à 593 75; Saint-Germain, de 707 50 à 710; le Grand-Central, de 500 à 501 25; le Midi, de 610 à 607 50; l'Ouest, de 652 50 à 657 50; la Méditerranée, de 840 à 830.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 1er au 7 Juillet 1854.

Longueur Expl.	Longueur tot.	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur nominale	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 1. Compt.	Samedi 1. Terme	Lundi 3. Compt.	Lundi 3. Terme	Mardi 4. Compt.	Mardi 4. Terme	Mercredi 5. Compt.	Mercredi 5. Terme	Jeudi 6. Compt.	Jeudi 6. Terme	Vendredi 7. Compt.	Vendredi 7. Terme
710	212	40	400.000	400	tout	16 fr	janv. juillet	Nord	862 50	862 50	868 75	870 --	872 50	870 --	865 --	865 --	857 50	852 50	852 50	855 --
tout.		59	72.000	500	tout	60 fr.	août février	Paris à Rouen	1040 --	1042 50	1040 --	1042 50	1051 50	1052 50	1057 50	1050 --	1051 50	1051 50	1055 50	1050 --
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	550 --	555 --	562 50	570 --	562 50	560 --	552 50	561 25	557 50	560 --	593 75	595 --
34	71	95	38 000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	"	"	"	"	"	"	295 --	"	295 --	"	297 50	"
"	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	305 --	"	305 --	"	310 --	"	312 50	"	307 50	"	305 --	"
tout.	2.	99	54.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	707 50	700 --	710 --	715 --	715 --	715 --	707 50	715 --	710 --	710 --	705 --	"
tout.	17	99	30 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	310 --	"	310 --	"	"	"	"	"	310 --	"	"	"
174	330	99	70 000	500	250	21 fr	chaq. année	Ouest	"	"	645 --	642 50	640 --	655 --	670 --	660 --	660 --	660 --	657 50	655 --
"	11	50	6 000	500	tout	néant.	"	Paris à Sceaux	"	"	"	"	200 --	"	"	"	195 --	"	"	"
1110	1170	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1160 --	"	1167 50	"	1180 --	1180 --	1180 --	1175 --	1170 --	1170 --	1170 --	1173 75
637	721	99	250 000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	Paris à Strasbourg	787 50	"	792 50	791 25	800 --	800 --	793 75	790 --	792 50	792 50	790 --	792 50
"	"	"	250.000	500	250	4 0/0.	"	et nouvelles	627 50	625 --	630 --	630 --	635 --	632 50	635 --	635 --	630 --	630 --	630 --	632 50
141	200	70	84 000	250	tout	14 fr	avril.	Strasbourg à Bâle	390 --	"	395 --	"	395 --	"	392 50	"	395 --	"	392 50	"
304	512	99	240 000	500	250	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	948 75	945 --	962 50	958 25	960 --	957 50	951 25	952 50	948 75	950 25	950 --	950 --
"	"	99	3.300	500	400	5 0/0 (1).		Proclier aux Ormes	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	127	99	23.300	500	350	5 0/0 (1)	janv. juillet	Dijon à Besançon	645 --	"	650 --	"	637 50	"	655 --	"	652 50	"	650 --	"
"	227	99	80 000	500	200	4 0/0 (1).	"	Lyon à Genève	485 --	498 25	500 --	505 --	512 50	515 --	515 --	512 50	510 --	510 --	510 --	510 --
291	612	99	90 000	500	200	16 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	825 --	823 25	850 --	850 --	865 --	855 --	850 --	857 --	840 --	844 --	850 --	850 --
"	850	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	"	Chemins du Midi	600 --	615 --	607 50	"	615 --	612 50	610 --	615 --	607 50	607 50	610 --	607 50
"	52	99	10 000	500	tout	néant.	"	Bordeaux à la Teste	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
150	915	99	180 000	500	250	4 0/0.	avril octobr.	Grand Central	501 25	500 --	501 75	505 --	507 50	507 50	505 --	503 75	500 --	504 --	502 50	502 50
"	"	"	"	500	200			St-Rambert à Gren.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	60	99	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	30	99	9 400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

(1) Pendant la durée des travaux

Valeurs	Samedi 1. Compt.	Samedi 1. Terme	Lundi 3. Compt.	Lundi 3. Terme	Mardi 4. Compt.	Mardi 4. Terme	Mercredi 5. Compt.	Mercredi 5. Terme	Jeudi 6. Compt.	Jeudi 6. Terme	Vendredi 7. Compt.	Vendredi 7. Terme
Rente 3 0/0	71 70	72 --	71 40	73 60	73 10	73 25	73 --	73 05	72 90	72 70	74 --	73 --
Rente 4 1/2 0/0	96 --	"	98 25	98 40	98 50	"	98 50	-	98 50	98 40	98 50	98 50
Banque de France	2850 --	"	2850 --	"	2850 --	"	2850 --	-	2850 --	"	2867 50	"
Crédit mobilier	718 50	716 25	727 50	701 25	702 50	702 50	735 --	735 --	731 50	733 75	725 --	723 75
Comptoir national	575 50	"	575 --	"	575 --	"	580 --	"	575 --	"	580 --	"
Banque foncière	650 --	655 --	652 50	650 --	655 --	655 --	647 50	645 --	640 --	640 --	645 --	653 --
Dº Obligations Cert.	"	"	"	"	"	"	"	"	450 --	"	450 --	"
Dº Obligations de 500 fr.	435 --	"	440 --	"	460 --	"	450 --	"	440 --	"	442 50	"
Dº 10 d'Obligations	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 1er au 7 Juillet 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Taux d'émiss.	Somme payée à ce jour	Taux de remboursem.	Intérêts par an	Époques des tirages	Dates des paiements
1854	150 000	75 ans	375	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº	87 000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre,	octobre avril.
1852	60 000	90 —	635	375	625	5 0/0	"	Dº
1852	182 337	99 —	"	tout.	500	3 0/0	"	janvier juillet.
Dº	2.300	90 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	décemb. juin	Dº
Dº	50 000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1848	10 820	41 —	1 125	tout.	1 250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº	6 201	43 —	1 250	tout.	1.250	5 0/0	"	Dº
1852	15.036	50 —	1.000	tout.	1 250	5 0/0	"	Dº
1853	17.500	" "	1.000	750	1.250	5 0/0	"	Dº
1841	7 250	30 —	1.105	tout.	1.250	25	"	Dº
1850	9.931	75 —	1.175	tout.	1 250	25	"	Dº
1842	8.878	47 —	1.125	tout.	1 250	5 0/0	décembre.	Dº
1845	3.331	60 —	"	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	"	Dº
1854	130 000	" "	275	75	500	3 0/0	"	Dº
1845	3.667	73 —	1.400	tout.	1 250	4 0/0	Dº	Dº
1847	4.968	68 —	1 [illegible]00	tout.	1 250	5 0/0	"	juin décembre
1846	15 000	78 —	1 [illegible]00	tout.	1 250	5 0/0	Dº	mars septembre.
1848	5.000	87 —	10	tout.	1 250	6 0/0	Dº	janvier juillet.
1853	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852	20 000	50 —	560	"	625	5 0/0	Dº	janvier juillet.
1841	1.000	" "	500	tout.	625	25 --	Dº	avril octobre.

Noms des Compagnies	1	3	4	5	6	7
Nord-Boulogne	307 50	310 --	310 --	310 --	310 --	308 75
Paris à Lyon	1025 --	1025 --	1025 --	"	1025 --	1025 --
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	"	507 50	507 50	507 50	507 50	507 50
Dº Nouvelles 3 0/0	292 75	310 --	310 --	308 75	310 --	310 --
Montereau à Troyes	"	"	"	"	"	"
Paris à Strasbourg	502 50	503 75	505 --	505 --	505 --	502 50
Saint-Germain (nouvelles)	"	"	1120 --	1120 --	"	"
Versailles r. d.	"	"	"	"	"	"
Ouest	1105	-	-	1080 --	"	"
Dº (nouvelles)	1105 --	1055 --	1065 --	1065 --	1060 --	1060 --
Saint-Étienne à Lyon	"	"	"	"	"	"
Dº (2e émission)	"	"	"	"	"	"
Paris à Orléans	"	"	"	"	"	1015 --
Dº (Nouvelles 1848)	1015 --	"	1015 --	1015 --	"	1015 --
Dº (Nouvelles 1852)	340 --	-	340 --	340 --	340 --	340 --
Dº (Nouvelles 1854)	313 75	310 --	313 75	"	313 75	315 --
Paris à Rouen	"	"	"	"	"	990 --
Dº (nouvelles)	"	"	"	"	"	"
Rouen au Havre	"	"	"	"	"	1100 --
Dº (nouvelles)	"	"	"	"	"	"
Strasbourg à Bâle	"	"	"	"	"	"
Dº (nouvelles)	500 --	"	"	340 --	"	"
Dijon à Besançon	"	"	"	"	"	"

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 30 Juin au 6 Juillet 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	30	1	3	4	5	6
Nord	865 -- à 872 50	860 -- à 863 75	857 50 à 862 50	860 -- à 867 50	870 -- à 877 50	857 50 à 862 50
Paris à Strasbourg	781 50 à 787 50	781 50 à 787 50	780 -- à 785 50	787 50 à 792 50	790 -- à 797 50	780 -- à 787 50
Orléans	1175 -- à 1200 --	1175 -- à 1200 --	1175 -- à 1200 --	1175 -- à 1200 --	1175 -- à 1200 --	1175 -- à 1200 --
Paris à Rouen	1000 -- à 1025 --	1000 -- à 1025 --	1000 -- à 1025 --	1000 -- à 1025 --	1025 -- à 1050 --	1000 -- à 1025 --
Rouen au Havre	501 -- à 512 50	500 -- à 525 --	525 -- à 550 --	525 -- à 550 --	575 -- à 588 25	575 -- à 588 --
Lyon	915 -- à 920 --	937 50 à 943 75	945 -- à 946 25	945 -- à 952 50	962 50 à 980 --	950 -- à 962 50
Ouest	"	"	"	"	"	"

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours
[illegible]	700	671 75
Comp. [illegible]	401	407 50
Soc. des [illegible]	5000	6.5[illegible]
[illegible]	5000	7.01 --
Scarp. inférieure	1000	150
Sambre à l'Oise	1000	775
Sambre française	1 6[illegible]0	1100
Cie générale des Eaux	250	230 --
Eaux d'Auteuil	1000	"
Vieille-Montagne	80	502 50
Nouvelle-Montagne	1000	1300
Stolberg ... Zinc.	750	1025 --
Silésie ... Zinc.	375	377 50
Eschweiler ... Zinc.	750	620
Corphalie ... Zinc.	1000	1 61
Tenès ... Cuivre.	500	50
Mouzaïa (Algérie)	500	40 --
Loire ... Charbon.	1.7/12 5	630
Grand'Combe	1/2400	500
Haute-Loire Charbon.	400	303
Blanzy ... Charbon.	500	"
Commentry ... Charbon.	1/25 6	540
Charbonnages belges.	500	365
Pont-de-Loup (Sud)	1000	250
Centre-du-Flénu	1000	615

Dénomination	Pair	D. cours
Long-Prodd ... Charbon.	500	"
[illegible] ... Charbon.	1/5000	335
Les Touches Charbon.	500	20
Layon et Loire	1 1051	651
Mayenne et Sarthe	1/1200	"
Rouget et c m. a. p.	1000	480
— act. a. p.	"	160
Montchanin ... Charbon.	2000	"
Azincourt ... Charbon.	1/1500	900 --
Bastennes ... Asph.	1000	850 --
Seyssel angl. ... Asph.	125	40
Aveyron ... Forges.	3000	4000
Aubin ... Forges.	500	"
Maubeuge ... Forges.	500	500
Alais ... Forges	2000	1750
Châtillon ... Forges.	500	500
Herserange ... Forges.	500	221 25
Monceaux ... Forges.	1000	1500
Providence ... Forges.	1000	1105
Espérance ... Forges.	1000	750
Montigny ... Forges.	"	"
[illegible] ... Usine.	250	215
Phénix ... Usine.	750	980
Cail ... Usine.	500	7 0
Cavé ... Usine.	250	245 --

Dénomination	Pair	D. cours
Tuyaux Chameroy	500	575
[illegible]	100	375
Christofle	500	675
Télégraphe sous-marin	25	22 50
Gaz anglais ... Paris.	250	5400
— français ... Paris.	500	185
— parisien	1000	1140
— Lacarrière, Paris	500	1050
— Belleville	500	1000
— Nord, Batignolles	500	550
— Ouest ... Passy.	500	630
— Est ... Vincennes.	500	"
— Wazemmes	500	600
— Calais	1000	512 50
— Amiens	500	400
— Versailles	1000	780
— Cherbourg	500	70
— Cie centrale	500	400
Mess. imp. serv. mar.	1000	2000
— voitures	1000	1000
— Caillard	1000	6 0
Gondoles parisiennes.	80	1 0
Omnibus (Entr. gén.)	1000	1000 --
— ch. de fer.	500	"
— Favorites	500	1000

Dénomination	Pair	D. cours
Hirondelles	1.000	"
[illegible]	1000	730
Tricycles	500	500
Batignollaises	1000	610
Compagnie générale	500	610
Lutéciennes	500	620
Sylphides	500	540
Désirées	500	510
Echarcon (papeterie)	1000	1000
Essonne (papeterie)	1000	"
Journaux réunis	500	510
Le Siècle	[illegible]	"
Docks L. Napoléon	250	221 25
Palais de l'Industrie	100	111 25
Glaces de St-Gobain	[illegible]	12000
— de Montluçon	500	[illegible]
— d'Oignies	1000	1800
— d'Aix-la-Chapelle	375	407 50
Lin Maberly	500	500
— Cohin	500	5 5
— Pont-Remy	"	"
— Gamaches	500	275
Richer ... Vidanges.	500	270
Herbet ... Sucrerie.	500	525
Souppe ... d°.	250	"

Dénomination	Pair	D. cours
Générale ... Mar. [illegible]	15.000	22 0/0 b.
Lloyd franç. ... d°.	5000	10 0/0 b.
Union des Ports. d°.	5000	18 0/0 b.
Mélusine ... d°.	5000	10 0/0 b.
Sécurité ... d°.	5000	22 0/0 b.
Sauvegarde ... d°.	5000	8 0/0 b.
Océan ... d°.	5000	20 0/0 b.
Chambre ... d°.	5000	12 0/0 b.
Indemnité ... d°.	5000	14 0/0 b.
Vigie ... d°.	5000	10 0/0 b.
Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Générale ... d°.	5000	100 0/0 b.
Union ... d°.	5000	31 0/0 b.
France ... d°.	5000	35 0/0 b.
Phénix ... d°.	1000	[illegible]
Providence ... d°.	2500	24 0/0 b.
Urbaine ... d°.	5000	61 0/0 b.
Confiance ... d°.	1000	"
Soleil ... d°.	5000	90 0/0 b.
Nord ... d°.	1000	0 0/0 b.
Globe ... d°.	5.0	pair
Nationale ... Vie.	5000	9 0/0 b.
Générale ... d°.	7500	65 0/0 b.
Union ... d°.	2000	7 0/0 b.
Phénix ... d°.	5000	8 0/0 b.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 723. 13e ANNÉE. — N° 28. SAMEDI, 15 JUILLET 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

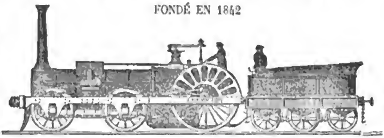
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Etranger........	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 15 juillet sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Dimanche dernier, le *Moniteur* a publié la note suivante :

Paris, le 8 juillet.

« Aux termes de l'arrêté en date du 12 mars 1854, relatif à l'emprunt de 250 millions, la faculté de payer par anticipation, avec escompte à 4 0/0 par an, avait été provisoirement restreinte aux souscriptions de 1,000 fr. et au-dessous.

» Par un arrêté en date du 8 juillet courant, le ministre des finances a étendu cette faculté aux souscriptions supérieures à 1,000 fr., pour les cinq termes à échoir dans le courant de l'année 1854. »

L'effet de cette note a été peu sensible sur les cours. Samedi dernier, le 3 0/0 fermait à 72.90, et le lundi, le lendemain de la publication par le *Moniteur*, de la note qui précède, le cours de clôture était 72.40 après 72.60 et 72.30.

Si la baisse a été plus forte les jours suivants; si le 3 0/0 est descendu à 70.65, et les autres valeurs proportionnellement, la cause de cette dépréciation ne doit donc pas être attribuée à la situation du crédit en France, ni à des besoins extraordinaires d'argent, mais uniquement à l'influence exercée sur notre Bourse par les embarras momentanés de la place de Londres. C'est ce qu'il est facile de démontrer.

Samedi, 8 juillet, les consolidés venaient à 93 ; lundi, la cote arrivait à 92 3/8 à 8 1/2 avec 1/2 de baisse, correspondant à notre baisse de 50 c. sur le 3 0/0 français.

Mardi, nouvelle baisse des consolidés à 92 1/8 et 91 7/8, ce qui entraînait le 3 0/0, de 72.40 à 71.85.

Mercredi, les consolidés descendent à 91 et 91 1/4 ; le 3 0/0 tombe à Paris à 70.70.

L'influence de la Bourse de Londres sur celle de Paris est donc incontestable. Maintenant, pourquoi la Bourse de Londres a-t-elle baissé?

D'après le *Times*, le concours de trois circonstances différentes ont amené ce résultat :

1° Le versement appelé d'un cinquième sur les 50 millions (liv. st. 2,000,000) de bons de l'Echiquier récemment émis ;

2° L'exportation croissante de lingots d'or et d'argent en Chine, dans l'Inde, en Egypte, etc., exportation qui ne s'élève pas à moins de 2,373,014 liv. st. depuis le commencement de l'année ;

3° Enfin, la suspension de paiement de plusieurs maisons engagées dans les affaires avec la Russie, et notamment celle du correspondant de la maison Gopcevitch, de Trieste.

Quelques craintes sur les récoltes pendantes ont encore augmenté l'effet produit par les circonstances que nous venons de rapporter d'après le *Times*, et déterminé la baisse de 2 0/0 qui s'est produite à Londres.

La Bourse de Paris, avec une inconséquence et une irréflexion qui lui sont malheureusement trop habituelles, a répondu à cette baisse par une baisse plus forte. C'est un fait regrettable, mais qui ne peut être que momentané, car aucune cause intérieure ou extérieure ne justifie l'affaiblissement qui s'est produit dans les cours depuis la bourse de lundi dernier.

Ainsi, l'état des récoltes, d'après tous les renseignements publiés par le *Moniteur* et par les autres journaux, n'a rien d'inquiétant : les cultivateurs entretiennent, au contraire, les plus grandes espérances, et, malgré les retards que la moisson pourra subir, les prix diminuent sur nos principaux marchés.

Le *Moniteur* constate, par exemple, qu'à Paris la taxe a subi les variations suivantes :

Le 8 juillet, elle a perdu		0,46
Le 10 juillet, elle a gagné	0,06	
Le 11 juillet, elle a gagné	0,01	
Le 12 juillet, elle a perdu		0,04
Le 15 juillet, elle a perdu		0,21

On voit, d'après cela, dans quelle proportion se produit l'abaissement de la taxe et ce que les détenteurs de grains et de farines pensent de la récolte. La cause de la baisse de nos valeurs à la Bourse n'est donc pas là.

Est-elle davantage dans des besoins d'argent ou dans des sinistres commerciaux, ou dans un ralentissement d'activité commerciale et manufacturière?

Non !

Si l'organisation économique de notre pays le prive de débouchés extérieurs comparables à ceux ouverts à l'industrie de la Grande-Bretagne, il a puisé, par contre, dans les crises qui l'ont souvent éprouvé, une réserve excessive, une prudence extrême. Il suspend ses entreprises dès que le moindre nuage apparaît à l'horizon, et prévient ainsi — cela dure

depuis six ans — les encombrements, les longs crédits et les sinistres qui en sont la suite.

Cette disposition d'esprit de nos manufacturiers et de nos commerçants leur a fait ralentir leurs affaires depuis le commencement de l'année : aussi avons-nous eu à constater, pendant plusieurs mois, sur quelques-unes de nos grandes lignes de chemins de fer, Lyon, Rouen, le Havre, une stagnation des recettes contraire à la loi générale, qui montre, en temps ordinaire, un accroissement minimum annuel de 10 0/0 dans les produits. Cet état de chose a cessé. Depuis deux numéros nous n'avons à enregistrer que des recettes en progrès et plus de déficit. C'est un excellent symptôme qui, indique une reprise d'affaires et condamne la panique qui s'est emparée des détenteurs de titres à la Bourse, et les a rendus, une fois encore, le jouet des baissiers.

La bonne position des affaires n'est pas seulement attestée par les recettes des chemins de fer, elle l'est encore par la situation de la Banque publiée ce matin par le *Moniteur*.

Suivant notre habitude, nous allons rapprocher les articles importants de cette situation, des chiffres fournis par les situations précédentes.

1854.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics.	Avances sur chemins de fer.	Billets en circulation.	Comptes courants.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.
Janvier.	295	403	43	85	643	153
Février.	281	411	38	63	624	153
Mars.	292	381	34	61	599	157
Avril.	369	382	29	56	595	202
Mai.	409	336	26	51	590	167
Juin.	470	292	25	49	583	206
Juillet.	**451**	**275**	**25**	**59**	**601**	**143**

La comparaison des chiffres qui précèdent fournit d'utiles enseignements ; elle confirme en outre ce que nous avons dit plus haut de la bonne situation des affaires, et de l'absence de causes intérieures quant à la baisse qui s'est produite cette semaine à la Bourse sur toutes les valeurs.

L'état de la spéculation sur les effets publics et les actions de chemins de fer a sa mesure naturelle dans le chiffres des *avances* sur *rentes* et sur *actions*. Or, nous voyons dans la situation comparée du mois de juillet avec les mois précédents :

1° Que les avances sur rentes n'ont pas varié ;

2° Que les avances sur actions ont augmenté seulement de 3 millions, et sont encore à 33 millions au-dessous du chiffre qu'elles avaient atteint au mois de janvier dernier.

C'est-à-dire que les achats faits depuis plusieurs mois sont des achats sérieux, des placements soldés avec les fonds disponibles des acheteurs, sans recours au crédit et par simple retrait des sommes déposées en *compte courant*.

La diminution de ces derniers est de 63 millions depuis un mois. A quoi a servi cette somme ? à payer, comme nous venons de le dire, les achats de valeurs publiques, et à redonner aux affaires commerciales une vigueur nouvelle.

Les retraits effectués représentent, en effet, plus de trois fois la réduction de 17 millions qui s'est produite dans le *portefeuille*, et elle l'explique d'une manière très-simple.

Un autre fait important à noter, c'est la situation du compte du Trésor à la Banque.

Le débit de ce compte a diminué :

1° De l'escompte de bons du Trésor pour 30 millions ;

2° D'un remboursement sur le crédit ouvert en 1848, soit, 5 millions.

Ensemble, 35 millions.

Par contre, le crédit du même compte a diminué seulement de 17,692,440 fr.

Par conséquent, le Trésor, outre le coupon de juin qu'il a payé, s'est libéré envers la Banque d'une somme de 17,307,559 fr.

Cette situation est on ne peut plus rassurante. Si elle dénote une prudence peut-être excessive de la part des spéculateurs, elle les montre sérieux, n'opérant qu'avec leurs capitaux, et en même temps elle présente la position financière du trésor sous le jour le plus favorable.

Ainsi que nous l'avions annoncé, le chemin de fer de Lyon a été ouvert lundi dernier au public entre Chalon et Lyon. Nous donnons plus loin quelques détails sur cette ouverture, ainsi qu'une carte complète du réseau concédé à la Compagnie.

La Banque de France vient de prendre une mesure réclamée par nous dès l'année dernière, et qui augmentera de beaucoup l'utilité de la caisse qu'elle a ouverte pour le dépôt des titres. Cette mesure consiste à opérer les virements de titres par mandats entre les vendeurs et les acheteurs, comme cela a lieu pour les fonds en comptes courants. Nous n'avons que des éloges à donner à cette combinaison.

AD. BLAISE (des Vosges).

Situation de la Banque de France et de ses succursales au Jeudi 13 Juillet 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	276,951,700 41
Numéraire dans les succursales.	174,989,403 »
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	603,069 95
Portefeuille de Paris, dont 52,529,272 fr. 98 provenant des succursales....	118,869,839 54
Portefeuille des succursales, effets sur place............	156,687,780 »
Avances sur lingots et monnaies	828,400 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	1,330,533 »
Avances sur effets publics français..................	18,961,636 40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	6,574,150 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	39,654,400 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales............	12,621,970 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..............	65,000,000 »
Rentes de la réserve.........	10,000,000 »
Rentes, fonds disponibles.....	55,447,573 97
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	3,764,198 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	77,927 41
Divers....................	1,135,739 96
	947,496,721 34

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000 »
Réserve de la Banque........	12,980,750 14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque.............	466,897,100 »
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	134,178,975 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	5,913,634 54
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	10,239,990 »
Compte courant du Trésor créditeur	68,177,950 78
Comptes courants de Paris....	111,035,595 70
Comptes courants dans les succursales.................	31,993,053 »
Dividendes à payer..........	3,558,175 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	922,068 05

Droits de garde.	3,629 05
Rée-compte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	916,188 68
Effets en souffrance.........	111,057 72
Divers....................	5,318,553 43
	947,496,721 31

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,
Comte D'ARGOUT.

Revenus probables des chemins de fer.

Nous avons publié dans notre dernier numéro quelques calculs relatifs aux revenus probables des chemins de fer pour 1854. Cette publication nous a valu d'assez nombreuses demandes de renseignements complémentaires, auxquelles nous allons répondre du mieux qu'il nous sera possible.

Nous commencerons d'abord par renouveler une déclaration déjà faite par nous bien des fois. Les calculs que nous publions nous sont entièrement personnels et n'ont d'autres sources que les recettes connues, les statistiques publiées et nos propres prévisions, mais, en aucun cas, ils ne viennent des Compagnies et ne sauraient les engager vis-à-vis des actionnaires.

Les administrateurs de la Méditerranée, par exemple, ne sont absolument pour rien dans ce que nous avons publié au sujet de cette ligne ; ils ne partagent même pas, nous devons le dire, toutes nos espérances, et en déclinent la responsabilité. Nous l'acceptons, nous, dans les limites que nous avons indiquées, c'est-à-dire pour l'époque du raccordement complet des deux lignes de Lyon et de la Méditerranée, de l'achèvement des chemins de Chalon à Mulhouse, de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne et Givers, et de Bordeaux à Cette, et en supposant un état de paix européenne, d'activité commerciale et industrielle, et de prix des subsistances analogue à celui de l'année 1852 et du premier semestre de 1853.

Ce n'est donc pas de suite, on le voit, que le revenu indiqué par nous pourra être atteint, mais dans plusieurs années, et, au plus tôt, en 1856. Aussi, les personnes qui veulent seulement spéculer à court terme, et non pas faire des placements sérieux et à longue échéance, ne doivent-elles pas prendre nos calculs d'avenir pour base de leurs opérations actuelles.

A propos du même chemin, on s'est préoccupé de ce que nous avions dit du partage avec l'Etat. Ici encore, nos calculs ne sont pas acceptés par la Compagnie; mais comme toute discussion sur ce point serait en ce moment inopportune et dans tous les cas prématurée, puisque le partage ne peut pas commencer avant l'achèvement complet du réseau et la clôture du compte des dépenses à faire, nous ajournons tout nouvel examen de cette question à l'époque où il deviendra utile de s'y livrer.

Parmi les observations qui nous ont été faites à propos de notre dernier article, il en est une relative au chemin d'Orléans. On nous demande s'il n'y aura rien à prélever sur l'exploitation pour le service des emprunts de 1852 et 1854. Nous ignorons ce qui sera décidé à cet égard par le conseil d'administration, mais il nous semble que jusqu'à l'achèvement des chemins concédés ou fusionnés en 1852 et 1853, le service des emprunts, destinés à exécuter ou à compléter ces chemins, doit être mis à la charge du compte de premier établissement, et ne peser sur l'exploitation que proportionnellement à l'importance des sections nouvelles livrées au public. Il nous est impossible, on le conçoit, de déterminer cette proportion: aussi n'est-elle pas entrée dans nos calculs, qui ont été faits sur la base des comptes de l'année 1853.

Pour le chemin de l'Ouest, une erreur typographique s'est glissée dans notre article ; on nous a fait dire que la baisse du prix des actions depuis un an était de 32 fr. 50 ; c'était 132 fr. 50 que nous avions écrit.

Nous terminerons comme nous avons commencé, en répétant ce que nous avons dit maintes fois : Nos calculs nous sont personnels; ils sont basés sur des faits connus, sur des études particulières, et en supposant toujours que des causes perturbatrices, comme la guerre ou une crise commerciale, ne viendront pas entraver le développement normal de l'exploitation des chemins de fer. C'est toujours sous cette réserve que nous parlons ; c'est aux capitalistes qui veulent faire des placements durables que nous nous adressons, et non pas aux spéculateurs de quinzaine.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon.

Ouverture de la section de Chalon à Lyon.

Après des retards involontaires dont on connaît la cause, la dernière section du chemin de fer de Paris à Lyon, comprise entre Chalon et Vaise, a été ouverte au public le 10 juillet 1854.

Ainsi que nous l'avons annoncé, cette ouverture n'a donné lieu à aucune solennité publique, mais elle n'en a pas moins été pour les pauvres une véritable fête, grâce à la munificence de la Compagnie. Une somme de 30,500 fr., offerte par elle, a été mise à la disposition de S. Em. le cardinal-archevêque de Lyon, de M. le conseiller d'Etat administrateur du département du Rhône, et des municipalités de Chalon, de Mâcon, de Tournus et de Villefranche.

N'ayant pu disposer du temps nécessaire pour aller visiter la section qui vient d'être ouverte, nous en emprunterons la description sommaire à un article publié ce matin par notre confrère, M. J. Buret, dans le *Constitutionnel*.

« Mise en possession du chemin le 1er mars 1852, la Compagnie s'est mise à l'œuvre avec une ardeur qui ne s'est pas ralentie un seul instant. Aussi, grâce à cette activité soutenue, a-t-elle pu devancer le terme qui lui avait été accordé pour l'achèvement des travaux. D'après le cahier des charges, elle s'était engagée à mettre la section de Chalon à Vaise en exploitation dans un délai de trois ans. Or, elle l'a livrée à la circulation au bout de deux ans et demi, et ce résultat est d'autant plus remarquable, que les travaux ont rencontré des obstacles auxquels on ne s'attendait pas.

» Le tracé en lui-même n'a pas offert de grandes difficultés. Il se développe dans la vallée de la Saône suivant de longs alignements, et il n'a nécessité aucune pente exceptionnelle. Il se compose d'une série de paliers, séparés les uns des autres par des rampes qui ne dépassent pas 5 millimètres par mètre. Le chemin est, à Chalon, à la cote de 180 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer au Havre, et il arrive à Vaise à la cote d'un peu plus de 174 mètres, ce qui fait moins de 6 mètres de différence. Ainsi, après avoir monté de 141 mètres dans le trajet de Paris à Chalon, on redescend d'environ 6 mètres dans le trajet de Chalon à Lyon.

» En sortant de Chalon, nous longeons presque constamment la route impériale de Paris à Lyon, par la Bourgogne, passant tantôt à gauche et tantôt à droite de cette route. Nous ne la traversons pas moins de neuf fois de Chalon à Anse : cinq fois au moyen de passages à niveau, deux fois au moyen de ponts construits au-dessus, et deux fois au moyen de ponts construits au-dessous. A partir d'Anse, nous abandonnons la direction de la route pour nous rapprocher de la Saône et pour suivre le pied des coteaux qui bordent son cours jusqu'à Vaise.

» Parlerai-je de l'aspect du pays? C'est une contrée bien connue des nombreux voyageurs qui ont parcouru la route ou descendu la Saône. On voit de gracieux paysages qui exercent souvent les pinceaux de nos artistes. Voici Senecey, Tournus, Mâcon, où s'élève une gare monumentale. La plaine se montre de toutes parts riche et fertile. A Villefranche, le pays devient plus pittoresque. Un proverbe populaire dit que la lieue d'Anse à Villefranche est la plus belle lieue de France, et nous nous garderons bien de le démentir. Enfin, le voisinage d'une grande ville se révèle par des bosquets, des vergers, des maisons de campagne, et bientôt Lyon nous apparaît avec son admirable panorama.

Les principaux ouvrages d'art que nous pouvons signaler consistent en ponts jetés sur les cours d'eau qui se rendent dans la Saône. On franchit d'abord la Thalie sur un pont de trois arches en plein cintre de 10 mètres d'ouverture. Plus loin, dans la vallée de la Grande-Crosne, il a fallu établir six ponts, présentant ensemble un débouché linéaire de 100 mètres de longueur, pour donner un écoulement aux eaux de cette rivière, qui ne semble presque rien au moment de l'étiage, mais qui, dans ses crues, recouvre une vallée de 1,000 à 1,200 mètres de largeur. Nous citerons encore deux ponts de trois arches jetés sur la Mauvaise et sur l'Ardières, le viaduc de Villefranche, formé de neuf arches en plein cintre de 12 mètres d'ouverture chacune, et enfin le pont de l'Azergues, de quatre arches en anse de panier, de 15 mètres d'ouverture chacune. En résumé, on

ne compte pas moins de 312 ouvrages d'art construits pour le passage sur ou sous le chemin de fer, des routes, des chemins et des cours d'eau que rencontre le tracé, non compris quatre-vingt-deux passages à niveau pour la traversée de différents chemins.

» Ce sont les approches de Lyon qui ont donné lieu aux travaux les plus importants. Un premier souterrain de 460 mètres de longueur a dû être creusé à la Pelonnière, un peu avant Collonges. On en rencontre ensuite un autre à Saint-Rambert, à peu près au droit de l'île Barbe, celui-là, divisé en deux parties, l'une de 250 mètres, l'autre de 50 mètres qui sont séparées par une tranchée à ciel ouvert de 100 mètres de longueur. Mais le travail le plus considérable est, sans contredit, l'énorme remblais nécessité par la gare de Vaise, qui se trouve à 7 mètres au-dessus du terrain naturel, et qui représente une masse de 1,200,000 mètres cubes. Cet immense terrassement, exécuté au moyen de dragages pris dans la Saône, est aujourd'hui presque terminé. La portion de la gare consacrée aux voyageurs est assez avancée pour qu'on ait pu commencer le service. Quelques semaines encore, et l'on pourra compléter l'exploitation en organisant le transport des marchandises à petite vitesse.

» Un genre d'ennemi sur lequel on n'avait pas compté et qui a donné grand mal aux ingénieurs, c'est la pluie. En 1852 et 1853, des pluies presque continuelles et des crues réitérées dans la Saône avaient presque constamment entravé les travaux. Il y a six semaines, tout semblait prêt pour commencer l'exploitation; arrivent les pluies torrentielles des 1er et 2 juin; elles agissent sur des remblais encore frais; des tassements considérables, des glissements même se produisent, et l'on se voit obligé de retarder l'ouverture pour réparer la voie. On ne sait pas assez tout ce qu'il a fallu déployer de patience et d'activité pour lutter contre des obstacles qui ne se seraient pas manifestés sous l'influence d'un temps ordinaire. On a élargi la base des remblais, diminué la pente des talus, construit des perrés, creusé des rigoles et pratiqué des espèces de drainage pour l'écoulement des eaux. Ce sont des soins continus et qui ne se ralentissent pas un seul instant.

» Certes, nous ne serons que les échos de la voix publique en adressant de justes éloges à tous ceux qui ont coopéré à cette grande œuvre du chemin de Lyon; au conseil d'administration et à M. Dassier, son président, dont le gouvernement a voulu reconnaître, plutôt que récompenser le zèle et les lumières, en lui décernant la croix d'honneur; à M. Jullien, directeur général, dont le nom est attaché d'une manière impérissable aux plus beaux travaux de canalisation et de chemins de fer exécutés dans notre pays; à M. Chaperon, ingénieur en chef, et à tous les ingénieurs qui l'ont si bien secondé; à M. Charlet, chef du mouvement, qui a établi l'ordre, la régularité la plus remarquable dans le service, et qui mérite d'autant plus d'être signalé à la haute sollicitude du gouvernement, qu'on n'a pas vu encore un seul accident sur le chemin. »

La concession du chemin de fer de Lyon porte la date du 5 janvier 1852; elle a été, grâce aux conditions avantageuses faites à cette époque à la Compagnie, sans aucun sacrifice pour le Trésor, le point de départ du réveil de l'industrie des chemins de fer, de sa restauration, si nous pouvons nous exprimer ainsi. Le même système, appliqué à plusieurs autres grandes lignes, et complété par des fusions nombreuses sur des bases équitables, a doté la France, en moins de deux ans, du complément de son réseau primitif et de l'adjonction d'un grand nombre de lignes secondaires qui n'eussent pas été entreprises si la confiance n'eût été rendue aux capitaux par les remarquables décrets de 1852, par la certitude d'une rémunération convenable et par l'alliance qu'ils ont consommée du crédit de l'Etat et du crédit privé.

Pour la Compagnie de Lyon, par exemple, n'est-ce pas la prospérité qu'elle doit à son acte de concession qui lui a donné les moyens de racheter le chemin de Dijon à Besançon, Gray et Belfort, et de se charger de l'exécution des embranchements de Chalon à Dôle, de Lons-le-Saulnier à Dôle, et de Bourg à Lons-le-Saulnier, soit ensemble 396 kilomètres, représentant une dépense de 90 millions de francs?

Sans doute, la construction de ces embranchements ne sera pas immédiate, les délais accordés à la Compagnie pour leur établissement étant de quatre, neuf et douze ans; mais, dès à présent, leur existence est assurée, ce qui donne satisfaction à l'intérêt public, sans engager le Trésor pour aucun sacrifice.

La Compagnie y perd-elle quelque chose? Non. Les lignes ajoutées à sa concession primitive sont évaluées par elle devoir produire directement 5.47 0/0 du capital à dépenser. Ce revenu n'était pas de nature à attirer des soumissionnaires spéciaux; mais pour la Compagnie de Lyon, outre qu'ils suffisent à couvrir et au delà les frais de l'emprunt qu'il sera nécessaire de contracter (1), ils représentent un accroissement de circulation sur la ligne primitive, dans la direction de Paris, Lyon et du midi de la France, qui sera productif, à son tour, de bénéfices spéciaux.

Un autre avantage pour la Compagnie résulte de la nouvelle division de son capital en actions et en obligations.

Au lieu de :

120 millions d'actions, ou 6/10, et 80 millions d'obligations, ou 4/10,

Il y aura :

132,500,000 fr. d'actions, ou 55/119, et 160 millions d'obligations, ou 64/119, c'est-à-dire plus de moitié d'obligations, ce qui augmentera la proportion des bénéfices revenant aux actions.

Quant au partage avec l'Etat, l'art. 4 de la convention de 1854 stipule qu'il commencera « après le 5 janvier 1871, aussitôt que les produits nets des lignes exploitées dépasseront 8 0/0 du capital d'établissement. » Or, ce capital sera d'environ 305 millions, savoir :

Actions de Lyon,	132,500,000
Obligations de Lyon, y compris la prime d'émission,	168,000,000
Dépenses de la Compagnie de Dijon, représentées par la prime des actions de Lyon, données en paiement,	5,370,000
Ensemble,	305,870,000

En supposant que les prévisions de dépenses se réalisent, le capital d'établissement serait ainsi, en nombre rond, de 305 millions, sur les revenus duquel les actionnaires ont un privilége exclusif complet jusqu'en 1871, et limité à 8 0/0, c'est-à-dire à 24,400,000 fr. à partir de 1871.

Au delà de cette somme, tout le surplus des bénéfices sera partagé par moitié entre les actionnaires et l'État.

Maintenant, en raison de la division du capital en actions et en obligations, ce revenu de 8 0/0, assuré à la Compagnie avant tout partage avec l'Etat, arrive à représenter pour les actionnaires, non plus 8 0/0, mais 12.37 0/0, ou 61 fr. 88 c. par action. C'est seulement au-delà de ce revenu que le partage commence; jusque-là, tout appartient aux actionnaires.

Par la concession primitive et la division du capital en 120 millions d'actions et 80 millions d'obligations, le revenu des actions avant le partage était moins élevé.

En effet, 8 0/0 sur 204 millions (1) représentent un produit privilégié de 16,320,000 f.

En calculant comme plus haut 5 0/0 sur les obligations, on emploie 4,000,000 f.

Et il reste pour les 240,000 actions, 12,320,000

ou seulement 51 fr. 33 par action, au lieu de 61 fr. 88.

Telle est la situation faite à la Compagnie par la convention qui a modifié son premier contrat.

AD. BLAISE (des Vosges).

Tarifs différentiels.

Le *Moniteur* a publié cette semaine la note suivante :

« Il vient d'être affiché dans toutes les gares » des chemins de fer des avis signés par M. le » préfet de police, et ayant pour objet de prévenir le public qu'il existe à chacune de ces » gares, au bureau du commissaire de surveillance administrative, un registre sur lequel » sont inscrites les principales conditions des » traités particuliers passés par la Compagnie » du chemin de fer de l'Ouest avec certains » expéditeurs. Ce registre sera communiqué, » sans déplacement, à toute personne qui en » fera la demande. »

La communication des traités particuliers n'avait jamais été refusée aux intéressés; la mesure prise par M. le préfet de police ne

(1) Cet emprunt, autorisé par la dernière assemblée générale, sera de 80 millions. Le surplus de la dépense présumée sera couvert par les versements à faire sur les 25,000 actions créées, avec libération de 250 fr. pour prix du rachat du chemin de Dijon à Belfort.

(1) Y compris 4 millions de prime sur les obligations.

onfère donc pas un droit nouveau, mais elle assure la publicité de tous les actes des Compagnies, ce qui sera d'un excellent effet moral, et préviendra toutes les plaintes que la malveillance se plaisait trop fréquemment à élever.

AD. BLAISE (des Vosges).

Banque de France.

DÉPÔT DE TITRES EN COMPTES COURANTS.

D'après une décision du Conseil général de la Banque, le public sera admis, à partir du 5 août prochain, à déposer à la Banque des titres en compte courant, et à en disposer, soit par des reçus, soit par des mandats de virements, de la même manière que pour les sommes déposées en compte courant.

Ces comptes ne seront ouverts que pour les dépôts composés de 25 titres de même nature ou de multiples de 25 non divisibles.

Les frais à percevoir par la Banque sont fixés provisoirement :

A 1 fr. par dépôt de 25 titres d'une valeur nominale au-dessous de 1,000 ;

A 2 fr. pour une valeur de 1,000 à 2,000.

La Banque se chargera de la perception des arrérages payables dans Paris.

Il pourra être consenti ultérieurement des abonnements.

On peut s'adresser, pour obtenir des renseignements, au bureau des dépôts volontaires établi aujourd'hui à la Banque. — Il n'est rien innové pour cette dernière sorte de dépôt.

Le secrétaire général de la Banque,

VILLE.

Nominations dans l'ordre de la Légion d'honneur.

Le *Moniteur* de samedi dernier a publié les promotions et nominations suivantes dans l'ordre de la Légion d'honneur. Nous les reproduisons avec un vif plaisir, car elles s'adressent toutes à des hommes qui ont rendu d'imminents services à l'industrie des chemins de fer.

Voici la te no du *Moniteur* :

A l'occasion de l'ouverture de nouvelles sections de chemins de fer sur les lignes de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée, de l'Ouest et de Paris à Orsay, l'Empereur vient de faire, sur la proposition de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les nominations et promotions suivantes dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur :

Officiers.

MM.

De Billy, ingénieur en chef des mines de 1re classe, chargé du service de contrôle du chemin de fer de Paris à Lyon : 32 ans de service ; chevalier depuis le 3 mai 1838.

Ducos, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, chargé des travaux de la section du chemin de l'Ouest comprise entre la Loupe et le Mans : 27 ans de services ; chevalier depuis le 26 avril 1844.

Arnoux, président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Sceaux : chevalier depuis le 20 avril 1831.

Chevaliers.

Dassier, président du conseil d'administration du chemin de fer ordinaire de Paris à Lyon.

Planchat, ingénieur des ponts et chaussées de 1re classe, attaché aux travaux du chemin de fer de Vierzon à Limoges. (Services exceptionnels.)

Aclocque, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, attaché aux travaux du chemin de fer de Paris à Lyon. (Services exceptionnels.)

Desplaces, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, attaché aux travaux du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée. (Services exceptionnels.)

De Boulongne, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, attaché au service de la 1re section du chemin de fer de l'Ouest (partie comprise entre la Loupe et le Mans). (Services exceptionnels.)

Un décret du même jour a nommé chevalier de la Légion d'honneur M. Petit de Coupray, chef du service commercial au chemin de fer de Paris à Orléans et prolongements, et auteur de plusieurs ouvrages sur les chemins de fer.

Chemins de fer sardes.

Le chemin de fer de Gênes à Turin, livré à la circulation au commencement de cette année, a été commencé en 1846 par le gouvernement sarde, qui vient d'ouvrir le chemin d'Alexandrie à Novare, première section du chemin de fer d'Alexandrie au lac Majeur.

Le chemin de fer de Gênes à Turin, le premier qui traverse la chaîne des Apennins, remplace la route royale construite depuis trente ans seulement. Les échos de ces montagnes, que les sons cadencés des clochettes des convois de mulets faisaient encore résonner il y a trente ans seulement, retentissent aujourd'hui du sifflet de la locomotive, et annoncent une nouvelle victoire de l'industrie humaine sur les obstacles de la nature.

Le chemin de fer de Gênes à Turin a une très-grande importance, non-seulement parce qu'il joint deux villes capitales d'anciens États italiens aujourd'hui réunis, mais encore parce que, en réduisant à moitié les frais de transport des marchandises, il abaisse les prix d'importation, favorise l'exportation des riches produits de l'agriculture du Piémont, et développe les entreprises industrielles en faisant arriver jusqu'au pied des montagnes riches en cours d'eau, les matières premières, qui s'exporteront transformées en produits manufacturés.

Il exercera ainsi la plus heureuse influence sur la prospérité du Piémont et l'activité du port de Gênes, dont les intérêts sont solidaires depuis que le chemin de fer, obtenant, par ses bas prix, la préférence sur toutes les communications entre la mer et le Piémont, fait de Gênes le port du royaume de Sardaigne.

Ces avantages, appréciés depuis longtemps, auraient fait entreprendre ce chemin de fer plus tôt, si la nature n'avait présenté à son exécution de nombreux et sérieux obstacles.

Il fallait, en effet, traverser la chaîne des Apennins, dont le faîte, élevé d'environ 500 mètres au-dessus du niveau de la mer, n'en est éloigné que d'environ 20 kilomètres; des rampes rapides et un long tunnel dans une roche sans consistance étaient inévitables; les seules vallées praticables sur les deux versants sont tortueuses, bordées de roches schisteuses en décomposition, et occupées par des torrents dont le lit présente des escarpements qui atteignent souvent 30 mètres de hauteur verticale.

Arrivé dans la plaine, le chemin doit traverser les torrents de la Bormida, du Tanaro et le Pô, qui, à l'époque de la fonte des neiges tombées sur les montagnes voisines, deviennent, par le volume de leurs eaux, comparables aux fleuves les plus grands et les plus dangereux.

On conçoit que l'on ait tardé à entreprendre une communication présentant de si nombreuses difficultés. Mais, lorsque les chemins de fer, en se propageant en France et en Italie, démontraient les avantages de ce nouveau mode de communication et menaçaient, en favorisant les ports rivaux, de faire perdre à Gênes une partie des avantages de sa position, il n'était plus possible d hésiter.

Après avoir accordé, pour la construction de ce chemin de fer, une concession demeurée sans résultat sérieux, le gouvernement sarde se décida à faire exécuter lui-même les travaux, qu'il poursuivit, malgré les agitations politiques et les embarras financiers, avec une courageuse persévérance, aussi honorable pour lui que pour la nation qui, maintenant, recueille le fruit des sacrifices qu'elle s'est imposés.

La gare des voyageurs, point de départ à Gênes, est établie près du palais Doria. Après avoir longé le pied de la montagne qui entoure le port, le chemin de fer traverse un tunnel qui débouche à Saint-Pierre-d'Arena, faubourg de Gênes ; il remonte la vallée de la Polvera jusqu'à Pontedecimo, puis s'engage dans la vallée du Ricco, qui le fait arriver au pied de la chaîne des Apennins, qu'il traverse au moyen d'un tunnel, et aboutit sur le versant nord, à Busalla, dans la vallée de la Scrivia, qu'il suit jusqu'à Serravalle ; de là il se dirige sur Novi et Alexandrie, en touchant à Frugarolo, et traversant le torrent Bormida ainsi que le champ de bataille de Marengo.

D'Alexandrie, le chemin de fer remonte la vallée du Tanaro jusqu'à Asti, puis les vallées du Borbore, de la Triversa jusqu'à Villafranca ; il s'élève en passant près de Saint-Paul au niveau de Villanova qui appartient au bassin hydrographique du Pô ; il passe un peu au nord de Villanova, se dirige sur Cam-

biano, touche à Truffarello, à Montcalier et aboutit à Turin, à la porte Neuve, en face du palais du roi.

La distance de Gênes à Turin est de 165 kilomètres.

Dans les vallées des Apennins, le rayon des plus petites courbes n'est pas inférieur à 400 mètres, sauf une seule exception de 300 mètres; les rayons dans la plaine sont généralement supérieurs à 1,000 mètres, sauf de rares exceptions où il est peu inférieur.

Le tableau suivant donne les hauteurs au-dessus de la mer, des principales inflexions du profil, ainsi que le maximum d'inclinaison adopté.

STATIONS.	Hauteurs au-dessus du niveau de la mer.	Différence de niveau.	Distances horizontales en kilomètres.	Inclinaisons exprimées en mill. Moyenne.	Inclinaisons exprimées en mill. Maxim. adopté.
Gênes	16.00				
S.-P.-d'Arena.	8.66	7.34	3.00	2.4	3.4
Pontedecimo	90.00	81.34	9.85	8.3	11.0
Busalla	361.23	271.23	9.60	28.2	35.0
Alexandrie	95.05	266.18	52.55	5.1	8.0
Villafranca.	157.12	62.12	49.30	1.3	5.0
Villanova.	257.66	100.54	10.20	9.8	10.0
Montcalier	225.76	31.90	22.50	1.4	4.0
Turin	237.56	11.80	8.00	1.5	4.0

Il résulte de ces indications, que le chemin de fer, pour traverser les Apennins, s'élève de 345m,23 au-dessus de la station de Gênes, puis descend de 266m,18 pour atteindre la station d'Alexandrie, et remonte de nouveau de 162m,61 pour traverser le second seuil de partage entre les bassins hydrographiques du Tanaro et du Pô, puis descend de nouveau de 20m,10 pour arriver au niveau de la station et de la ville de Turin.

Entre Gênes et le tunnel des Apennins, le chemin de fer est à peu près constamment soutenu par des murs ou porté par des arcades, soit pour réduire l'occupation de terrains précieux, soit parce qu'il fallait défendre le chemin contre l'action des torrents, dont il occupe en partie le lit; et dans la vallée plus large de la Polcevera, les murs de soutènement ont été remplacés par des murs d'endiguement destinés à contenir et redresser le cours du torrent.

Sur le versant méridional des Apennins, on a ouvert deux tunnels ayant les longueurs de 686 et 197 mètres, et couvert la voie en quatre endroits sur les longueurs de 66, 106, 36 et 100 mètres. Le chemin de fer traverse le torrent Zecca sur un pont de 60 mètres d'ouverture en cinq arches, et le Riccò sur quatre ponts de 16 à 22 mètres d'ouverture. Les intersections de la route royale et de petits cours d'eaux ont nécessité la construction d'un grand nombre de viaducs et aqueducs.

Le tunnel de Giovi, percé dans le massif des Apennins, traverse sur presque tout son parcours une roche décomposée qui exerce une grande pression, et a exigé, sur toute sa longueur de 3,255 mètres, un solide revêtement en maçonnerie qui a absorbé au delà de 30 millions de briques.

Sur le versant septentrional et à 3 kilomètres au delà du tunnel de Giovi, commence, dans la vallée de la Scrivia, une série de tunnels, de ponts, viaducs et murs de soutènement qui transforment la construction du chemin de fer en un ouvrage d'art continu d'une étendue d'environ 12 kilomètres.

Les tunnels, au nombre de quatre, ont les longueurs de 860, 470, 854 et 695 mètres. Des huits ponts jetés sur la Scrivia, quatre sont composés d'une arche de 40 mètres d'ouverture avec 10 de flèche et 25 mètres de hauteur; deux ont 60 mètres d'ouverture en trois arches et de 14 à 23 mètres de hauteur; deux ont 60 mètres en cinq arches de 12 mètres d'ouverture et de 9 à 13 mètres de hauteur. On rencontre un viaduc de 320 mètres de longueur et d'une élévation de 27 à 30 mètres.

Sorti des gorges de la vallée, le chemin de fer franchit, sur des remblais élevés de 24 et 20 mètres, un affluent et une partie du lit de la Scrivia; puis il traverse le village de Serravalle au milieu d'une large rue obtenue en démolissant un grand nombre de maisons, dont le prix d'acquisition était cependant inférieur à la dépense d'un mur de soutènement, qui, fondé dans le lit du torrent, aurait atteint une hauteur considérable; au delà de Serravalle, le chemin de fer est établi sur une chaussée élevée, à laquelle succède une longue tranchée, passe près de Novi, où il atteint la plaine, traverse la Bormida sur un pont de 135 mètres d'ouverture en neuf arches, touche Alexandrie, où il traverse le Tanaro sur un pont de 150 mètres d'ouverture en quinze arches.

Dans la vallée de Tanaro, que le chemin de fer remonte, le torrent décrit une série de sinuosités qui donne à son cours l'aspect d'un immense serpent dont les plis atteignaient en deux endroits, à Felizzano et à Annone, le pied des collines qui dominent la vallée, et, barrant le passage au chemin de fer, obligeaient ou à construire quatre ponts, ou à ouvrir deux nouveaux lits sur les longueurs de 730 et 850 mètres; l'on s'est arrêté à ce dernier parti, plus économique, malgré une dépense considérable en terrassements et ouvrages de défense contre les corrosions.

Après avoir quitté la vallée du Tanaro, le chemin de fer remonte des vallées secondaires, creusées dans un terrain composé à peu près exclusivement d'argile de la variété désignée par le nom vulgaire de glaise, qui formait presque les seuls déblais que l'on extrayait des tranchées, et dont on pouvait disposer pour exécuter des remblais considérables, que l'on n'a réussi à faire tenir qu'en élargissant considérablement leur base, qui va jusqu'à quatre et cinq fois la hauteur des remblais. Outre les viaducs pour conserver les communications et les aqueducs, les ouvrages d'art que le chemin de fer a exigé entre ce point de partage et Turin, comprennent le pont sur le Pô, à Montcalier, d'une ouverture de 112 mètres en sept arches, suivi d'un viaduc de vingt-six arches et d'un pont de 30 mètres en trois arches, sur le torrent Sangone.

Le chemin de fer de Gênes à Turin peut être comparé aux chemins de Manchester à Leeds, et de Liége à Aix-la-Chapelle, pour le nombre, mais non pour l'importance des difficultés rencontrées, qui sont beaucoup plus grandes sur la ligne de Gênes à Turin.

Le prix par kilomètre est d'environ 630,000 fr., c'est-à-dire inférieur au prix moyen des chemins de fer anglais, qui approche de de 700,000 fr.

Il est inférieur aux prix du chemin de Paris à Saint-Germain, 954,000 fr.; de Paris à Versailles (rive gauche), 941,000 fr.; (rive droite), 772,000 fr.; d'Avignon à Marseille, 683,000 fr., et peu différent de Paris à Rouen, 621,000 fr.

Pour s'élever du niveau de la mer au sommet des Apennins sur la courte distance de 20 kilomètres, le profil du chemin de fer a dû admettre la plus forte inclinaison, 0,035, que l'on ait encore adoptée sur les lignes de grande communication, et qui dépasse notablement la rampe de 0,025 du passage de Semmering.

Les convois sont remorqués sur les rampes de 0,035 par des locomotives à quatre roues, du poids d'environ 22 tonneaux, et disposées pour être réunies par la plate-forme du mécanicien, qui peut ainsi manœuvrer les deux locomotives nécessaires pour remorquer un convoi ordinaire.

Le mouvement à la remonte étant considérable, la dépense de combustible est très-élevée, et le gouvernement sarde se propose d'établir une série de machines fixes hydrauliques.

Le chemin de fer d'Alexandrie vers Novare et Arone, sur le lac Majeur, qui vient d'être ouvert jusqu'à Novare, présente, près de Valence deux ouvrages importants : un tunnel de 2,400 mètres environ et un pont sur le Pô de vingt et un arches de 20 mètres d'ouverture, soit un débouché de 420 mètres, qui doit donner passage à un volume d'eau,

évalué dans les grandes crues à 10,000 mètres cubes par seconde.

Entre Alexandrie et Novare le chemin de fer s'élève jusqu'au tunnel de Valence, et descend jusqu'au pont sur le Pô par une rampe et une pente de 0m,005 ; il ne présente plus au delà que de faibles inclinaisons.

Entre Novare et Ancône le profil s'élève au point de partage des bassins de l'Agogna et du Tessin par des rampes qui n'atteignent que 0m,007 par mètre, et descend au niveau du lac Majeur par des rampes qui ne dépassent pas 8,5 millimètres.

Le chemin de fer d'Alexandrie à Arone est la première section de la grande communication entre la Méditerranée et le lac de Constance, que le commerce de Gênes appelle de tous ses vœux pour donner à son port l'activité que lui procuraient ses relations avec l'Orient avant la découverte du passage du cap de Bonne-Espérance.

Le chemin de fer du lac Majeur au lac de Constance, et le chemin de fer de Turin à la frontière de France vers Lyon et Paris, déjà en partie construit et en partie concédé, serviront de prolongement vers le nord et vers l'ouest aux chemins de fer sardes, qui feront ainsi partie des grandes lignes de l'ouest et du nord de l'Europe vers l'Italie. N*.

En publiant la note qui précède, et dont nous devons la communication à un correspondant spécial, nous devons ajouter que l'habile ingénieur qui a dirigé pour le compte du gouvernement piémontais les travaux si remarquables du chemin de fer de Turin à Gênes, est M. Maus, ingénieur en chef du corps royal des ponts et chaussées de Belgique.

AD. BLAISE (des Vosges).

Crédit foncier de France.

Quatre vacances existaient dans le conseil d'administration de la Société du Crédit foncier de France.

Le Conseil vient d'y pourvoir provisoirement par la nomination de MM. :

Legentil, président de la chambre de commerce de la Seine;

Wolowski, ancien directeur de la Société;

Fontenilliat, receveur général des finances;

De Nerville, id. id.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.		Augment. s. 1853 Totale	0/0.
ORLÉANS,	883,507	»	220,507	33.2
NORD,	794,192	»	151,589	23.6
ROUEN,	234,238	»	9,426	4.0
HAVRE,	103,322	»	7,060	7.3
OUEST,	165,388	»	16,275	10.9
EST,	636,689	» (1)	9,041	1.4
LYON,	415,384	»	18,192	4.6
MÉDITERRANÉE,	189,903	» (1)	28,601	17.7
Gd CENTRAL,	207,455	»	39,799	23.7

(1) Non compris les sections nouvelles.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

PARIS A ROUEN. — Assemblée semestrielle le lundi 31 juillet, à 3 heures.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

OUEST. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

LYON A GENÈVE. — 50 francs sur les actions à partir du 15 juillet. En même temps que l'on effectuera le versement on échangera les actions provisoires contre des actions au porteur.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

JOURNAUX RÉUNIS. — Intérêts, 1er juillet.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

NORD. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

ORLÉANS. — 32 fr. 40 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

LYON. — 4e coupon des obligations; 31 fr. 25 actions dividende et intérêts.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. actions intérêts.

GRAND-CENTRAL. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

CRÉDIT MOBILIER. — 25 fr. dividende.

MESSAGERIES. — 200 fr. dividende.

GLACES DE MONTLUÇON. — 12 fr. 50 dividende

GENÈVE. — 5 fr. actions intérêts.

ST-RAMBERT. — 4 fr. intérêts.

BANQUE DE FRANCE. — 112 fr. dividende.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Emission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série; la clôture de la souscription est fixée au 25 juillet courant.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Echange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852, sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDRÉZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 48, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la Caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ROUEN. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

C. DEVINA.

Chemins de fer espagnols.

Nous publions d'après *Los Ferro-carriles*, journal des chemins de fer espagnols, quelques détails qui démontrent que si le développement de cette industrie est encore assez restreint dans la Péninsule, on est maintenant décidé à déployer une certaine activité, tant dans les travaux encours d'exécution, que pour l'établissement de nouvelles voies ferrées. C'est avec plaisir que nous constatons ce progrès, en applaudissant aux efforts de nos voisins.

Le 10 du mois de mai, le directeur général des travaux publics a fait l'essai de la voie de Tembleque à Alcazar, seconde section de la ligne d'Almanza. Selon toute apparence, l'ouverture de cette section, qui comporte un développement de 48 kilomètres, a dû avoir lieu le 1er courant. Par sa position à 32 kilom. de Manzanares, Alcazar est destiné à être le point central du trafic de l'Andalousie avec Madrid.

A Valence, on agite vivement la question du prolongement du chemin de fer jusqu'à Almanza, et les concessionnaires de cette ligne espèrent obtenir du gouvernement, une subvention de 15 millions de réaux pour l'exécution de la section de Jativa à Almanza.

L'émulation n'est pas moins grande relativement à l'embranchement d'Alicante; la municipalité de cette ville a décidé la vente de tous les biens communaux, pour les convertir en actions de ce chemin de fer. De son côté, la direction de cette ligne a réglé le paiement par les actionnaires du quatrième versement de 7 0/0, afin de compléter les 25 0/0 exigés pour que la Société soit définitivement constituée.

Le tracé de la ligne de Malaga à Cordoue vient d'être rectifié par M. l'ingénieur Green, et les travaux vont marcher promptement. C'est dans cette prévision qu'un comité s'est formé à Grenade pour l'exécution d'un projet qui consisterait à relier par un embranchement cette ville à la ligne précitée.

La petite ligne de Jerez au Port Sainte-Marie est entièrement terminée et va être très-promptement livrée au public. La voie a été parcourue, le 14 mai dernier, par un train d'essai composé de 24 wagons.

Les travaux sont vigoureusement poussés sur la ligne de Cadix à Séville; les terrassements sont terminés entre Cadix et San Fernando, 10 kilomètres; de cette ville à Puerto-Real, 7 kilomètres, et jusqu'au port de Sainte-Marie 3 kilomètres. Sur la deuxième section, ces travaux sont terminés entre Jerez et Lebrija, 41 kilomètres; de Las Cabezas à Utrera, 13 kilomètres, et de ce dernier point à Dos Hermanas et Séville, 13 kilomètres également. Des travaux de maçonnerie ont, en outre, été établis sur une étendue de 150 mètres, de la Punta de la Vaca au Môle.

Dans la Catalogne, centre d'une population plus industrieuse, le réseau des chemins de fer est relativement plus avancé.

Le chemin de Barcelone à Mataro, qui a pris la dénomination de *ligne de l'Est*, en est à la sixième année de son exploitation. La Compagnie fait un premier appel de 10 0/0 à ses actionnaires, pour commencer immédiatement les travaux relatifs à la prolongation de cette ligne jusqu'à Arenys-del-Mar. La même Compagnie a déjà distribué à ses actionnaires un dividende de 3 0/0 à compte sur les bénéfices de l'année courante.

La première section de la *ligne du Nord*, qui atteint Riera de Granollers, a été inaugurée le 1er juin courant. On fait à Gerona et à Figueras les études nécessaires pour le prolongement de cette ligne jusqu'à la frontière française.

La *ligne du Centre* prépare l'ouverture de sa première section, c'est-à-dire de Barcelone à Martorell.

Enfin, les travaux de la ligne de Tarragona à Reus sont conduits avec une telle activité, que l'on a l'espoir fondé que cette ligne sera livrée au public dans le courant de cette année.

Des nouvelles plus récentes d'Espagne nous apprennent que, le 20 juin, la section de Tembleque à Alcazar, de la ligne d'Almanza, a été livrée au public sur une étendue de 48 kilomètres. L'ouverture de cette section va augmenter considérablement le trafic de la ligne principale, surtout à cause des transports de charbons que les Compagnies de gaz tirent en grande partie de Escocia, et dont il se trouve d'immenses dépôts à Alcazar.

On travaille activement à la section suivante, jusqu'à *Campo de Criptana*, dont l'étendue est de 8 kilomètres. On espère que cette section sera livrée au public dans le courant de juillet prochain.

La petite ligne de *Jerez de la Frontera* (15 kilomètres) a été inaugurée le 22 juin. Cette journée a été l'occasion de réjouissances publiques pour ces laborieuses populations catalanes, qui comprennent, mieux que beaucoup d'autres de la Péninsule, les avantages qu'elles devront retirer de l'établissement des voies ferrées.

Dans peu de jours, on doit inaugurer le tronçon de *Carcagente à Manuel* (9 kilomètres), de la ligne de Valence à Jativa. De manière qu'en quinze jours on aura donné à la circulation publique en Espagne 72 kilomètres de voies de fer.

EXPLOITATION.

Communication entre les gardes-convois et les mécaniciens.

Nous traduisons ci-dessous le rapport adressé au Comité spécial du *Board of Trade* par le capitaine Geo. Wynne, du corps royal des ingénieurs, sur l'invention faite par le professeur Gluckmann de moyens propres à établir une communication directe entre les mécaniciens et les gardes-ligne conducteurs des trains en marche.

« J'ai examiné le système proposé par le professeur Gluckmann pour établir une communication entre les mécaniciens et les gardes. Ce système consiste dans l'emploi de l'action directe d'un courant électrique pour mettre en vibration une cloche placée sur la locomotive près du mécanicien. La batterie électrique n'est autre que la batterie de M. Daniel, à effet continu, modifiée. Elle est placée dans la guérite du gardien. Chaque wagon est muni, en dessous, de ses fils de communication revêtus de gutta-percha et renfermés dans des cylindres de bois. Chaque fil est contourné à son centre de manière à former un ressort en spirale qui lui permet de s'adapter à la barre de traction, quelle que soit sa longueur. La manière de faire communiquer les fils de deux wagons est simple; elle réussit toujours sans causer de dérangement. La mise en vibration de la cloche s'obtient par un moyen déjà connu des personnes qui s'occupent de l'électricité. Un lingot de fer doux, contourné en fer à cheval, est aimanté par le passage d'un courant électrique qui en fait le tour. L'armement de cet aimant est le battant de la cloche, qui est retenu par un ressort loin des deux pôles de l'aimant de fer doux. Quand l'attouchement se fait avec les fils *conducteurs* de la batterie, le fer à cheval s'aimante, attire l'armement, qui frappe la cloche et y brise le courant. Le ressort ramène le battant, rétablit le courant, et le battant attiré, puis ramené, effectue la sonnerie qui dure tant que les fils de la batterie sont en contact; ce contact est instantané et dure autant qu'il plaît à l'expérimentateur.

» J'ai fait deux voyages d'essai avec un train muni de cet appareil.

» La première fois, l'appareil ne manqua pas d'agir; mais, par suite de la faiblesse du ressort, la cloche tintait par moments sans l'action du courant et par le seul effet des trépidations de la machine sur les parties inégales de la voie.

» Au second voyage, il avait été remédié à cet inconvénient, mais l'expérience fut encore dérangée cette fois par suite de l'isolement incomplet des fils conducteurs. Cet accident n'a qu'une très-faible importance, puisqu'il est dû uniquement à une mauvaise disposition, facile à modifier. Les mouvements de la machine sur laquelle était fixée la cloche étaient brusques et saccadés; néanmoins, le battant de la cloche restait immobile et ne tintait que sous l'action du courant électrique.

» M. le docteur Tyndall, professeur de sciences physiques au *Royal Institution*, qui m'accompagnait dans la première excursion, examina très-minutieusement l'appareil, et s'est exprimé très-favorablement sur le principe de l'appareil et sur le peu de dérangement dont il est susceptible. La dépense pour l'établissement de cet appareil ne dépasserait pas, je suis suffisamment autorisé à m'en croire certain, 17 sh. (soit 21 fr. 25) par véhicule.

» D'après les expériences faites dans ces deux voyages d'essai, M. Gluckmann a, je crois, établi d'une manière assez satisfaisante que son appareil produit une communication efficace entre le garde et le conducteur-mécanicien, qu'il réunit le bas prix à la simplicité, et est, suivant toute apparence, peu sujet à des dérangements. Toutefois, je désire ne pas me prononcer d'une manière positive avant que cet appareil ait été soumis à la rude épreuve d'une mise en pratique par les hommes qui doivent en faire constamment usage et qui ne le traiteront pas avec les ménagements d'expérimentateurs de cabinet.

» L'appareil, et d'autres que j'ai vus, ne me laissent plus de doute sur la possibilité d'établir la communication entre les gardes trains et le conducteur-mécanicien par des moyens très-simples; mais pour rendre efficace cette communication ou d'autres, il faut qu'elle soit universellement adoptée sur les chemins de fer. Il ne suffirait pas, pour atteindre le but, que chaque compagnie adoptât en son particulier un système spécial, il faut encore et surtout s'entendre sur l'adoption d'un système uniforme pour toutes les lignes de chemins de fer, et son application à tous les véhicules susceptibles d'entrer dans la composition d'un train de voyageurs.

» Il me semble on ne peut plus désirable de signaler à chaque Compagnie le plan qu'il est préférable de suivre, en lui laissant le soin de s'entendre avec les autres pour arrêter les détails d'exécution et prévoir les difficultés qui peuvent surgir.

» Après une expérimentation de trois mois, les Compagnies seraient invitées à se conformer au système qu'elles auraient choisi. »

Chemin de fer égyptien.

La construction du chemin de fer entre Alexandrie et le Caire se poursuit activement. Une section de 48 milles environ a été livrée à la circulation il y a trois mois, et une étendue de 42 milles de plus a dû être terminée à la fin du mois dernier, ce qui forme une ligne continue d'Alexandrie jusqu'à un endroit sur le Nil, appelé *Caffer-el Eisch*. Cette partie de la ligne rend maintenant inutile le trajet en bateau sur le canal Mahmoudie (la partie la plus désagréable du transit à travers l'Egypte) et abrége ainsi de 15 milles la navigation sur le Nil; de sorte que la durée du trajet entier entre Alexandrie et le Caire se trouve réduite à douze heures environ pour aller au Caire, et à neuf heures pour aller du Caire à Alexandrie, et qu'on n'a plus à voyager de nuit sur le canal et sur le Nil. 30 milles environ de chemin de fer sont aussi construits à partir de l'embarcadère du Caire vers Alexandrie, et il ne reste plus que 30 milles à faire pour l'entier achèvement de la ligne. On espère qu'elle sera terminée dans le cours de l'année prochaine; alors la voie du Nil deviendra inutile, et le voyage d'Alexandrie au Caire s'effectuera en six heures environ. Les voitures employées maintenant pour le transport des voyageurs sur ce

chemin de fer sont élégantes, commodes et bien adaptées au climat.

(Morning-Chronicle).

Ministère de l'intérieur.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

A dater du 1er juillet 1854, les taxes des dépêches télégraphiques privées transmises de Paris aux destinations ci-dessous, sont fixées comme il suit, pour une dépêche de *un à vingt-cinq mots* :

Abbeville,	3 80	Limoges,	6 20
Agen,	8 48	Lons-le-Saunier,	6 40
Aix,	9 60	Lorient,	7 20
Alençon,	4 16	Lyon,	6 80
Amiens,	3 44	Mâcon,	6 20
Angers,	5 24	Mans (le),	4 28
Angoulême,	6 80	Marseille,	10 04
Arras,	4 04	Melun,	2 60
Auch,	9 20	Metz,	5 48
Auxerre,	3 92	Montauban,	8 60
Avignon,	9 08	Montbrison,	6 68
Bar-le-Duc,	4 64	Mont-de-Marsan,	3 20
Bayonne,	10 16	Montpellier,	9 20
Beaucaire,	9 20	Moulins,	5 24
Beauvais,	2 84	Mulhouse,	6 80
Behobie,	10 40	Nancy,	5 48
Besançon,	6 08	Nantes,	6 20
Béziers,	9 56	Napoléon-Vendée,	6 50
Blois,	4 04	Narbonne,	9 68
Bordeaux,	8 12	Nevers,	4 64
Boulogne,	4 64	Nîmes,	9 08
Bourg,	6 56	Niort,	6 32
Bourges,	4 40	Orléans,	3 44
Brest,	8 24	Pau,	9 92
Caen,	4 52	Périgueux,	7 16
Cahors,	8 »	Perpignan,	10 28
Calais,	4 88	Poitiers,	5 60
Carcassonne,	9 56	Privas,	8 »
Cette,	9 44	Quimper,	8 »
Châlons-sur-Marne,	3 92	Rennes,	5 84
Chalon-sur-Saône,	5 22	Rochefort,	7 04
Chartres,	2 96	Rochelle (la),	6 92
Châteauroux,	4 88	Roubaix,	4 64
Chaumont,	4 76	Rouen,	3 44
Cherbourg,	5 72	Saint-Brieuc,	6 68
Clermont-Ferrand,	6 20	Saint-Etienne,	7 04
Colmar,	6 68	Saint-Lô,	5 12
Dieppe,	3 92	Saint-Omer,	4 64
Digne,	9 44	Saint-Quentin,	3 68
Dijon,	5 24	Saumur,	5 12
Douai,	4 16	Strasbourg,	6 92
Draguignan,	10 16	Tarbes,	9 02
Dunkerque,	5 »	Toulon,	10 52
Epinal,	5 84	Toulouse,	9 20
Evreux,	3 20	Tours,	4 52
Foix,	10 04	Troyes,	3 80
Gap,	8 84	Tulle,	6 92
Grenoble,	7 88	Valence,	7 76
Guéret,	5 72	Valenciennes,	4 40
Havre (le),	4 16	Vannes,	6 92
Laon,	3 56	Versailles,	1 50
Laval,	5 »	Vesoul,	5 96
Lille,	4 52	Yrun,	10 40

La taxe d'une dépêche de un à vingt-cinq mots de Paris pour Paris est de 1 fr. ; celle de Paris pour les localités qui en sont distantes de 20 kilomètres au plus, ou de ces localités pour Paris, est de 1 fr. 50 c.

Au-dessus de vingt-cinq mots, les taxes précédentes sont augmentées d'un quart pour chaque dizaine de mots ou fraction de dizaine excédant.

A ces taxes, il faut ajouter 50 centimes pour port à domicile.

La limite de vingt-cinq mots, pour la dépêche minimum, s'applique aussi aux communications qui sont à destination d'un bureau sarde.

De même, pour les dépêches allant en Angleterre, la limite de vingt-cinq mots a été adoptée pour les villes de Londres, Birmingham, Manchester, Liverpool, Woolveshampton, Stafford, Walsall, Chatham, Deal et Douvres.

Les dépêches sont reçues tous les jours, y compris les fêtes et dimanches, du 1er avril au 30 septembre, de sept heures du matin à neuf heures du soir ;

Du 1er octobre au 31 mars, de huit heures du matin à neuf heures du soir.

Un service de nuit est ouvert pour les villes de Bordeaux, Lyon, Marseille, Strasbourg, Londres, Bruxelles, et les principales villes de l'union austro-allemande.

Les dépêches de nuit ne sont reçues qu'au bureau central, rue de Grenelle-Saint-Germain, 103.

Les bureaux de l'administration sont à Paris :

1° Au ministère de l'intérieur, rue de Grenelle-Saint-Germain, 103 ;

2° Rue Richelieu, 83 ;

3° A l'Hôtel-de-Ville ;

4° Au Luxembourg ;

5° A la direction générale des postes ;

6° A la gare du chemin de fer du Nord ;

7° A la gare du chemin de fer d'Orléans.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Aucun fait digne de mention ne caractérise la semaine. Nos marchés français sont par continuation fermes et les cours calmes. En Angleterre les prix de la fonte ont eu un mouvement rétrograde ; il tient à des causes peu sérieuses, qui font croire que l'effet ne se prolongera pas davantage ; une correspondance toute récente annonce que la baisse trouve une grande résistance. Les nouvelles de la Belgique sont des plus satisfaisantes ; toutes les usines et tous les établissements métallurgiques jouissent de l'activité la plus grande. Dans le district de Namur les fers ont été majorés ; partout ailleurs la situation est bonne ; des commandes pour l'exportation sont venues l'affermir encore. On espère voir cet élan augmenter, si l'Angleterre parvient à des prix plus élevés.

La fonte à fer, tout en conservant son prix à 155 et 160 fr., présente une tendance à tenir ferme sa plus-value. Il y aura décision entre ces prix, suivant le résultat de la foire de Chalon qui se tient aujourd'hui. D'après les informations qui nous sont parvenues, les uns voulaient qu'à cette foire il y eût une avance de 5 fr., les autres demandaient le maintien du prix de Besançon, et on ne savait encore de quel côté le plus grand nombre pencherait.

La fonte pour seconde fusion a eu l'activité accoutumée à 190 et 192 fr. 50 le n° 1.

Quoique les prix des fers soient sans changement, il y a cependant amélioration dans la position. Laminés, 330 fr. ; fers battus, 335 fr.

On signale une reprise positive sur les fils de fer ; on en demande de tous les côtés. Mais cette reprise n'est si sensible que par la raison que plusieurs usines ayant renoncé à la fabrication de cet article, les commandes se répartissent à un moins grand nombre de tréfileries. Les prix sont de 70 fr. le fer à clous, les 100 kil. ; 4 f. 40 la botte de 5 kil. du fil de fer clair.

L'usine-laminoir du Closmertier, qui ne s'était occupée jusqu'à présent que de la fabrication des fers extra, vient de monter un nouveau train de cylindre destiné au travail des fers de 2e, 3e et 4e classes. Cet établissement est en pleine activité.

PARIS.

La marche hésitante des affaires a fait place, cette semaine, à une activité assez soutenue. Paris a adressé passablement de commandes et la demande sur place a été abondante ; mais, comme nous l'avons dit, le difficile d'avoir de l'argent, soit près des banquiers, soit par l'escompte du bureau de la Banque, met un frein aux affaires ; d'un autre côté les producteurs tiennent à leurs conditions, quatre mois ou 2 0/0 d'escompte ; il a été même exigé 1/2 0/0 par mois de quelques marchands qui avaient demandé un terme plus long.

Les ronds pour tréfileries ont fait, sur commande, 340 fr., rendus à Paris. Depuis qu'on annonce l'écoulement, en grande partie, des existences de pointes dans les magasins, on espère voir la machine soutenir ce prix facilement. Déjà le fil de fer fin a attiré l'attention des acheteurs, et il y a eu bonne demande pour cet article.

Voici le cours de la ferraille qu'on nous adresse ce matin : vieux fers, longue barre, 24 fr. 50 à 25 fr. ; grosse ferraille pour maréchal, 22 fr. ; beaux riblons, 18 fr. et 18 fr. 50 ; petits riblons, 16 fr. et 16 fr. 50 ; platinage, 12 fr. ; fonte blanche, 10 fr. 50 ; fonte noire, 19 et 20 fr.

Les transactions en tôles sont lourdes, mais les prix sont toutefois soutenus : tôle anglaise, 46-47 fr. ; anglaise fine à tuyaux, 52 fr. ; tôle douce, fer fort des Ardennes, 56 58 fr. ; id. douce fine au bois, 70 fr. ; tôles douces de Comté, 72 fr. ; id. décapée, 76-78 fr. ; id. étamée, 120 fr. ; tôles du Berry et d'Imphy, 70-75 f.

En métaux, les affaires sont peu suivies ; la position est, du reste, la même, et il n'est survenu aucune variation dans la cote des différents articles. Le cuivre est en bonne position et à des prix fermes par suite d'avis favorables de Londres. Le plomb, comme nous le faisions pressentir, tend à un mouvement rétrograde ; les nouvelles de Marseille et de Londres devront bientôt en décider. L'étain est en défaveur ; déjà les marchés régulateurs ont fait une réduction sur les prix de cet article. Bien que le zinc ne donne pas lieu à des transactions vives, sa situation se maintient avec une bonne tenue de prix.

O. Saupique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 1er juillet :

Depuis la semaine dernière, une grande sensation a été causée au marché par suite de faillites considérables dans la Cité. On croit que

les faillis possédaient de grands approvisionnements, qui seront vendus au profit des créanciers, et l'on s'attend par suite à une baisse des prix. En attendant, les cours sont très fermes ; les gueuses d'Ecosse seulement ont éprouvé une légère baisse et se vendent 4 l. st. 7 sh. 6 d. par tonne, au comptant et livrées à bord dans la Clyde.

Glascow, 1er juillet :

A Glascow, il y a eu une sorte de panique, suivie d'une baisse de 1 fr. 25 par tonne pour les numéros mélangés. Les prix de clôture ont été de 109 fr.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Namur, 25 juin :

Les fers au bois en barres sont de nouveau en hausse de 10 fr. par 1,000 kil., et les fendus de 5 fr. aux 1,000 livres. Cette hausse a été occasionnée par l'augmentation de 1 fr. par 100 kil. que viennent de subir les fontes au bois. D'après toute probabilité, attendu que la proportion entre les prix de la fonte et du fer n'est pas normale, les fers devront forcément être augmentés d'ici au mois de septembre prochain, époque des commandes d'hiver.

Quoique nous soyons maintenant dans la morte saison pour les commandes, les forges travaillent toujours sur demandes.

Charleroi, 1er juillet :

Aucun fait important n'est venu modifier la situation des fers et des charbons depuis notre dernière chronique. Nous pouvons seulement dire que la tenue du marché pour ces articles continue d'être bonne.

Nous annoncions il y a quelques semaines qu'un haut-fourneau s'élevait dans le Centre ; nous devons ajouter aujourd'hui qu'il s'en élève un nouveau à Marchiennes, sur les bords de la Sambre.

Voici le prix des charbons, par 1000 kil., sur bateau :

Houille grasse, 22 fr. ; id. demi-grasse, 21 f.; gailletteries grasses, 20 fr. ; id. demi-grasses, 19 fr. ; tout-venant gras. 13 fr. 50 ; id. demi-gras, 12 fr. ; fine grasse, 10 fr. ; id. demi-grasse, 8 fr. — Coke (1,000 kil.), 23 fr. 50 à 24, suivant qualités et l'importance des ordres. — Briquettes (1,000 kil.), 18 fr. Les prix des charbons doivent être majorés de 1 fr. par 1,000 k. pour les expéditions par wagons.

Par suite de la fermeture du canal de Willebroeck, il ne se fait pas en ce moment d'expédition pour l'intérieur.

Le prix du fret pour Paris est de 10 fr., et pour Rouen de 11 fr. 50.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois de juin.

CHEMINS.	DATES.	TITRES DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
Rouen-Havre-Dieppe.	4 juin.....	Ordonnance concernant des modifications au tarif applicable au transport des houilles.	
Orléans...	10 juin....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des animaux, instruments et produits envoyés aux concours agricoles.	Réduction de 50 0/0 des tarifs ordinaires.
Nord St-Germain	19 juin....	Ordonnance concernant un tarif commun pour le transport de la houille et du coke, par wagon complet de 10,000 kil.	Tarif réduit, commun aux chemins de fer du Nord et de Saint-Germain, pour le transport de la houille et du coke provenant des houillères du Nord et de la Belgique, expédiés par wagons complets de 10,000 kil., de Valenciennes, Quiévrain, Raismes, Somain et Douai, sur Saint-Germain, Argenteuil et Auteuil.
Orléans...	20 juin....	Ordonnance concernant un recueil de tarifs spéciaux des transports à grande et à petite vitesse.	Tarifs spéciaux concernant : 1° Grande vitesse. — Voyageurs, places de luxe,— billets à prix réduits, — services des banlieues de Paris, Bordeaux et Nantes. Voitures des pompes funèbres et cercueils, — denrées. 2° Petite vitesse. — Bestiaux, — ardoises — bois de chauffage, — charbons de bois, — cacao et café, — chanvres pressés, fils au touret, cordages, — denrées coloniales, — eaux-de-vie et trois-six en fûts, — Ecorces de chêne et tan en sacs, — farines et issues, — grains expédiés sur certaines stations, — cuirs, — fers et fontes, — houille et coke, commun avec le chemin de fer du Nord, — kaolins et pâtes à porcelaine, — matériaux de construction, houille, minéral, — merrains, — mouches à miel, — œufs, — pommes ou poires à la pelle, — porcelaines emballées,— plâtres et engrais, — prunes sèches, dites d'Agen, — vins en fûts,— vins de Bordeaux, — vins nouveaux sur bourre, — vins provenant de la voie de mer, — vins et vinaigres nantais, — marchandises de certaines provenances expédiées sur certaines gares. Ensemble dix-sept tarifs spéciaux à la grande vitesse et trente à la petite vitesse.
Nord......	20 juin....	Ordonnance concernant les trains de plaisir de Compiègne.	
Nord et Est	24 juin....	Ordonnance qui fixe un tarif réduit pour les voyages circulaires des bords du Rhin.	Tarif commun aux deux Compagnies du Nord et de l'Est. Billets de 1re et 2e classe, valables pendant un mois pour le voyage des bords du Rhin, en partant soit par la ligne du Nord soit par celle de l'Est.
	26 juin....	Avis donné au public, par M. le préfet de police, qu'il existe à chacun des chemins de fer ayant leur point de départ à Paris, un registre sur lequel sont inscrites les principales conditions des traités particuliers passés par les Compagnies avec certains expéditeurs. Ce registre se trouve, savoir :	

Chemin de fer du Nord.	gare de Paris, bureau du commissaire de surveillance administrative,
Chemin de fer de l'Est,	gare de Paris. idem
Chemin de fer de l'Ouest,	gares de St-Lazare et Montparnasse, idem
Chemin de fer d'Orléans,	gare de Paris, bureau du commissaire de surveillance administrative, et gare des marchandises d'Ivry, bureau du chef de gare.
Chemin de fer de Lyon,	gare de Paris, bureau du commissaire de surveillance administrative.
Chemins de Rouen-Havre-Dieppe,	gare de Paris, idem
Chemin de fer de St-Germain,	gare de Paris, idem

D'un acte passé devant Mᵉ Turquet, soussigné, et son collègue, notaires à Paris, les 3, 4 et 5 juillet 1854, enregistré;

Il appert :

Que M. Adrien Gibert, ancien magistrat, demeurant à Paris, rue de Trévise, nº 39;

Et M. Symphorien Girard, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la Ville-l'Évêque, nº 13;

Administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle;

Ont déposé audit Mᵉ Turquet et l'ont requis de mettre au rang de ses minutes, notamment :

Un extrait d'une délibération du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, en date du 30 juin 1854, dont l'extrait va suivre.

Et pour faire publier la dissolution de la Société, résultant de cette délibération, ils ont donné tous pouvoirs nécessaires au porteur d'une expédition ou d'un extrait de ladite délibération.

De la délibération ci-dessus datée et énoncée, enregistrée,

Il appert que le Conseil d'administration,

Vu :

La délibération de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, en date du 25 janvier 1854, par laquelle le conseil d'administration de ladite Compagnie a été autorisé à déclarer et publier la dissolution de la Société, dès que le moment lui paraîtrait opportun, et à nommer, s'il y avait lieu, un ou plusieurs liquidateurs, après la résolution suivante littéralement transcrite :

« Déclare dissoute, à partir de ce jour, la Société anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, constituée par actes des 1ᵉʳ, 3, 4, 8 et 9 mai 1838, devant Mᵉ Hailig et son collègue, notaires à Paris, et autorisée par ordonnance royale du 14 du même mois de mai;

« Nomme pour liquidateur de ladite Société, M. Gobin (Jean-Baptiste-Théodore).

» Pour extrait :

» *Signé*, TURQUET. »

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de juin.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	36,060 55	35,518 41	31,242 50
Bagages.....	810 04	713 51	660 61
Bétail.......	1,136 85	1,159 05	1060 50
Marchandises	17,842 12	14,615 84	14,343 24
	55,849 56	52,006 81	47,306 85

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de juin 1854 de fr. 3,842 75 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,542 71 c. sur 1852.

1ᵉʳ semestre

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	179,844 15	169,814 06	158,029 71
Bagages.....	3,594 80	3,205 04	3,015 91
Bétail.......	7,345 23	7,980 95	6,868 15
Marchandises	115,401 98	98,461 59	90,973 53
	306,186 18	279,461 64	258,887 30

Pour le semestre, une augmentation de fr. 26,724 54 c. sur 1853, et de fr. 47,298 88 c. sur 1852.

C. DEVINA.

Correspondance.

M. D. C., à Roubaix. — Nº 1, oui. — Nº 2, non. — Nº 3, oui.

M. L. B., place de la Bourse à Paris. — Nº 1, oui. — Nº 2, c'est probable. — Nº 3, oui. — Nº 4, oui.

M. A. L., au Havre. — Nº 1, oui, dans l'avenir. — Nºˢ 2 et 3, on ne peut rien préciser à cet égard.

M. L. P., à Valenciennes. — Nº 1, avec difficulté. Il ne s'en fait pas depuis longtemps. — Nº 3, elle peut s'améliorer dans l'avenir. — Nº 4, oui, mais pas encore. — Nº 5, c'est probable. — Nº 6, ce serait prudent.

M. T. D., à Saumur. — Nº 1, gardez. — Nº 2, non. — Nº 3, achetez. — Nºˢ 4, 5, 6, on ne peut rien préciser en ce moment.

M. T. (Seine et-Marne.) — Nº 1, vendez.

M. J. T., à Rennes. — Nº 1, gardez. — Nº 2, à 100 fr. au-dessus du cours actuel environ. — Nº 3, employez. — Nº 4, Grand-Central, Midi. — Nº 5, non. — Nº 6, non. — Nº 7, elles peuvent l'être immédiatement, puisqu'elles ont droit à la cote. — Nº 8, question mal posée et difficile à comprendre.

M. XX., à Nancy. — Nºˢ 1 et 2, nous ne nous occupons pas de cette nature de valeurs. — Nº 3, Orléans, Lyon, Nord.

M. de G., à Rennes. — Voir le numéro de ce jour.

M. G., à Metz — Idem.

M. F., à Lyon. — Idem.

M. H. R., à X. — Nº 1, attendez. — Nº 2, cela dépend de la manière dont elle sera conduite. — Nº 3, oui. — Nº 4, non. — Nº 5, oui. — Nº 6, environ 80 fr. — Nº 7, 75 à 80. — Nº 8, vous pouvez acheter à meilleur marché aujourd'hui. — Nº 9, ajourné. — Nº 10, non. — Nº 11, en suspens. — Nº 12, bon. — Nº 13, achetez. — Nº 14, Orléans, Lyon, Nord, Grand-Central, Midi. — Nº 15, Grand-Central. — Nº 16, la même.

M. A. F. L., à H. — Nº 1, à des difficultés antérieures. — Nº 2, oui. — Nº 3, non; on est tenu jusqu'à 250 fr. — Nº 4, c'est probable. — Nº 5 Orléans, Lyon, Nord. — Nº 6, Midi, Grand-Central. — Nº 7, un remaniement de l'institution.

M. M. G. N. — Nº 1, c'est le syndicat qui fixe le jour du détachement; c'est ordinairement quatre ou cinq jours après l'échéance. — Nº 2, non, puisqu'à cette époque la cote porte jouissance de juillet. — Nº 3, oui. — Nº 4, c'est probable. — Nº 5, certainement.

M. L., à Nîmes. — Reçu; crédité.

M. de la T., à Angers. — Nº 1, oui. — Nº 2, oui. — Nº 3, incertain. — Nº 4, non. — Nº 5, Vieille-Montagne, mines de la Loire. — Nº 6, rien n'est décidé à cet égard, et on ne peut répondre en ce moment aux questions qui suivent.

M. X., à C. — Nº 1, non. — Nº 2, la situation de l'affaire est indécise, mais cependant il ne faut avoir aucune inquiétude. — Nº 3, oui. — Nº 4, ceci dépend des événements politiques. — Nº 5, Strasbourg.

M. C. N., à Besançon. — Si la question qui est soumise devait être résolue à une très-courte échéance, nous dirions : non; mais à une échéance éloignée de deux années environ, nous dirions : oui.

M. R. H. — Nº 1, achetez. — Nº 2, vendez. — Nº 3, échangez contre du nº 4. — Nº 4, excellent.

M. W. S. — Nº 1, la Compagnie ne pourrait y consentir. — Nº 2, oui. — Nº 3, l'agent est fondé. — Nº 4, non. — Nº 5, jamais le revenu n'atteindra le chiffre que vous fixez.

M. ***. — Nº 1, oui. — Nºˢ 2 et 3, ceci dépend des événements politiques.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 2 au 8 juillet 1854.

137,200 voyageurs	383,113 66
Bagages, marchandises, etc	411,078 44
Total	794,192 10

Semaine correspendante de 1853.

112,609 voyageurs	339,190 30
Bagages, marchandises, etc	303,413 03
Produit total	642,603 23

Recette totale du 1er janvier au 8 juillet

1854	18,908,312 77
1853	16,274,302 64
Différence	2,634,010 13

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 2 au 8 juillet 1854.

21,013 voyageurs	111,831 50
Bagages, marchandises, etc	122,406 65
Total de la semaine	234,238 15
Semaine correspondante de 1853	224 811 05
Total de l'exercice courant	270,587 60
Exercice correspondant de 1853	258,525 90

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 2 au 8 juillet 1854.

13,551 voyageurs	38,877 00
Bagages, marchandises, etc	64,445 50
Total de la semaine	103,322 50
Semaine correspondante de 1853	96,262 25
Total de l'exercice courant	1,691,093 10
Total de l'exercice correspondant	1,560,300 15

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 2 au 8 juillet 1854.

Grande vitesse) 42,413 voyageurs	236,274 93
Petite vitesse) Bagages, marchand.	179,109 55
Total de la semaine	415,384 50
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	9,735,822 85
Total	10,151,207 35
Semaine correspondante de 1853	397,191 90
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	9,344,322 50
Total de l'exercice correspondant	9,741,514 40

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,143 kilom.)

Du 2 au 8 juillet 1854.

Voyageurs	410,290 00
Bagages, marchandises, etc	473,217 71
Total	883,507 71
Semaine correspondante de 1853	662,999 86
Différence en faveur de 1854	220,507 85
Recettes du 1er janvier au 8 juillet	21,046,725 89
Recette correspondante de 1853	16,411,639 12
Différence en faveur de 1854	4,635,086 77

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 27e semaine.

Du 2 au 8 juillet 1854.

Voyageurs	291,856 91
Marchandises	344,832 90
Total de la semaine	636,689 81
Recettes antérieures	15,299,108 27
Total général	15,935,798 08
27e semaine de 1854	636,659 81
Semaine correspondante de 1853	627,649 11
Différence en faveur de 1854	9,010 70
Exercice 1854	15,935,798 08
Id. 1853	13,261,724 84
Différence en faveur de 1854	2,674,073 24

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 2 au 8 juillet 1854

Voyageurs	11,457 40
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	18,257 38
Total	29,714 78
Recettes antérieures	819,470 42
Total	849,185 20

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 3 au 9 juillet 1854.

Ouest. — 13,507 voyageurs (gr. vitesse	69,902 70
(Petite vitesse)	43,073 47
Total	112,976 17
Rive droite. — 38,034 voyageurs	30,628 25
Rive gauche — 30,111 voyageurs	21,783 60
Total	165,388 22
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	71,959 40
Rive droite	46,817 50
Rive gauche	30,336 35
Total	149,113 25

Recette totale du 1er janvier au 9 juillet 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	3,504,223 07
Idem. — 1853	3,042,031 70

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 423 kilomètres.)

Recettes du 25 juin au 1er juillet 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	83,032 45
Bagages et marchandises	106,871 30
Total de la semaine	189,903 75
Semaine correspondante de 1853	161,302 85
Augmentation	28,600 90

Section de Valence à Avignon.

Du 29 juin au 1er juillet.

Voyageurs	15,960 40
Bagages et Marchandises	4,736 50
Total des trois jours	20,696 90
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	210,600 65
Total des recettes, à partir du 1er janvier	4,955,650 03
Recette correspondante de 1853	3,839,734 87
Augmentation	1,115,924 16

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 25 juin au 1er juillet 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

21,556 voyageurs, grande vitesse	43,140 68
Petite vitesse	146,740 33
Services annexes	17,565 04
Total	207,455 05

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	39 024 80
Petite vitesse	117,021 82
Services annexes	11,609 33
Total	167,655 95

Recette totale du 1er janvier au 25 juin

1854	4,312,924 04
1853	3,857,340 38

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juin 1854.

Voyageurs St-Germain	228,880		
id. Auteuil	221,586		
Total	450,466	Recettes.	237,694 7
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			87,581 53
		Total	325,276 50

Juin 1853.

Voyageurs	263,630	Recettes	275,999 89
Différence en faveur de 1854			49,276 41

COMPARAISON :

Les six mois de 1854 ont donné	1,390,073 10
La même période de 1853 a donné	1,132,705 39
Différence en faveur de 1854	266,367 71

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2608
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du premier semestre 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 45 et 50 des statuts, soit 4 fr. 20 c. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures, à partir du 1er juillet courant, contre la remise du premier coupon des actions définitives.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Service des emprunts. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts sont payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet courant :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune ;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le lundi 31 juillet 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 juillet prochain, de 10 heures à 3 heures, pour retirer leurs cartes d'admission; ils auront à produire, à cet effet, leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de Paris à Rouen le 1er août 1845, sont prévenus que le tirage des 27 obligations de cet emprunt, remboursable le 6 juillet courant, a eu lieu en séance publique le 30 juin 1854, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie le 1er août 1845, sont prévenus que les obligations portant les numéros 4,506, 4,509, 4,513, 4,515, 4,517, 4,521, 4,530, 4,533, 4,535, 4,543, 4,545, 4,551, 4,553, 4,554, 4,555, 4,557, 4,558, 4,559, 4,560, 4,562, 4,565, 4,569, 4,570, 4,571, 4,577, 4,578 et 4,582, désignés par le sort au tirage du 30 juin 1854, seront remboursées à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 6 juillet courant, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 heures à 3 heures.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

Service au 1er juillet 1854.

7 départs de Paris pour Rouen : 7 h. — 9 h. express. — Midi. — 4 h. — 6 h. (la semaine). — 8 h. — 11 h.

5 départs pour le Havre : 9 h. express. — Midi — 1 h. express (la semaine). — 6 h. — 11 h.

4 départs pour Dieppe : 9 h. express. — 1 h. express (la semaine) — 6 h. — 11 h.

3 trains express : 1° à 9 h. matin, en 2 h. 25 m. pour Rouen. — En 4 h. 25 ms pour Dieppe, et en 5 h. pour le Havre.

2° A 1 h. en 4 h. pour Dieppe, et en 4h. 15 m. pour le Havre.

3° A 6 h. du soir (la semaine). — En 2 h. 30 m. pour Rouen, et en 4 h. 50 m. pour le Havre et Dieppe.

Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur, en 35 minutes; à Caen, en 3 heures. — De Dieppe au Tréport, en 3 heures.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

APPEL DE 50 FR. PAR ACTION. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que le coupon de 25 fr. sera payé à l'échéance du 1er juillet prochain, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de 15 obligations peuvent faire, dès maintenant, le dépôt de leurs coupons.

Il leur sera délivré avec un récépissé, un numéro d'ordre qui leur donnera droit d'opérer, à partir du 1er juillet, le recouvrement des sommes qui leur seront dues.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des titres désignés ci-après qu'il est payé, à partir du 1er juillet courant, un semestre d'intérêt :

Sur les actions et obligations du Grand-Central; les obligations de Rhône-et-Loire et les divers titres d'emprunts en dettes des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

La somme à payer sur les actions du Grand-Central a été fixée à 4 fr. 75 c. (250 fr. versés par action, dont 50 fr. à partir du 16 février seulement).

Les paiements s'effectueront ainsi qu'il suit :

A Paris, dans les bureaux du Crédit mobilier, 16, place Vendôme, sur toutes les valeurs ci-dessus ;

A Lyon, au siége de la direction, rue de Bourbon, n° 8, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire ;

A Saint-Etienne, sur les obligations de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire et de Saint-Etienne à Lyon.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,
A. Courpon.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

MM. les porteurs des obligations trois pour cent sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50, échu le 1er juillet est payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

Le dépôt des coupons sera reçu dans les bureaux de la Compagnie, à dater du 20 juin.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

MM. les porteurs de l'emprunt de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille, qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1er juillet courant, est payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux art. 6 et 44 des statuts, les intérêts échus du premier semestre 1854, sur les versements effectués, sont payés, à partir du 6 juillet 1854 :

A Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, 23 ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 2, Capel-Court ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers, 9, Corraterie.

A Lyon, à la caisse du syndicat des agents de change.

Le Directeur de la Compagnie
A. Jordan.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANCON

Le liquidateur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions qu'ils peuvent, depuis le 1er juillet, déposer leurs titres pour en opérer l'échange contre des actions du chemin de fer de Paris à Lyon.

Le liquidateur rappelle à MM. les actionnaires que l'échange a lieu dans la proportion de sept actions de Dijon contre cinq actions de Lyon.

Le dépôt des titres se fait au siége de la liquidation, 66, rue Basse-du-Rempart, de 10 heures à 2 heures.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de 50 fr. est fait sur les actions, aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 15 juillet prochain, tous les jours, les fêtes et dimanches exceptés, de 10 heures à 2 heures, à Paris, à la caisse de la Compagnie, 23, rue Laffitte ;

A Lyon, au syndicat des agents de change;

A Genève, chez MM. Kohler et C°, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres au porteur, lesquels, à dater du 5 août, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts courront, à raison de 4 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1854.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 31 décembre prochain, sous la condition, pour ceux qui l'effectueront après le 31 juillet, de tenir compte à la Compagnie de l'intérêt à 4 0/0, à partir du même mois, lequel se compensera avec l'intérêt servi par elle.

Tout versement qui n'aura pas été effectué au 31 décembre 1854, donnera lieu, à partir de cette date, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,
Alph. Baudin.

CHEMIN DE FER.

DE NARBONNE A PERPIGNAN.

ADJUDICATION. — MM. les entrepreneurs de travaux publics seront admis, jusqu'au 15 août 1854 exclusivement, à soumissionner sur simple série de prix les travaux d'art et de terrassement de chacun des trois lots du chemin de fer de Narbonne à Perpignan, avec faculté de réunir les trois lots en un seul, dans leur soumission.

On pourra soumissionner séparément les grands ouvrages d'art.

On pourra prendre connaissance dans les bureaux du chemin de fer à Narbonne, des séries de prix, des devis et cahiers des charges, et des conditions de l'adjudication.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie sont convoqués en assemblée générale extraordinaire le 16 août prochain, à midi, hôtel de Hollande, à Cologne.

Aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale se compose des actionnaires possesseurs de dix actions au moins.

Les actions doivent être déposées chez les banquiers ou à la caisse de la Société, quinze jours au moins avant l'assemblée générale, savoir :

A Breslau, à la caisse de la Société, ou chez MM. Ruffer et C°, Lobbecke et C°, banquiers de la Société ;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier ;

En Belgique, à la caisse de la Vieille Montagne, à Angleur, près Liége.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Directeur général,
Marche.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE.

AVIS. — MM. les actionnaires du Comptoir national d'escompte sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 31 juillet courant, à une heure de relevée, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à l'effet : 1° d'entendre le compte rendu des opérations du Comptoir national d'escompte du 1er juillet 1853 au 30 juin 1854 ; 2° de procéder à l'élection de cinq membres du Conseil d'administration.

Conformément à l'art. 23 des statuts, les actionnaires devront déposer leurs actions au siége de la Société, rue Bergère, 14, dix jours au moins avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire avant le 21 juillet courant.

Il sera délivré en échange un récépissé nominatif qui leur servira de carte d'entrée.

SOCIÉTÉ

DES MINES, FORGES ET HAUTS FOURNEAUX D'HERSERANGE ET MOULAINE.

Le dépôt des actions, chez MM. Alliez, Grand et C°, banquiers, rue de Trévise, 14, ne s'élevant qu'au nombre de 3,973 actions, par 260 déposants, l'assemblée, fixée au 12 courant, ne pourrait prendre aucune décision valable ; il est donc indispensable pour se conformer à l'art. 12 des statuts qui exigent la représentation de la moitié des titres émis (soit 10,000 actions), que cette assemblée soit remise à quinzaine.

MM. les actionnaires sont donc prévenus que la réunion du 12 courant est reportée au 27 du même mois, rue du Faubourg Poissonnière, 98, à 4 heures du soir, et que, cette fois, les décisions seront valables quel que soit le nombre des actions représentées à cette assemblée.

Les titres seront, en conséquence, reçus en dépôt, jusqu'au 22 courant inclusivement, toujours chez MM. Alliez, Grand et C° ; les récépissés donnés jusqu'à ce jour serviront de carte d'introduction pour l'assemblée du 27.

Ordre du jour.

Situation de la Société ; proposition d'un emprunt de quatre millions par obligations.

Aubé, Tronchon et C°.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel de 5 fr. par action, à raison de 4 0/0 l'an, sur 250 francs versés, est payé, depuis le 1er juillet :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33 ;

A Toulouse, chez MM. T. et P. Viguerie et C°.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
C°. Potjard'hieu.

Le Secrétaire de l'administration,
Ernest Basset.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CREDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de rappeler au public qu'elle reçoit gratuitement en dépôt les titres ci-après, savoir :

Les actions de la Société générale de Crédit mobilier ;

Les actions de la Compagnie des chemins de fer du midi ;

Les actions et obligations du chemin de fer Grand-Central ;

Les actions et obligations du chemin de Saint-Germain ;

Les actions de la Société des mines de la Silésie ;

Les obligations de Rhône-et-Loire et les titres de Saint-Etienne à Lyon.

Les dépôts s'opèrent, soit par des certificats nominatifs, délivrés aux porteurs, soit en compte courant.

Tout déposant titulaire de 25 titres a droit à l'ouverture d'un compte courant, et peut, dans ce cas, en disposer par des mandats directs, ou par des mandats de virement.

Les intérêts et dividendes touchés, sans frais, pour le compte des parties, sont payés sur mandats directs ou sur des mandats de virement.

COMPTOIR CENTRAL V. C. BONNARD ET C°.

MM. les actionnaires du Comptoir central V. C. Bonnard et C°, rue de la Chaussée-d'Antin, 51, à Paris, sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le 20 juillet courant, conformément à l'art. 52 des statuts.

La réunion aura lieu à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à quatre heures de l'après-midi.

Pour en faire partie, il faut être porteur ou propriétaire d'au moins cinquante actions au porteur, déposées au siége de la Société, contre récépissé, cinq jours au plus tard avant l'époque indiquée pour la réunion.

On pourra s'y faire représenter par des fondés de pouvoirs ayant eux-mêmes le droit de voter.

Paris, 27 juin 1854.

Le Gérant,
V. C. Bonnard.

TÉLÉGRAPHE ÉLECTRIQUE DE LA MÉDITERRANÉE.

AVIS. — MM. les actionnaires sont prévenus que le deuxième semestre d'intérêt à 4 f. 0 0 par an, sera payé au siége de la Société, 83, rue Richelieu, de midi à 4 heures, à partir du 21 juillet courant.

James Power.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Nous avons vu la semaine dernière que les affaires étaient devenues fort languissantes par suite de la stagnation trop prolongée des cours de la rente. Les variations n'offraient plus depuis quelque temps assez de marge pour hasarder aucune opération. Ceux qui se hasardaient à opérer des primes du jour au lendemain retrouvaient toujours la rente à peu près au même point, et ils en étaient pour leurs frais de courtage. On regardait par conséquent une réaction comme désirable afin de rendre de l'élasticité à la rente. Cette baisse a eu lieu cette semaine; elle a même été assez rapide. Nos fonds ont été entraînés par les consolidés anglais, qui en quelques jours ont fléchi brusquement de 93 1/4 à 91.

Déjà à la bourse d'hier, la baisse paraissait arrêtée. La proclamation de l'Empereur à l'armée réunie au camp de Boulogne a produit un effet favorable, et comme les consolidés anglais étaient un peu plus fermes à 91 3/8 1/2, les vendeurs de ces jours derniers ont songé à réaliser des bénéfices. Les cours de toutes les valeurs qui avaient ouvert très-bas se sont améliorés et sont cotés au-dessus de la cote d'hier. La rente seule était encore faible à la fin de la bourse. Elle est restée à 70 65 avec 2 35 de baisse sur la cote du jour précédent.

Le gouvernement, qui n'avait autorisé l'escompte des titres du dernier emprunt que pour les certificats au-dessous de 1,000 fr., s'est décidé à permettre aux porteurs de grosses coupures d'anticiper les paiements des cinq derniers termes de 1854.

Les actions de chemins de fer, qui avaient une tendance ascensionnelle si prononcée pendant les premiers jours du mois, ont éprouvé une réaction générale. Cependant elles ont encore résisté à l'influence de la rente, et la baisse donnait lieu sans cesse à des demandes au comptant. Le mouvement a été surtout paralysé sur les actions de Lyon, qui étaient demandées de tous les côtés au moment de l'ouverture de la section de Chalon à Lyon. On annonce déjà que beaucoup de marchandises qui n'étaient pas expédiées par le chemin de fer à cause de l'inconvénient du transbordement, ont déjà commencé à prendre cette voie. En examinant depuis longtemps les recettes de la ligne de Lyon, on s'aperçoit que les recettes des voyageurs sont presque du double de celles des marchandises, tandis que c'est ordinairement le contraire qui arrive pour les lignes en exploitation dont le parcours est complet. On doit donc s'attendre que le chiffre des marchandises va prendre immédiatement un développement considérable.

Lyon à la Méditerranée conserve une grande élasticité. Comme le nombre des actions de cette ligne est assez restreint, toutes les fois qu'il se présente quelques achats importants, les titres deviennent si rares au parquet, qu'on est obligé les payer à 10 et 15 fr. de hausse pour trouver des vendeurs.

Le mouvement de hausse s'est arrêté sur les actions de Genève, qui sont même retombées au-dessous du pair. Le Grand-Central se tient difficilement par suite de l'incertitude qui existe au sujet des négociations dont il est question pour cette Compagnie. Les autres lignes ont été entraînées dans le mouvement général de la rente.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 6 jusqu'à celle du 13 juillet.

La rente 3 0/0 a fléchi de 72 90 à 70 65 au comptant; elle est restée à 70 70; elle a fléchi à terme à 70 40; elle est restée à 70 65.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 98 50 à 97.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,850 à 2,860; elles ont fermé à 2,850.

Le Crédit foncier a monté de 615 à 625; il est resté à 600, après avoir été coté à 595.

Le Crédit mobilier a fléchi de 732 50 à 680; il est resté à 695 au comptant et à 690 à terme.

Les actions du Nord ont fléchi de 627 50 à 800; elles ont fermé à 808 75.

Les actions anciennes de l'Est ont fléchi de 792 50 à 770; elles ont fermé à 780. Les nouvelles de l'Est ont fait 607 50; elles ont fermé à 615.

Lyon a fléchi de 928 75 à 910; il est resté à 922 50.

Lyon à la Méditerranée a baissé de 840 à 820; il est resté à 827 50.

Orléans a fléchi de 1,170 à 1,140; il est resté à 1,145.

Rouen a fléchi de 1,052 50 à 992 50; il est resté à 1,005.

Le Havre a fléchi de 597 50 à 540; il est resté à 570 au comptant et à 575 à terme.

Lyon à Genève a baissé de 510 à 495; il a fermé à 500.

L'Ouest a baissé de 660 à 635; il est resté à 640.

Cherbourg a fléchi de 527 50 à 517 50; il a fermé à 517 50.

Dijon a fléchi de 652 50 à 645; il est resté à 650.

Le Midi a fléchi de 607 50 à 592 50; il est resté à 592 50.

Le Grand Central a baissé de 500 à 482 50; il est resté à 490.

Saint-Germain a baissé de 710 à 675; il est resté à 685.

Bâle s'est tenu à 390. Dieppe a fléchi de 297 50 à 295; la Teste, de 245 à 240; Sceaux, de 200 à 195.

Samedi. — Les affaires étaient fort nulles et les cours de la rente ont fléchi légèrement. Les chemins de fer étaient très-faibles, à l'exception du Lyon et du Havre qui donnaient encore lieu à de nombreuses demandes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 72 90 à 72 95, et à terme de 73 à 72 90; le 4 1/2 0/0, de 98 40 à 99. La Banque a fléchi de 7 50 à 2,850. Le Crédit foncier a varié de 645 à 635. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 730; le Nord, de 2 25 à 831 25. L'Est a monté de 2 50 à 792 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 630; Orléans, de 3 75 à 1,173 75. Rouen s'est tenu à 1,042 50. Le Havre a fléchi de 1 25 à 592 50. La Méditerranée a monté de 7 50 à 857 50; Lyon, de 2 50 à 937 50. Genève s'est tenu à 510; l'Ouest, à 655; Cherbourg, à 525; Dijon, à 660; le Grand-Central, à 501 25; le Midi, à 607 50; Saint-Germain, à 707 50.

Lundi. — La baisse a fait des progrès assez rapides par suite de la faiblesse des consolidés anglais. Toutes les valeurs étaient offertes. La rente 3 0/0 a fléchi de 55 c. au comptant à 72 40, et de 50 à terme à 72 40. Le 4 1/2 0/0 a baissé de 90 c. à 98 10. La Banque a monté de 10 à 2,860. Le Crédit foncier a fléchi de 12 50 à 625; le Crédit mobilier, de 5 à 725; le Nord, de 2 50 à 828 75; l'Est, de 7 50 à 785. Les nouvelles de l'Est ont tenu à 630. La Méditerranée a baissé de 7 50 à 850; Lyon, de 2 50 à 935; Genève, de 5 à 505; l'Ouest, de 5 à 650. Cherbourg a monté de 2 50 à 527 50. Dijon a baissé de 7 50 à 652 50; le Midi, de 1 25 à 606 25; le Grand-Central, de 2 50 à 497 50; Saint-Germain, de 2 50 à 705; Orléans, de 8 75 à 1,165; Rouen, de 15 à 1,027 50; le Havre, de 20 à 572 50.

Mardi. — Nouvelle baisse à Londres qui a réagi sur toutes nos valeurs. Le mouvement rétrograde a été rapide. Les valeurs se plaçaient difficilement. La rente 3 0/0 a baissé au comptant de 40 c. à 72, et à terme de 55 à 71 85; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 98; la Banque, de 5 à 2,855; le Crédit foncier, de 10 à 615; le Crédit mobilier, de 15 à 710; le Nord, de 875 à 820; l'Est, de 5 à 780; les nouvelles de l'Est, de 8 25 à 621 25; Lyon, de 10 à 925; la Méditerranée, de 10 à 840; Orléans, de 10 à 1,155; Rouen, de 12 50 à 1,025; le Havre, de 17 50 à 555; Genève, de 2 50 à 502 50; l'Ouest, de 5 à 650; Cherbourg, de 2 50 à 525. Dijon s'est tenu à 652 50. Le Midi a fléchi de 625 à 606 25; le Grand-Central, de 2 50 à 475; Saint-Germain, de 5 à 700.

Mercredi. — La baisse est devenue une véritable panique : il ne se présentait plus que des vendeurs, surtout sur la rente. Les chemins de fer ont été entraînés, mais ils résistaient mieux à la tendance rétrograde. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 1 25 à 70 75, et de 1 15 à terme à 70 70; le 4 1/2 0/0, de 1 au comptant à 97. La Banque de France s'est tenue à 2,855. Le Crédit foncier a fléchi de 15 à 600; le Crédit mobilier, de 25 à 685 50; le Nord, de 15 à 805; l'Est, de 10 à 770; les nouvelles de l'Est, de 6 25 à 615; Lyon, de 6 25 à 918 75; Orléans, de 10 à 1,145; Rouen, de 22 50 à 992 50; le Havre, de 3 75 à 551 25; la Méditerranée, de 10 à 830; Genève, de 7 50 à 495; l'Ouest, de 10 à 635; Cherbourg, de 5 à 525; Dijon, de 7 50 à 645; le Midi, de 7 50 à 592 50; le Grand-Central, de 10 à 485; Saint-Germain, de 27 50 à 682 50.

Jeudi. — La bourse était un peu plus calme, mais les offres ont encore reparu à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 70 85 à 70 70, et à terme de 71 05 à 70 65. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 97; la Banque, à 2,850; le Crédit foncier, à 600. Le Crédit mobilier a repris de 10 à 695; le Nord, de 3 75 à 808 75; l'Est, de 2 50 à 772 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 607 50; Lyon, de 3 75 à 922 50; Orléans, de 2 50 à 1,147 50; Rouen, de 12 50 à 1,005; le Havre, de 18 75 à 570. La Méditerranée a fléchi de 2 50 à 827 50. Genève a repris de 5 à 500; l'Ouest, de 5 à 640; Dijon, de 5 à 650; le Grand-Central, de 5 à 490; Saint-Germain, de 2 50 à 685. Le Midi s'est tenu à 592 50. Cherbourg a fléchi de 2 50 à 517 50.

Vendredi. — Le début de la bourse était ferme par suite d'une hausse de 1/4 sur les consolidés; mais la seconde cote de Londres étant arrivée avec une réaction de 1/8, nos valeurs ont un peu rétrogradé à la clôture. Le 3 0/0 a varié de 71 10 à 71 au comptant, et de 71 25 à 70 80 pour fin courant. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 20 et 98 au comptant; la Banque, 2,855; le Crédit foncier, 601; le Crédit mobilier, de 695 à 685; le Nord, de 815 à 810; Lyon, de 930 à 925; l'Est, de 777 50 à 772 50; les nouvelles de l'Est, de 620 à 617 50; Orléans, de 1,150 à 1,145; Rouen, de 1,020 à 1,015; le Havre, de 582 50 à 572 50; le Grand-Central, de 495 à 490; le Midi, de 597 50 à 595. Dijon était à 650; Cherbourg, à 517 50; Genève, à 501 25; l'Ouest, à 647 50.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 8 au 14 juillet 1854.

Longueur Expl.	Longueur total	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme.	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme.	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme.	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme.	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme.	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme.
710	9	99	400.000	400	tout	38 fr	janv. juillet	Nord	831 25	831 75	828 75	827 50	820 --	817 50	805 --	800 --	808 75	808 75	810 --	807 50
tout		99	72.000	500	tout	60 fr.	août février	Paris à Rouen	1042 50	1040 --	1027 50	1030 --	1015 --	1014 --	1003 50	1005 --	1005 --	1010 50	1028 --	1030 --
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobre.	Rouen au Havre	592 50	585 --	572 50	575 --	555 --	557 50	564 25	550 --	570 --	575 --	573 75	567 50
51	72	95	38 000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	297 50	•	297 50	•	295 --	•	295 --	•	•	•	300 --	•
	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	janv. juillet	Caen et Cherbourg	525 --	530 --	527 50	•	525 --	527 50	520 --	•	547 50	•	547 50	•
tout	25	99	54 000	250	tout	33 fr. 30	octobre avril	Saint-Germain	707 50	710 --	705 --	700 --	701 --	695 --	682 50	675 --	685 --	685 --	687 50	685 --
tout	17	99	20 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	310 --	•	•	•	•	•	•	•	•	•	300 --	•
174	830	99	70 000	500	250	21 fr	chaq. année	Ouest	645 --	•	650 --	670 --	645 --	642 50	635 --	635 --	640 --	640 --	637 50	635 --
	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	Paris à Sceaux	200 --	•	•	•	195 --	•	195 --	•	•	•	195 --	•
1116	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50	octobre.	Orléans	1173 75	1168 75	1165 --	1165 --	1155 --	1152 50	1141 --	1137 50	1147 50	1165 --	1146 --	1142 50
627	721	99	250 000	500	tout	57 fr. 30.	mai novembre	Paris à Strasbourg	792 50	790 --	785 --	785 --	780 --	780 --	770 --	770 --	772 50	772 50	772 50	770 --
•	•	•	250.000	500	250	4 0/0.	•	D° nouvelles	630 --	630 --	630 --	628 25	621 25	620 --	615 --	612 50	617 50	612 50	617 50	615 --
141	200	70	84 000	350	tout	14 fr	avril.	Strasbourg à Bâle	302 50	•	300 --	•	300 --	•	300 --	•	300 --	•	300 --	•
343	512	99	240 000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	937 50	930 75	925 --	932 50	925 --	925 --	910 75	915 --	912 50	922 50	925 --	923 25
•	•	99	3 300	500	100	5 0/0 (1).		Provins aux Ormes	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	127	99	31.500	500	350	5 0/0 (1).	janv. juillet	Dijon à Besançon	660 --	•	652 50	•	652 50	•	645 --	•	650 --	•	650 --	•
•	227	99	80 000	500	200	4 0/0 (1).	•	Lyon à Genève	540 --	540 --	535 --	535 --	532 50	530 --	525 --	525 --	527 50	527 50	530 --	530 --
201	612	99	90 000	500	300	46 fr.	avril octobre	Lyon à la Méditerr.	857 50	856 25	850 --	850 --	840 --	835 --	830 --	825 --	827 50	827 50	830 --	830 --
•	500	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	•	Chemins du Midi	607 50	607 50	606 25	607 50	600 --	601 25	592 50	592 50	593 50	592 50	595 --	593 50
•	52	94	10 000	500	tout	néant	•	Bordeaux à la Teste	250 --	•	•	•	240 --	•	•	•	•	•	•	•
150	915	99	180 000	500	250	4 0/0	avril octobre	Grand Central	504 25	503 --	497 50	498 25	493 --	492 50	485 --	492 50	490 --	487 50	490 --	488 75
	•	•	•	500	200	4 0/0		St-Rambert à Grenoble	412 50	•	•	•	•	•	•	•	440 --	•	•	•
•	40	80	42.500	1 000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	30	90	9.480	500	tout	37 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

(1) Pendant la durée des travaux.

	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme.	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme.	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme.	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme.	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme.	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme.
Rentes 3 0/0	71 95	71 90	72 30	72 40	72 --	71 80	70 75	70 70	70 70	70 65	71 --	70 80
Rentes 4 1/2 0/0	99 --	•	98 60	•	98 --	•	97 --	•	97 --	•	98 --	•
Banque de France	2860 --	•	2840 --	•	2865 --	•	2855 --	•	2860 --	•	2845 --	•
Crédit mobilier	731 --	733 20	725 --	723 25	710 --	711 25	695 --	692 50	685 --	690 --	695 --	695 --
Comptoir national	540 --	•	590 --	•	577 50	•	575 --	•	570 --	•	580 --	570 --
Banque foncière	635 --	637 50	625 --	625 --	615 --	616 --	600 --	595 --	600 --	600 --	595 --	590 --
D° Obligations (Cert.)	951 --	•	950 --	•	911 --	•	910 --	•	910 --	•	910 --	•
D° Obligations de 500 fr.	445 --	•	442 50	•	441 --	•	431 --	•	435 --	•	435 --	•
D° 10 % Obligations	94 25	•	94 75	•	97 50	•	•	•	97 50	•	97 50	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date des emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts sur taux	Époques des tirages	Dates des paiements
1851.	150,000	75 ans	375	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	80 000	30 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	80 000	99 —	535	375	625	5 0/0	•	D°
1852.	151.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.
D°.	3 200	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	D°
D°.	50 300	96 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1848.	10 830	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1852.	15.838	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1853.	17.500	•• ••	1.000	750	1.250	5 0/0	•	D°
1841.	7.219	33 —	1.185	tout.	1.250	25	•	D°
1850.	6.934	75 —	1.175	tout.	1.250	25	•	D°
1842.	8.900	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1848.	3.333	80 —	•	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150 000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	•	D°
1854.	150 000	•• ••	275	75	500	3 0/0	•	D°
1845.	3.887	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.948	85 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	juin décembre.
1846	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1848	5.400	82 —	900	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre.
1853.	20 000	50 —	500	•	625	5 0/0	D°	janvier juillet.
1841.	1 000	•• ••	500	tout.	625	25	D°	avril octobre.

Cours du 8 au 14 juillet 1854.

Noms des compagnies	8	10	11	12	13	14
Nord-Boulogne	310 --	310 --	307 50	307 50	307 50	305 --
Paris à Lyon	1030 --	1027 50	1030 --	1030 --	1022 50	1030 --
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	•
D° Nouvelles 3 0/0	310 --	310 --	310 --	308 75	308 75	•
Montereau à Troyes	505 --	502 50	503 50	500 --	500 --	500 --
Paris à Strasbourg	•	•	•	•	•	•
Saint-Germain (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
Versailles r. d.	•	1000	•	1000 --	1000 --	995 --
Ouest	•	•	1000 --	•	•	1000 --
D° (nouvelles)						
Saint-Étienne à Lyon	•	•	•	•	•	•
D° [illegible]	•	•	•			
Paris à Orléans	1015 --	•	•	•	•	•
D° (Nouvelles 1848)	1005 --	•	•	•	•	•
D° (Nouvelles 1852)	313 75	310 --	310 --	307 50	307 50	307 50
D° (Nouvelles 1854)	315 --	312 50	310 --	310 --	310 --	310 --
	•	•	•	•	•	560 --
Paris à Rouen	•	•	995 --	995 --	1000 --	•
D° (nouvelles)	•	•	•	1010 --	•	1010 --
Rouen au Havre	1000 --	•	•	•	•	•
D° (nouvelles)	1130 --	1120 --	1115 --	•	1110 --	1130 --
					1120 --	
Strasbourg à Bâle	•	•	•	•	•	•
D° (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
Dijon à Besançon	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 7 au 13 juillet 1854 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	7	8	10	11	12	13
Nord	805 -- à 815 --	802 50 à 815 75	807 50 à 820 --	800 -- à 812 50	810 -- à 817 50	812 50 à 815 --
Paris à Strasbourg	777 10 à 785 --	785 -- à 793 75	785 -- à 790 --	765 -- à 775 --	765 -- à 775 --	785 -- à 794 75
Orléans	1175 -- à 1200 --	1175 -- à 1200 --	1175 -- à 1200 --	1150 -- à 1175 --	1150 -- à 1175 --	1150 -- à 1175 --
Paris à Rouen	875 -- à 1025 --	1000 -- à 1025 --	1000 -- à 1025 --	980 -- à 1000 --	960 -- à 1000 --	950 -- à 1000 --
Rouen au Havre	565 -- à 585 --	580 -- à 591 --	530 -- à 575 --	540 -- à 550 --	540 -- à 550 --	525 -- à 550 --
Lyon	963 -- à 968 75	927 50 à 937 50	925 -- à 931 25	920 -- à 925 --	920 -- à 935 --	915 -- à 940 75
Ouest	•	•	•	•	•	•

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse [illegible]	500	431 25	[illegible] Charbon	1/5000	315	Tapis [illegible]	101	95	Hirondelles	1000	•	Générale ....Mar. tim.	1.000	32 0/0 b.
Soc. des nu-propriét.	5000	6 50	Les Touches Charbon	500	50	Fers galvanisés	500	375	Orléanaises	1000	730	Lloyd franç. ....d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7 00	Layon et Loire	1/1431	455	Cortisolle	500	87	Tricycles	500	200	Union des Ports ....d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	150	Mayenne et Sarthe	1/11500	•	Télégraphe sous-marin	25	22 50	Batignollaises	1000	840	Mélusine ....d°	5000	10 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	735	[illegible] n.-p.	1000	480	Gaz anglais ...Paris.	250	2230	Compagnie générale	500	800	Sécurité ....d°	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1 600	1400	— act. n.-p.	•	140	— français ...Paris.	500	580	Lutéciennes	500	6.0	Sauvegarde ....d°	5000	0 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	220 --	Montchanin Charbon.	5000	•	— parisien	1000	1100	Sylphides	500	240	Ouest ....d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	•	[illegible] ...Charbon.	1/1500	900 --	— Lacarrière ...Paris	500	1450	Dorines	500	340	Chambre ....d°	2500	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	495 --	Bastennes ...Asph.	1000	250 --	— Belleville	250	1200	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ....d°	5000	15 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1300	Seyssel angl. ...Asph.	145	40	— Nord, Batignolles	500	530	Essonne (papeterie)	1000	•	Aigle ....d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg ....Zinc.	750	1040 --	Aveyron ....Forges.	3000	4050	— Ouest ....Passy.	500	630	Journaux réunis	500	610	Nationale ....Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ....Zinc.	375	452 50	Aubin ....Forges.	500	•	— Est ....Vincennes.	500	•	Le Siècle	remb.	•	Générale ....d°	5000	240 0/0 b.
Eschweiler ....Zinc.	750	6.0	Maubeuge ....Forges	500	500	— Wazemmes	500	100	Docks L. Napoléon	250	91 [illegible]	Union ....d°	5000	36 0/0 b.
Corphalie ....Zinc.	1000	165 --	Alais ....Forges.	3000	1750	— Calais	1000	817 50	Palais de l'Industrie	100	107 5	France ....d°	5000	33 0/0 b.
Tuhen ....Cuivre.	100	30	Châtillon ....Forges	500	500	— Amiens	500	180	Glaces de St-Gobain	7.000	32000	Phénix ....d°	4000	7500
Mouzaïa (Algérie)	100	37 50	Herserange ....Forges.	500	215 --	— Versailles	1000	180	— de Montluçon	500	500	Providence ....d°	2500	15 0/0 b.
Loire ....Charbon.	1/72315	610	Monceaux ....Forges.	1000	1575	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1345	Urbaine ....d°	5000	6 0/0 b.
Grand'Combe	1/240 0	455	Providence ....Forges	1000	1695	— Cie centrale	500	400	— d'Aix-la-Chapelle	375	400 --	Confiance ....d°	1000	•
Hte-Loire Charbon.	900	281	La Voulte et Ardèche, forg.	4.400	5200 --	Mess. imp. serv. mar.	1000	1000	Lin Maberly	500	500	Soleil ....d°	5000	30 0/0 b.
Blanzy ....Charbon.	500	•	Espérance ....Forges.	1000	800	— voitures	1000	4000	— Cohin	500	535	Nord ....d°	1000	0 0/0 b.
Chazotte ....Charbon.	1/250 6	340	Montigny ....Forges.	500	510	— Caillard	1000	650	— Pont-Remy	•	•	Globe ....d°	500	pair
Charbonnages belges	500	305	Septèmes ....Usine.	250	200	Gondoles parisiennes.	50	150	— Gamaches	500	375	Nationale ....Vie.	5000	0 0/0 b.
Pont-de-Loup (expl.)	1000	210	Pirents ....Usine.	750	•	Omnibus (Entr. gén.)	1000	1950 --	Richer ....Vidanges	250	270	Générale ....d°	7500	95 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	145	Cail ....Usine.	500	770	— ch. de fer.	500	•	Herbet ....Sucrerie.	500	545	Union ....d°	5000	3 0/0 b.
Long-Pendu Charbon	500	•	Cavé ....Usine.	500	215 --	— Favorites	500	1600	Sampré ....d°	250	•	Phénix ....d°	5000	3 0/0 b.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 724. 12e ANNÉE. — N° 29. SAMEDI, 29 JUILLET 1854.

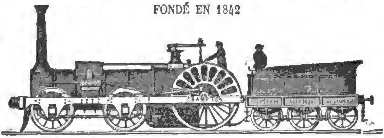
JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.



BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Etranger.......	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les variations ont été peu sensibles cette semaine.

La rente 3 0/0, qui fermait samedi dernier à 71 fr., a touché jeudi 71 05 pour clôturer à 70 75. Nous donnons ci-dessous la comparaison du prix des principales valeurs au 20 juillet 1853 et 1854.

	20 juillet 1853.	1854.
3 0/0,	78 95	70 75
Orléans,	1,147 50	1,155 »
Nord,	890 »	816 25
Strasbourg,	940 »	775 »
Lyon,	942 50	940 »
Méditerranée,	770 »	841 25
Rouen,	1,120 »	1,020 »
Midi,	642 50	607 50
Crédit mobilier,	835 »	685 »

Ainsi, les valeurs en hausse en 1854 sur 1853 sont :

Orléans, de 9 50 ;
Méditerranée, de 71 25.

Les valeurs en baisse sont :

3 0/0, de 8 20 ;
Nord, de 74 25 ;
Strasbourg, de 165 (compensés jusqu'à concurrence de 122 fr. 50 par la prime sur l'Est nouveau) ;
Lyon, de 2 50 ;
Rouen, de 100 ;
Midi, de 35 ;
Crédit mobilier, de 150.

La valeur qui a le plus baissé comparativement à son prix de 1853, est le Crédit mobilier. La baisse exceptionnelle du Crédit mobilier est la conséquence de sa nature spéciale qui en fait la valeur sensible par excellence, et qui l'expose à subir, souvent sans transitions, des baisses et des hausses également exagérées. Le Crédit mobilier est et sera toujours la valeur de prédilection des spéculateurs, de même que les grandes lignes de chemins sont et seront toujours les valeurs recherchées pour les placements à longs termes et par les pères de famille.

Les recettes des chemins de fer présentent toutes une augmentation sur la période correspondante de l'année dernière, à l'exception de Rouen et du Havre. L'augmentation la plus forte est de 34.7 0/0 sur l'Ouest.

Voici les différentes lignes rangées dans l'ordre de la progression des recettes :

Ouest, 34.7 0/0; Orléans, 25.2; Méditerranée, 20.9 0/0, et cependant les recettes des sections nouvelles ne sont point comprises dans ce produit; Lyon, 18.7 0/0; Grand-Central, 14.5. La diminution sur la ligne de Rouen est de 10.7 0/0, et sur la ligne du Havre, de 15.8 0/0.

Depuis la semaine dernière, une des causes qui pesaient le plus sur le cours de toutes les les valeurs, le mauvais temps, a heureusement disparu.

Les moissons vont se faire dans les conditions les plus favorables. Déjà sur quelques points elles sont faites, et tous les renseignements s'accordent sur l'abondance et la bonne qualité des produits. Les craintes qu'on avait pu concevoir sur la récolte de 1854 sont désormais dissipées. La hausse de 1 fr. sur les farines qui a eu lieu à la halle de Paris, s'explique par ce fait que les provisions de blé tirent à leur fin, et que le blé nouveau n'a pas encore paru en quantité suffisante sur les marchés.

On sait l'influence qu'exerce le cours des consolidés sur notre place. On avait craint cette semaine que la Banque d'Angleterre n'élevât le taux de son escompte, ce qui aurait pu déterminer une baisse des consolidés. Cette crainte ne s'est pas réalisée, et, dans sa séance de jeudi, le Conseil de la Banque n'a pas pris la décision qu'on avait annoncée.

On a reçu aujourd'hui le texte précis des notes adressées à Saint-Pétersbourg par l'Autriche et la Prusse. Il confirme formellemen

les engagements pris par ces deux puissances vis-à-vis des puissances occidentales.

« L'Autriche, est-il dit dans la note du ca-» binet de Vienne, *a accepté*, par le dernier » protocole de la conférence, des engage-» ments à l'accomplissement desquels elle ne » saurait se soustraire. » Ainsi, l'Autriche se regarde comme définitivement engagée.

La Prusse, avec les ménagements commandés par la parenté de son roi et de l'empereur de la Russie, est tout aussi favorable. Assurément ces deux puissances désirent la paix, et qui ne la désire pas? mais il est évident que si elles ne l'obtiennent pas de la condescendance et de la raison de la Russie, elles la lui imposeront, concurremment avec nous, par la force des armes. Qu'importe que la Prusse soit la dernière de l'escouade chargée de mettre le czar à l'ordre, pourvu qu'elle emboîte le pas? Elle l'emboîte, et elle arrivera à temps, n'en doutons pas. De quelque part qu'on examine la question, on ne voit que cette alternative, également favorable : ou une paix glorieuse sans combat, ou, s'il y a combat, une victoire certaine, formidable, car l'Europe sera avec nous. L'industrie et le commerce n'ont pas besoin de se préoccuper : l'avenir pacifique est à eux.

F. Solar.

Embranchements sur les grandes lignes.

M. Montaut, ingénieur à Avallon, vient de soumettre à M. le ministre des travaux publics les études d'un chemin de fer sans vapeur destiné à relier Avallon à Auxerre.

Dans le projet de M. Montaut, la voie serait établie sur l'un des accotements de la route impériale n° 6. Il y aurait huit stations intermédiaires : à Champy, Vincelles, Auvant, Vermenton, Arcis-sur-Aube, Termizelles et Lavaux.

Ce chemin serait construit dans les mêmes principes, sinon avec le même système de rails, appliqués par M. Loubat, aux Champs-Elysées.

Il sera bientôt temps de songer à l'application sur une vaste échelle de ce système, qui consiste à utiliser les accotements des grandes routes par la pose de rails, et à relier ainsi des centres importants d'industrie et de commerce à nos grandes lignes, en supprimant tous les travaux de terrassements et d'art, qui sont la partie la plus coûteuse de l'établissement des voies ferrées.

Il n'est pas douteux qu'un certain nombre de routes impériales, dont les pentes sont en général modérées, ne se prêtent à la pose de rails. Les routes macadamisées deviendront ainsi pour les grandes voies ferrées des affluents dont on ne saurait méconnaître l'importance.

Nous croyons savoir que M. le ministre des travaux publics, dans sa sollicitude éclairée pour les localités éloignées des grandes voies de fer, se préoccupe de l'extension du système importé par notre compatriote, M. Loubat, et verrait avec plaisir l'industrie particulière aider à son application.

F. Solar.

Chemin de fer de Dieppe et Fécamp.

Par suite des procès intentés par les actionnaires de la Compagnie des chemin de fer de Dieppe et Fécamp, la Compagnie a été condamnée à exécuter l'embranchement de Fécamp, qui forme le complément de la concession qui avait été obtenue.

Le Conseil d'administration, après avoir lutté contre les exigences diverses qui se produisaient, a dû se conformer à la décision qu'il n'avait pu conjurer.

En conséquence, les travaux de l'embranchement de Fécamp, qui doit le relier au chemin du Havre, ont été mis en adjudication. L'adjudicataire est M. Alexandre Lerat, entrepreneur à Rouen.

M. Lerat est chargé de la construction complète de la voie, terrassements, travaux d'art et pose des rails. Il devra livrer le chemin achevé dans un an. Dès aujourd'hui, mardi, les plans du tracé seront levés définitivement sur les terres de la commune de Beuzenville, au point d'embranchement avec le chemin du Havre, et lundi prochain les ouvriers terrassiers se mettront à l'œuvre en cet endroit même, se dirigeant vers Fécamp. De nouveaux chantiers seront successivement installés sur la nouvelle ligne.

C. Devisa.

Réseau Pyrénéen.

Les enquêtes relatives au réseau des chemins de fer pyrénéens ont été ouvertes, dans le Gers, pour les trois sections importantes de ce réseau qui traversent ce département, savoir : les sections d'Agen à Tarbes, de Mont-de-Marsan à Tarbes et de Grisolles à Auch.

Un arrêté préfectoral institue trois commissions, de treize membres chacune, qui se réuniront à Auch, le 3 août, afin d'opérer le dépouillement des registres des enquêtes relatives aux trois sections.

La commission du chemin de fer de Grisolles à Auch est présidée par M. le général marquis de Castelbajac, ministre plénipotentiaire, propriétaire à Caumont;

La commission du chemin de fer d'Agen à Tarbes est présidée par M. Billiard, député au Corps législatif, membre du Conseil général.

La commission du chemin de fer de Mont-de-Marsan à Tarbes est présidée par M. Granier de Cassagnac, député au Corps législatif, membre du Conseil général, propriétaire dans le canton de Plaisance.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu l'ordonnance royale du 29 janvier 1843, qui autorise la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, et l'ordonnance royale du 2 janvier 1847, qui approuve diverses modifications aux statuts de ladite Compagnie;

Vu les délibérations prises par l'assemblée générale des actionnaires les 12 novembre 1847 et 30 mars 1854, à l'effet de modifier le système d'amortissement du capital social;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la nouvelle rédaction des art. 19, 20 et 21 des statuts de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, telle qu'elle est contenue dans l'acte passé le 30 juin 1854 devant Mᵉ Ducloux et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine et de la Seine-Inférieure.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 juillet 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. Magne.

Chemin de fer de Strasbourg.

Les travaux du chemin de fer de Thionville (Moselle) se poursuivent. Déjà les rails sont posés depuis Woippy jusqu'à Mézières et depuis Mondelange jusqu'à Hagondange. D'un autre côté, la gare de Thionville est terminée et celle de Metz s'achève. Depuis le village de Longeville, le remblai a été exhaussé dans la prévision d'inondations extraordinaires.

Chemin de fer de l'Ouest.

Le conseil municipal de Caen s'est réuni, mercredi soir, pour donner son avis définitif sur la question de l'embarcadère du chemin de fer. Après une discussion qui s'est prolongée assez avant dans la nuit, le conseil, déterminé par le vote de la commission d'enquête dépar-

tementale, a fini par se rallier, moyennant quelques conditions, au projet adopté par cette commission.

Chemin de fer d'Erquelines.

On écrit d'Avesnes :

« Nous avons récemment entretenu nos lecteurs des travaux qui s'exécutent sur la partie nord-ouest de notre arrondissement pour l'établissement du chemin de fer d'Erquelines ; ces mêmes travaux ne sont pas poussés avec moins d'activité au sud-ouest, ainsi que sur tout le parcours de la ligne, depuis Saint-Quentin jusqu'à Landrecies. Malgré les contrariétés et les embarras causés par le mauvais temps, les terrassements de la partie comprise entre Bassuel et le Cateau vont être terminés, et l'espace qui sépare cette ville de Bohain, et même de Saint-Quentin, est attaqué par de nombreux ouvriers, dont le travail sur plusieurs points arrivera bientôt à son terme. L'importante tranchée de Fresnoy, qui aura 20 mètres de déblai en profondeur, est percée, et toute la partie du premier lot sera terminée pour la fin de l'été, malgré les immenses travaux de terrassement qu'elle exige. Quant au second lot, de Bohain à Bassuel, on a tout lieu de croire qu'il sera à peu près, sinon entièrement, exécuté à la fin de cette année. Au moment où nous écrivons, une portion de la nouvelle voie est sur le point d'être reliée à la grande artère actuellement en exploitation, dans une étendue de deux lieues et demie, de Fonsomme à Saint-Quentin ; la pose définitive des rails et ballastage s'effectuera simultanément.

» L'ouvrage le plus important de la nouvelle ligne est, sans contredit, le viaduc de Saint-Benin, près le Cateau. Ce viaduc a pour objet de réunir les deux mamelons formés par ces deux extrémités, en passant au-dessus de la vallée de la Selle et de la rivière, au moyen de douze arches, outre les deux culées ; les colonnes de ce grandiose travail ont dû être établies sur pilotis, le terrain offrant peu de solidité en cet endroit. On se fera une légère idée de ses colossales proportions, si l'on considère qu'il doit élever la voie de 35 mètres au-dessus du sol, sur une étendue de 300 mètres, qu'il doit entrer dans son ensemble plus de 3,500 mètres cubes de pierres (moellons ou pierres taillées), et environ 7,000 000 de briques. Déjà les culées sont fondées, pilotées, bétonnées et sorties de terre ; les soins les plus minutieux sont apportés dans leur établissement, et si le beau temps vient enfin favoriser ces immenses travaux pendant toute la belle saison, il restera peu à faire l'an prochain. Auprès de ce viaduc, on conçoit que les autres ouvrages d'art sont relativement peu importants, quoique au nombre de 72, lesquels, on l'espère du moins, seront finis en 1854. S'il en est ainsi, l'entreprise pourra livrer cette partie de la ligne à l'administration au printemps prochain. »

Recettes de la semaine.

Sur le chemin de fer de Paris à Lyon, l'ouverture de la section de Chalon-sur-Saône à Lyon (Vaise), pour la grande vitesse, a eu lieu le 10 juillet. Dans les recettes du chemin de fer de la Méditerranée que nous donnons ci-dessous, ne sont point comprises les recettes des sections nouvelles.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Orléans,	871,363 »	175,781	25.2
Nord,	803,013 »	133,961	20.0
Ouest,	185,692 »	47,861	34.7
Est,	609,264 »	16,399	2.7
Lyon,	465,788 »	73,659	18.7
Méditerranée,	204,392 »	35,420	20.9
Gd central,	183,847 »	24,041	14.5
		Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
Rouen,	208,110 »	22,296	10.7
Havre,	88,770 »	14,074	15.8

Devina.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Paris a Rouen. — Assemblée semestrielle le lundi 31 juillet, à 3 heures.

Comptoir national d'escompte. — Assemblée générale, le 31 juillet, à une heure, rue de la Victoire, 48. But de l'assemblée : 1° Compte rendu des opérations du 1er juillet 1853 au 30 juin 1854 ; 2° élection de cinq membres du conseil.

APPELS DE FONDS.

Orléans. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

Ouest. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

Lyon a Genève. — 50 francs sur les actions à partir du 15 juillet. En même temps que l'on effectuera le versement, on échangera les actions provisoires contre des actions au porteur.

Crédit foncier. — Les séries D et O, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

Services maritimes des messageries. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Journaux réunis. — Intérêts, 1er juillet.

Caisse et journal des chemins de fer. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

Nord. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

Orléans. — 32 fr. 10 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

Lyon. — 4e coupon des obligations; 31 fr. 25 actions dividende et intérêts.

Chemins du Midi. — 5 fr. actions intérêts.

Grand-Central. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

Lyon a la Méditerranée. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

Crédit mobilier. — 25 fr. dividende.

Messageries. — 200 fr dividende.

Glaces de Montluçon. — 12 fr. 50 dividende

Genève. — 4 fr. actions intérêts.

St-Rambert. — 4 fr. intérêts.

Banque de France. — 112 fr. dividende.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Services maritimes des messageries. — Emission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série ; la clôture de la souscription est fixée au 25 juillet courant.

ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — Echange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

Caen et Cherbourg. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur.

Saint-Rambert a Grenoble. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

Andrézieux a Roanne (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la Caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

C. Devina.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

RECETTES COMPARÉES DU PREMIER SEMESTRE EN 1852 — 1853 — 1854

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A GRANDE VITESSE

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploit	1er SEMESTRE 1852		kilom. exploit	1er SEMESTRE 1853		kilom. exploit	1er SEMESTRE 1854		Augment. en 1854 s. 1853		
		Recettes totales	par kil		Recettes totales	par kil		Recettes totales	par kil	totale.	0/0	par kil
Nord	710	8 488,160	11,955	710	8,952,550	12,609	710	9,267,135(5)	13,052	314,585	3.5	443
Rouen	138	2,535,060	18 370	138	2,720,545	19,714	138	2,842,659	20,599	122,114	4.4	885
Havre	91	958,818	10.536	91	1,034.363	11,367	91	1,111,711	12,217	77,318	7.4	850
Ouest	128	1,812,057	11,301	164	2,205,296	13 417	193 (4)	2,364,312	12,250	159,016	7.2	»
Orléans	790	6,587,997	8,339	971	8,210,612	8,753	1158 (2)	9,894 830	8,795	1,684,218	20.5	42
Est ancien	»	»	»	627	6,596,332	10,520	814	7,462,219(6)	»	865,917	13.1	»
Est nouveau	»	»	»	100	325,521	3,255	119	368,374	3,095	42 853	13.1	»
Lyon	383	4.376 589	11,427	384	4,894,713	12.780	383	4,944,321	12 883	306	8.0	103
Méditerranée	000	000,000	0 000	000	000,000	0,000	000	0 000,000	00 000	000,000	0.0	000
Grand-Central	150	998,504	6 657	150	1,087,932	7,253	150	1,214 814	8,099	126,882	11.6	846
Saint-Germain	25 (3)	1,018,492	4,191	25	1,132,705	4,531	25	1,399,073	5,596	266,368	23.5	1,065
Orsay	10k500	121,700	11,829	10k500	134,856	12,843	10k500	146,310	13,940	11,514	8.5	1,097

OBSERVATIONS.

(5) Approximatif pour 1854. — Comprend aussi les accessoires à la grande vitesse.

(4) En 1854, 164 kil. du 1er janvier au 15 février, 193 kil. du 16 février au 31 mai, [illegible] kil. du 1er au 30 juin. — Moyenne pour 1854 193 kilomètres.

(6) Metz, Forbach, Bâle.

(1) Moyenne du 1er semestre 1853, 974 kil.

(2) Moyenne du 1er semestre 1854, 1158 kil.

(3) Le calcul a été fait sur un parcours kilom. de 25 kilom. pour les trois semestres, malgré [illegible] kil. ajoutés depuis l'ouverture d'Auteuil [illegible]. Les recettes de Rouen et de l'Ouest étant comprises dans ces recettes, nous n'avons pas cru devoir les changer.

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A PETITE VITESSE.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploit	1852 Recettes totales	par kil	kilom. exploit	1853 Recettes totales	par kil	kilom. exploit	1854 Recettes totales	par kil	Augment. totale	0/0	par kil
Nord	710	4,881,702	6 876	710	6,540,241	9,212	710	8,678,532	12,223	2,138,291	32.6	3,012
Rouen	138	1,877,201	13,603	138	2,141,925	15,521	138	2,285,608	16,562	143,673	6.7	1,041
Havre	91	818,752	8,99	91	986,388	10,849	91	1,226,916	13 484	210,558	24.3	2,614
Ouest	128	586,806	1.583	161	654,803	3,992	193	915,596	4,744	210,633	39.8	752
Orléans	790	6,363,182	8,055	974	7 455,287	7,948	1158	10,134,994	9,008	2,678,707	35.8	1,060
Est ancien	»	»	»	627	6,051,889	9,652	814	7,836,860	»	1,784,971	29.4	»
Est nouveau	»	»	»	100	284,1.2	2,841	119	451,096	3,790	166,975	5.87	919
Lyon	383	3,472 016	9,065	383	4,336,466	11,322	383	4,735,672	12,365	399,306	9.2	1,043
Méditerranée	000	000,000	0,000	000	000,000	00,000	000	0,000,000	0,000	000.000	00.0	0,000
Grand-Central	150	2,316,756	15,445	150	2,721,395	18,145	150	3,270,675	21,804	549,280	20.1	3,662
Saint-Germain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Orsay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(2) Voir au tableau de la grande vitesse.

(1) Voir au tableau de la grande vitesse.

RECETTES BRUTES TOTALES.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploit	1852 Recettes totales	par kil	kilom. exploit	1853 Recettes totales	par kil	kilom. exploit	1854 Recettes totales	par kil	Augment. totale	0/0	par kil
Nord	710	13,369,862	18,831	710	15,492,791	21,821	710	17,945,666	25,276	2,452,875	15.8	3,455
Rouen	138	4,412,261	31,973	138	4,862,470	35,235	138	5,128,267	37,161	265,797	5.4	1,926
Havre	91	1,777,570	19,534	91	2,020 752	22,206	91	2,338,657	25,700	317,905	15.7	3,494
Ouest	128	2,428,863	18,974	161	2,860,099	17,139	193	3,279,908	16,991	419,809	14.6	»
Orléans	790	12,951,179	16,394	974 (2)	15,685,899	16,701	1158	20,028,825	17,803	4,068,926	25.9	1,102
Est ancien	»	»	»	627	12,618,221	9,652	814	15,290,108	»	2,651,888	20.9	»
Est nouveau	»	»	»	100	609,693	6,096	119	819,470	6,886	209,778	31.4	790
Lyon	383	7,848,631	20,492	383	9,231,079	21,107	383	9,669,992	25,248	438,913	4.7	1,146
Méditerranée	000	0,000.000	00,000	000	000,000	0,000	000	000,000	00,000	000,000	00.0	0,000
Grand-Central	150	3,315,260	22,102	150	3,809,327	25,396	150	4,185,489	29,903	676,162	17.7	8,099
Saint-Germain	25 (1)	1,048,192	4,191	25	1,132,705	4,531	25	1,399,073	5,596	266,168	23.5	1,065
Orsay	10k500	124,200	11,829	10k500	134,856	12,843	10k500	146,370	13,940	11,514	8.5	1,097

(2) Voir au tableau de la grande vitesse.

(1) Voir au tableau de la grande vitesse.

C. DEVINA.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

RECETTES COMPARÉES DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 1852—1853—1854.

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A GRANDE VITESSE.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploités	2e TRIMESTRE 1852.		kilom. exploités	2e TRIMESTRE 1853.		kilom. exploités	2e TRIMESTRE 1854.		Différ. en 1854 sur 1853		
		Recettes totales.	par kil.		Recettes totales.	par kil.		Recettes totales.	par kil.	totale.	0/0	par kil.
Nord	710	4,934,136	6,950	710	5,087,001	7,165	710	5,226,963	7,362	+139,959	2.7	197
Rouen	138	1,463,651	10,606	138	1,548 653	11,222	138	1,584,051	11,479	+ 35 398	22.8	257
Havre	91	547,733	6,019	91	590,716	6,491	91	601 576	6,611	+ 10,860	1.8	120
Ouest	128 (3	1,145,299	8,947	164	1,358,285	8,282	209	1,443,587	6,907	+ 85,302	6.3	»
Orléans	790	3,870,216	4,899	974 (1)	4,702,155	4,939	1158(1	5,606,109	4,935	903.954	19.2	»
Est ancien	»	»	»	627	3,827,818	6,105	814	4,168,701	»	+340,854	8.9	»
Est nouveau	»	»	»	100	185,933	1,859	119	207.997	1,717	+ 22,004	11.8	»
Lyon	383	2,595,221	6,776	383	2 845,700	7,130	383	2,830,244	7,389	— 15 456	0.5	59
Méditerranée	»	»	0,000	000	0,000,000	0,000	000	0,000,000	0,000	0,000	0.0	»
Grand-Central	150	565,229	3,768	150	585,157	3,901	150	653,823	4,358	+ 68,666	11.7	458
Saint-Germain	25 (2)	621,589	2,486	25	717,854	2,871	25	915,286	3,661	+197,432	27.5	790
Orsay	10k500	88,371	8,416	10k500	93,595	8,914	10k500	98,938	9,423	+ 5,343	5.7	509
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVATIONS.

(1) Approximatif 10 ... Kil. — Comprend aussi les ... à la grande vitesse.

(3) En 1851. 1?9 kilom. exploités du 1er avril au 31 mai. 232 kilom. du 1er au 30 juin. Moyenne pour 1854, 2?9 kil.

(1) Moyenne pour le 2e trimestre 1853 952 kilom., et pour le 2e trimestre 1854 1138 kilom.

(2) Le calcul a été fait sur un parcours kilométrique de 25 kil. pour les trois années, malgré les 33 kil. 50 ajoutés depuis l'ouverture d'Auteuil, en mai 1854. Mais les recettes ... de l'... et de Rouen étant comprises dans ces recettes, nous n'avons pas cru devoir le changer.

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A PETITE VITESSE.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploités	1852 Recettes totales.	par kil.	kilom. exploités	1853 Recettes totales.	par kil.	kilom. exploités	1854 Recettes totales.	par kil.	Différ. totale.	0/0	par kil.
Nord	710	2,369,557	3,337	710	3,129,534	4,408	710	4,157,466	5,856	+1,027,932	32.8	1149
Rouen	138	953,956	6,913	138	1,104,4?8	8,003	138	1,037 202	7,516	— 67,226	6.0	487
Havre	91	408,744	4.492	91	529,129	5,815	91	571,039	6,275	+ 41 910	7.9	460
Ouest	178	292,562	2,288	164	339,798	2,072	209	458,765	2,195	+118,966	35.0	123
Orléans	790 (1)	3,202,103	4,053	974 (1)	3,817,379	4,036	1158(1	5,036,790	4,434	+1,191,411	31.0	398
Est ancien	»	»	»	627	3,367,061	5 370	814	3,918,738	»	+571,677	16.9	»
Est nouveau	»	»	»	100	140,879	1,408	119	220,530	1,853	+ 79,651	56.5	445
Lyon	383	1,765,947	4,610	383	2,220,784	5,798	383	2,357,422	6,155	+136,638	6.1	357
Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central	150	1,174,417	7,829	150	1,484,019	9,893	150	1,690,672	11,271	+206,652	13.9	1378
Saint-Germain	(2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Orsay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Voir aux observations de la grande vitesse.

(2) Voir l'observation du tableau de la grande vitesse.

RECETTES BRUTES TOTALES.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploités	1852 Recettes totales.	par kil.	kilom. exploités	1853 Recettes totales.	par kil.	kilom. exploités	1854 Recettes totales.	par kil.	Différ. totale.	0/0	par kil.
Nord	710	7,303,994	10,287	710	8,216,538	11,574	710	9,384,429	13,218	+1,167,891	11.2	1645
Rouen	128	2,417,610	17,519	138	2,653,081	19,225	138	2,621,253	18,995	— 31,828	1.4	230
Havre	91	956,477	10,511	91	1,119,845	12,306	91	1,172 616	12,886	+ 52,771	4.7	580
Ouest	128	1,437,861	11,235	164	1,698,083	10,354	209	1,902,352	9,102	+204,269	12.0	»
Orléans	790 (2)	7,072,320	8,952	971 (2)	8,544 534	8,975	1158(2	10,642,899	9,369	+2,098,365	24.5	394
Est ancien	»	»	»	627	7,191,908	11,475	814	8,107,439	»	+952,531	13.2	»
Est nouveau	»	»	»	100	326,872	3,268	119	428,528	3,601	+101,656	14.1	333
Lyon	383	4,361,168	11,386	383	5,066,484	13,228	383	5,187,666	13,544	+121,182	2.3	»
Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central	150	1,739,646	11,598	150	2,069,176	13,795	150	2,344,495	15,630	+275,319	13.3	1835
Saint-Germain	25 (1)	621,589	2,486	25	717,854	2,871	25	915,286	3,661	+197,432	27.5	790
Orsay	10k500	88,471	8,416	10k500	93,595	8,914	10k500	98,938	9,423	+ 5,343	5.7	509
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(2) Voir aux observations de la grande vitesse.

(1) Voir au tableau de la grande vitesse pour les observations.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Saint-Germain.

Un décret impérial vient de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un troisième souterrain dans la traverse de la commune des Batignolles, pour le service des chemins de fer aboutissant dans la gare de la rue Saint-Lazare. Cet ouvrage devra être terminé dans un délai de dix-huit mois.

Chemin de fer de Bessèges à Alais.

Un décret impérial approuve une convention passée entre le ministre des travaux publics et M. Deveau de Robiac, pour l'exécution de l'exploitation d'un chemin de fer de Bessèges à Alais, par Saint-Ambroix (Gard).

Chemin Grand-Central.

Le chemin de fer à Saint Etienne a été occupé cette semaine par une armée d'ingénieurs et de conducteurs de tous grades, qui commençaient à opérer sa transformation en Grand-Central, par la substitution des traverses de bois aux dés en pierre portant les coussinets, et de rails plus longs et plus épais aux rails actuel. Il y a encore, indépendamment de l'élargissement de la voie, des pentes et des alignements à redresser pour mettre ce chemin entièrement en rapport avec les progrès actuels de la science, et partout l'on voyait prendre des niveaux pour établir la base de ces importants travaux de rectification.

Chemins de fer sardes.

On écrit de Turin, le 16 juillet :

Le tronçon de chemin de fer établi entre Alexandrie et Novare a été inauguré et livré à la circulation le 9 de ce mois. C'est la continuation de l'importante artère qui, partant de Gênes, doit aboutir incessamment à Arona, sur le lac Majeur, et se prolonger ensuite, à partir de Magadino, situé sur la rive opposée, jusqu'au lac de Constance, en parcourant les cantons les plus peuplés et les plus riches du nord-est de la Suisse, par la traversée des Alpes au mont dit *Lukmanier*.

L'étendue totale de cette ligne est évaluée à 477 kilomètres, parmi lesquels on compte 379 kilomètres de voie ferrée continue, 60 de navigation sur le lac Majeur et 38 pour la traversée des Alpes,

La difficulté que présentait la réalisation de cette entreprise consistait à réunir les ressources nécessaires à l'accomplissement de l'œuvre gigantesque de franchir ces montagnes et de les rendre accessibles au parcours par la vapeur. Le gouvernement sarde, persuadé à juste titre des avantages que le commerce de ses nationaux retirera de l'établissement de cette voie de communication, a accordé à la Compagnie anglaise, qui a traité avec les cantons de la Suisse pour la jonction des lignes helvétiques avec le réseau des chemins de fer sardes, une subvention fixée jusqu'à présent à la somme de 10 millions.

On lit dans la *Gazette de Savoie* :

« Dans sa séance du 14, le sénat a approuvé, par 41 voix contre 13, le projet de loi sur la nouvelle convention du gouvernement avec la Compagnie Laffitte, au sujet du chemin de fer de Savoie.

» La Compagnie du chemin de fer *Victor-Emmanuel* est en mesure de mettre la main à l'œuvre aussitôt que la loi sera promulguée.

» Si nos renseignements sont exacts, l'agent ou représentant de MM. Brassey, qui est déjà à Chambéry, serait prêt à commencer immédiatement, si la Compagnie pouvait lui livrer les terrains qui doivent être occupés par le chemin de fer.

» Nous croyons savoir aussi que la Société prend ses dispositions à cet égard, et que les démarches ont déjà été faites auprès du directeur des domaines, pour obtenir la prise de possession immédiate des terrains appartenant à l'État que doit traverser le chemin de fer, et surtout de ceux qui longent les bords du lac du Bourget, où l'on a l'intention de commencer, afin de pouvoir livrer le plus tôt possible à la circulation la section d'Aix à Chambéry.

Depuis quelques jours, dit le *Journal de l'Ain*, on voit passer à Bourg des voitures dites *anglaises* des Messageries impériales, avec tout le matériel nécessaire pour les chemins de fer. Ces voitures se rendent à Chambéry par Genève. Elles sont destinées, à ce qu'il paraît, au chemin de fer de Suze à Turin, dont les Messageries impériales profiteront pour leur service de Paris à la capitale du Piémont. Ces voitures sont aussi destinées à sillonner les principales routes de la Savoie.

Chemins de fer américains.

On écrit de New-York, le 28 juin :

« Cette semaine a eu lieu l'inauguration du chemin de fer entre Chicago et Rock-Island, dernier anneau de l'immense voie ferrée qui unit l'Atlantique au Mississipi. Chicago est éloignée de New-York de 1,500 milles; néanmoins la compagnie y envoya un millier d'invitations, et tous les invités firent le voyage gratuitement et furent magnifiquement traités. Cinq grands steamers reçurent ensuite à bord toute la compagnie, qui parcourut les eaux du Mississipi jusqu'à l'extrême limite du nouveau monde connu. La société n'a pas dépensé moins de 60,000 dollars.

» On travaille à la construction du chemin de fer qui ira de Rock-Island à San-Francisco en Californie, en traversant une étendue de plusieurs milliers de milles; on espère qu'il sera terminé en trois ou quatre ans. Pour se rendre de New-York à San-Francisco, on met trente à trente-cinq jours; il n'en faudra plus alors que cinq ou six. »

(*L'Opinione.*)

Chemins de fer belges.

On lit dans la *Gazette de Nivelles* : L'inauguration de la section du chemin de fer entre Nivelles et Manage ne pourra avoir lieu qu'à la fin de ce mois, ou peut-être même au commencement d'août. Elle sera faite, paraît il, par S. A. R. le duc Brabant, accompagné du comte de Flandres.

Conférence des chemins de fer.

On écrit d'Eisenach, le 15 juillet :

« La conférence des directeurs de divers chemins de fer, qui se tient actuellement dans notre ville, a décidé que les convois accélérés de Berlin à Paris, qui actuellement passent par Halle, Eisenach et Francfort-sur-le-Mein, suivront dorénavant la voie de Cologne et Strasbourg, ce qui abrégera de quatre heures et demie le voyage. Ainsi le trajet des trains accélérés de Berlin à Paris, qui par la première de ces voies dure trente-huit heures, sera maintenant exécuté en trente-trois heures et demie. Tous les départs des convois accélérés de Berlin pour Paris auront lieu à six heures trois quarts du matin, de sorte que les voyageurs, au lieu de passer deux nuits en route, n'en passeront à l'avenir qu'une seule. »

(*Gazette de Voss.*)

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE LYON (2e ch.).

Présidence de M. Sériziat.

Audience du 1er juin.

RESPONSABILITÉ. — ENTREPRENEUR. — COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON. — CHEVAL ÉCHAPPÉ.

Un accident survenu par la faute d'un employé de l'entrepreneur sous-traitant des travaux d'un chemin de fer, n'engage que la responsabilité de ce dernier, et non celle de la Compagnie elle-même.

Jean-François Bouillard fait plaider que, le 10 avril dernier, il était à son poste, en qualité de garde des sapines du chemin de fer de Paris à Lyon, lorsqu'une corde, entraînée avec impétuosité par un cheval au galop, vint mettre sa vie en danger.

Le cheval était conduit par le sieur Roux, employé du sieur Castor, entrepreneur des travaux de l'embarcadère de Vaise. Bouillard crut devoir, pour éviter le péril, se jeter sur l'une des rampes d'accession du quai de Serin; mais il s'y blessa gravement et fut mis dans l'impossibilité de vaquer à son ancien travail. Il réclame 120 fr. par mois de pension viagère, soit à Castor, soit à la Compagnie. Ces derniers soutiennent que l'accident n'est dû qu'à la faute de Bouillard, qui aurait déjà reçu au delà des sommes déterminées par

l'arrêté du 15 décembre 1848. La Compagnie a, en outre, prétendu que Bouillard n'avait aucune action contre elle.

Le 8 mars 1854, jugement du Tribunal, ainsi conçu :

« Considérant que si une légère faute peut être reprochée à l'un des employés de Castor, une faute plus grave peut être imputée encore à Bouillard, qui s'est exagéré un danger et s'est précipité volontairement et sans nécessité dans la rivière ; que, d'ailleurs, l'accident éprouvé par Bouillard est loin d'avoir eu la gravité qui lui a été attribuée ;

» Considérant que les diverses sommes que l'entrepreneur a payées à Bouillard constituent une indemnité suffisante pour couvrir la faute dont Castor est responsable et le préjudice qu'il a causé ;

» Considérant que la Compagnie du chemin de fer a été mal à propos et sans droit appelée en cause ;

» Par ces motifs,

» Le Tribunal dit et prononce, par jugement en premier ressort, que Castor et la Compagnie du chemin de fer sont renvoyés de la demande de Bouillard, compense les dépens entre Castor et Bouillard ;

» Condamne ce dernier aux dépens de la Compagnie du chemin de fer, et au coût du présent jugement. »

Sur l'appel de Bouillard, la Cour a réformé par l'arrêt dont voici le texte :

« Attendu qu'il résulte des documents du procès que, le 1er avril 1853, Bouillard a été victime d'un accident par suite duquel il a été privé de l'usage d'une jambe ; que cet accident a été occasionné par la course précipitée d'un cheval, qu'un préposé de Castor, sous-traitant de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, avait eu l'imprudence de laisser échapper ; que Bouillard, en voulant éviter le choc de ce cheval, s'est précipité sur l'une des rampes d'accession du quai de Serin, et s'est gravement blessé ; que, par conséquent, la véritable cause de cet événement est le résultat de la faute qui a été commise ; que ces faits ont été vérifiés ; que, dès lors, la Cour étant suffisamment éclairée, n'a pas besoin de recourir à la voie des enquêtes ;

» Attendu que tout fait qui entraine un préjudice oblige son auteur à en effectuer la réparation, et que la légèreté de la cause n'est point une excuse de nature à amoindrir la responsabilité ;

» Attendu que mal à propos Bouillard a dirigé son action contre la Compagnie du chemin de fer ci-dessus spécifiée ; que dès l'instant que M. Castor était chargé comme entrepreneur des travaux qui lui étaient confiés, la responsabilité ne peut concerner que lui seul ;

» Par ces motifs,

» La Cour met à néant la sentence dont est appel ; émendant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, condamne Castor pour être contraint, par toutes les voies de droit, à payer à Bouillard, avec intérêts à compter de ce jour, la somme de 800 fr. à titre de dommages-intérêts, et ce, sans qu'il puisse être proposé d'imputation à raison des deniers précédemment comptés à Bouillard, la somme de 800 fr. ci-dessus énoncée étant indépendante de toute allocation antérieure ;

» Renvoie d'instance la Compagnie du chemin de fer ; sur toutes autres fins et conclusions des parties, les met hors de Cour ;

» Ordonne la restitution de l'amende ; condamne Bouillard aux dépens de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon ; condamne Castor au surplus des dépens faits par Bouillard. »

(Plaidants : Mes Pine-Desgranges et Perras, avocats.)

Houillères du Cumberland.

Nous donnons ci-dessous le relevé du trafic des charbons dans le Cumberland, depuis l'année 1842 jusqu'à l'année 1853 inclusivement, que nous empruntons à un journal anglais :

	R. vallée de Jeunon.	Run vallée de Braddock.	Diedmont Région.	Total.	Trafic en Tensylvanie.
	—	—	—	—	—
1842, tonnes,	575	951	.	1,706	1,108,001
1843, .	3,661	6,421	.	10,082	1,263,539
1844, .	5,156	9,734	.	14,890	1,631,669
1845, .	13,738	10,915	.	24,654	2,023,052
1846, .	11,240	18,555	.	29,795	2,343,992
1847, .	20,615	32,335	.	52,960	2,982,309
1848, .	36,571	43,000	.	79,571	3,089,238
1849, .	63,676	78,773	.	142,449	3,242,966
1850, .	76,950	119,898	.	196,848	3,332,614
1851, .	122,331	135,348	.	257,679	4,418,515
1852, .	174,891	150,287	.	334,178	5,317,010
1853, .	234,441	225,813	7',725	533,980	5,490,166
Total,	766,027	841,020	73,725	1,678,773	43,629,889

Le trafic dans le Cumberland a éprouvé un grand développement l'année qui vient de s'écouler ; mais sa position isolée et la dépendance dans laquelle les compagnies de transport tiennent les mines, paralysent beaucoup les progrès. Les nouvelles compagnies houillères parlaient d'expédier 2 millions de tonnes. Les compagnies se réunirent le 5 janvier 1853, sous la présidence du directeur du chemin de fer de Baltimore et Ohio, pour délibérer sur les transports et demander des facilités pour le transport de 7,175 tonnes par jour, soit 2,150,000 tonnes par année. Le résultat est une augmentation de 200,000 tonnes dans le transport.

C. Devina.

Marché des charbons anglais.

Voici une note que nous trouvons dans un journal anglais, au sujet du prix des charbons en Angleterre :

C. Devina.

Vendredi 30 juin 1854. — Newcastle-Buddle's West Hartley, 18 sh. ou 22 fr. 50; Tanfield Moor, 17 sh. ou 21 fr. 25. *Sunderland et Seaham*, Po. Braddyll, 20 sh. 6 d. ou 25 fr. 60; Haswell, 21 sh. ou 26 fr. 25; Lambton, 20 sh. 6 d. ou 25 fr. 60; Stewart's, 21 sh. ou 26 fr. 25. — Stockton et Hartlepool. W. E. Caradoc, 20 sh. 6 d. ou 25 fr. 60. Du dernier marché il restait 10 cargaisons, 18 nouvelles sont arrivées, ce qui faisait en tout 28 cargaisons sur la place. Toutes ont été vendues. Il y avait deux cents bâtiments à la mer.

Cuivres. — Voici le relevé de la vente des cuivres à Swansea pendant la dernière semaine de juin :

	TONNES.	PRODUIT.	
Mines étrangères,	5,639	94,521 s.	12
Mines irlandaises,	3,361	35,851	10
Pays de Galles, etc.,	230	2,049	»
Pays de Hays,	479	1,871	19

PARTIE TECHNIQUE.

Recherches sur les rails. — M. Locard. — Système Barberot.

§ I.

M. E. Locard vient de publier un livre ayant pour titre : *Recherches sur les rails et leurs supports, extrait des ouvrages anglais de P. Barlow et N. Wood.* Ce travail se compose de la statistique des rails et des supports des principaux chemins de fer d'Europe et d'Amérique, ainsi que de notes sur la durée, la résistance et les dimensions des rails et de leurs attaches, — et sur les conditions à imposer aux usines ; il est, en outre, accompagné de la traduction de deux mémoires de M. Barlow, sur la force transversale et les autres propriétés mécaniques du fer malléable. A cette traduction est jointe celle de deux chapitres du *Traité pratique des chemins de fer* par M. Wood.

Je ne m'occuperai pas pour le moment des Mémoires anglais, qui prennent les deux tiers du livre de M. Locard, et dans lesquels on ne parle que du rail double T et de rail ondulé, formes généralement abandonnées par les nouvelles lignes.

La question des rails est devenue une question essentiellement pratique, dans laquelle la théorie ne joue plus qu'un rôle très-secondaire, et qu'elle semble même abandonner complétement pour faire place, tant à l'expérience sur l'usure et l'entretien de la voie, qu'à des essais entrepris dans les ateliers de construction sur la résistance des rails.

§ II.

Le travail propre de M. Locard comprend, sous le titre de *Notes diverses*, en premier lieu, une dissertation sur la dilatation, la contraction et le mouvement général des rails. La contraction et la dilatation des rails par la

température est un phénomène dont on ne s'occupe plus en ce moment. Aussi l'auteur n'a pas jugé convenable de faire de nouvelles expériences à ce sujet : il ne considère que le double T avec le coussinet. Il est admis qu'on laisse un écartement dans les joints qui est de 4 à 5 millimètres en hiver, et de 2 à 3 millimètres en été.

En ce qui concerne les joints fixes, j'ajouterai, pour compléter ce renseignement, que chaque fois qu'on applique les plaques vissées, on donne aux trous de ces plaques une ouverture ovale et une ouverture circulaire aux rails; par ce moyen, on évite toutes les irrégularités et tous les embarras auxquels les rails à joints mobiles sont sujets.

§ III.

Dans une deuxième note, l'auteur essaie d'établir une statistique des rails étrangers, en puisant une partie des données dans l'ouvrage de M. Le Chatelier, intitulé : *les Chemins de fer d'Allemagne*, et il en recommande la lecture aux personnes qui s'occupent des railways. La presse a été unanime pour faire cette recommandation il y a bientôt dix ans.

Je crois aussi qu'on trouvera un exposé méthodique des principes de l'exploitation dans cet écrit, et à ce titre, il a conservé le mérite de l'actualité; mais quant à la statistique allemande, je crains que M. Locard ne se soit trompé de date : il publie son livre en 1854, tandis que celui de M. Le Chatelier a paru en 1845. Aussi, la plupart des rails qui sont cités n'existent déjà plus dans leur pose primitive, car les systèmes de construction ont changé complétement depuis cette époque.

Un coup d'œil rétrospectif, quelque rapide qu'il soit, forme un temps d'arrêt; et la science des chemins de fer, pareille à ces nouvelles voies de communication, marche d'un pas rapide et laisse loin derrière elle le publiciste qui s'arrête dans sa route. Ce n'est qu'au moyen d'un travail incessant, de recherches les plus actives, d'informations les plus exactes, les plus minutieuses et surtout les plus étendues, qu'on peut connaître tous les faits qui se passent journellement sur les points les plus éloignés dans la construction et l'exploitation des voies ferrées.

Dans ses méditations profondes sur les systèmes usités dans l'origine des chemins de fer : les rails ondulés, les rails en fonte, les rails à longrines; dans ses traductions de livres et de notes de 1835, M. Locard ne s'est pas aperçu que tous les ingénieurs s'occupent actuellement des rails à plaques vissées, des rails Barlow, des rails fendus; en un mot de tous les nouveaux systèmes qui font l'objet des recherches dans les usines, des discussions dans les sociétés d'ingénieurs civils, des dissertations dans tous les organes de la presse.

Quant à l'Angleterre, les citations sont prises dans un manuel de Wishaw, que les libraires de Londres m'ont affirmé ne plus se trouver dans le commerce. — Ces renseignements sont complétés au moyen de notes prises en 1840.

L'auteur n'a pas jugé convenable de se servir des indications contenues dans le livre de M. Le Chatelier, sur les chemins de fer d'Angleterre en 1852. Il les eût certes trouvées plus appropriées à nos lignes et d'un intérêt plus pratique, que la description de la forme des rails en 1830.

Quelques mots sont dits au sujet des chemins de fer belges, qui ont adopté, dans le principe, le rail ondulé, auquel le rail simple T a été substitué.

Il existe peu de documents complets et intéressants sur les chemins de fer d'Amérique. Ne trouvant pas le moyen de combler les lacunes, l'auteur se borne à reproduire quelques passages d'un livre sur les voies de communication des Etats-Unis, par M. Michel Chevalier.

Quant aux rails des chemins de fer français, c'est la première fois qu'une statistique complète en a été livrée à la publicité : les rails de chaque compagnie sont décrits dans tous leurs détails, depuis l'ouverture de la ligne jusqu'à ce jour. Il eût été utile, je crois, de résumer dans un tableau les divers profils, comme l'auteur l'a fait pour les chemins de fer d'Allemagne, afin de faciliter l'aperçu des diverses formes et de leurs transformations successives, et en indiquant surtout les raisons qui ont conduit les chefs de la voie à adopter ces modifications.

Les rails usités sur les chemins de fer de la Hollande, de l'Italie, du Piémont et de la Russie n'ont pas pu être décrits dans tous leurs détails, faute de renseignements suffisants.

La Hollande réduit en ce moment la largeur de la voie; l'Italie se couvre d'un réseau complet de railways; les ingénieurs piémontais font des expériences utiles et curieuses sous plus d'un rapport, sur l'établissement de la voie, en vue de l'exploitation des fortes pentes et des petites courbes; enfin, les Russes terminent les immenses voies ferrées qui rapprocheront les relations de cet empire vers l'Occident. Il serait, je le répète, très-intéressant de connaître les travaux des ingénieurs de ces pays, qui ont déjà beaucoup d'expérience; on pourrait tirer de leurs travaux des conclusions qui ne seraient pas sans profit pour la France.

§ IV.

La troisième note, intitulée : *Durée des rails*, nous reporte à plusieurs années en arrière, où cette discussion avait toute sa valeur scientifique. A cette époque on marchait vers l'inconnu; aujourd'hui cette question est parfaitement étudiée. Les rails se détériorent, ils s'exfolient et se déforment, mais leur usure proprement dite, celle provenant de l'oxydation et du frottement est presque nulle. L'oxydation, en outre, est diminuée par les courants magnétiques et les vibrations lors du passage des convois. Les calculs établis à l'origine des chemins de fer, conduisent à des décimales inappréciables; on a admis une durée de cent ans, puis une durée de trente ans. Peu de chemins ont cette ancienneté, et cependant presque tous les rails sont déjà remplacés, par la raison que leur surface de roulement n'a pas conservé le profil primitif.

Les causes de détérioration des rails sont attribuées à un vice de fabrication, au mauvais état du matériel, à des freins trop énergiques, qui occasionnent le patinage des roues des wagons, au passage rapide des convois dans les courbes, à la vitesse de la locomotive qui augmente la flexion, au poids excessif des machines, enfin au manque d'attache solide des joints, et à une fausse position des supports.

Après avoir cité l'opinion de plusieurs auteurs anciens à ce sujet, M. Locard fait connaître le résultat de ses propres expériences, faites au chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, sur 58 rails d'épaisseur uniforme, à partir de 1838 jusqu'en 1846. Il résulte de nombreux tableaux, que l'usure est excessivement petite, à peine d'un quart de millimètre. L'auteur est d'avis que l'usure est en raison inverse de la hauteur des rails, par conséquent de leur résistance, et qu'il y a lieu de donner aux rails un certain excédant de force. Cet excédant de force est ajouté à toutes les pièces d'une construction quelconque, surtout à celles qui travaillent constamment.

Les causes de rupture des rails sont examinées avec beaucoup de soin; elles sont attribuées :

« 1° A un vice de fabrication;

» 2° Aux chocs des roues, dont les jantes, usées inégalement, présentent des facettes prononcées;

» 3° Aux chocs des roues des locomotives dont le rebord devient trop élevé, soit par l'usure de la jante, soit par un défaut de fabrication : ce rebord porte sur les coussinets; la locomotive est soulevée et retombe sur le rail, dont elle cause la rupture;

» 4° A un porte-à-faux provenant d'une traverse de joint ou d'un dé mal calé, surtout après de longues pluies et de fortes gelées;

» 5° A la cristallisation du fer, résultant des vibrations. Cette question est très-délicate, et pour pouvoir se prononcer à cet égard, il faudrait avoir un grand nombre de renseignements qui ne se trouvent pas encore réunis. Les rails perdent peu à peu leur élasticité primitive et deviennent de plus en plus cassants. Cette perte d'élasticité est un fait grave qui doit motiver la mise hors de service des rails cristallisés. Il s'agit donc de connaître les limites d'emploi de ces fers pour leur restituer leur qualité primitive par un recuit au rouge-brun; cette opération, usitée pour les essieux, s'appliquerait avantageusement aux rails, qui doivent, dans toutes les conditions, être en fer dur non cassant à froid et surtout très-tenace;

» 6° Enfin, la rupture des rails peut provenir d'un changement brusque de température. Après de fortes gelées, les rails cassent très-facilement. »

En dernier lieu, M. Locard parle de l'emploi des rails en acier fondu, dont un seul essai n'a pas pu servir de règle, par suite d'un malentendu de la part de l'ouvrier qui, chargé de la pose, a placé les rails sur des cales en fer au lieu de les appliquer sur des longrines.

Je ne puis que regretter avec M. Locard que, sur le chemin de Saint-Etienne, de pareils travaux se soient exécutés sans surveillance de la part des ingénieurs.

En résumé, l'auteur conclut à donner aux courbes de grands rayons, pour éviter le frottement, et faire durer les rails le plus longtemps possible. La tendance actuelle des constructeurs est au contraire de diminuer ces rayons; et dans ces recherches ils font abstraction de l'usure des rails; il suffit de les relever et de les attacher solidement, et alors cette usure n'est pas beaucoup plus à craindre que dans les alignements droits.

§ V.

Nous voici donc arrivé à la question capitale des rails : le profil à leur donner pour obtenir le maximum de résistance avec le minimum de matière.

L'auteur en passant sous silence les rails fendus (*compound-rails*, rails de Winslow), usités en Amérique, admet six espèces de rails :

1° Le simple T;

2° Le double T;

3° Le rail rectangulaire;

4° Le rail américain de Vignoles, T renversé;

5° Le rail U renversé, ou rail de Brunel ;
6° Enfin le rail V renversé, ou rail de Barlow.

En écartant le rail rectangulaire, abandonné aujourd'hui, et en y substituant le rail de Winslow, rail fendu, on obtient six formes, entre lesquelles il s'agit maintenant de choisir.

Quelle est la marche à suivre pour arriver à ce choix ? M. Locard nous l'apprend en posant les principes suivants :

« Les rails doivent offrir la plus grande résistance aux déformations ; ils doivent rendre l'entretien de la voie facile et peu coûteux ; enfin ils doivent présenter le moins de chances possible à la détérioration du matériel. »

Comment appliquer ces principes à la solution pratique de la forme des rails ?

L'auteur nous l'apprend encore, en portant ses recherches sur les points suivants : la surface de roulement ne doit pas être plane : c'est là un fait admis ; — les champignons présentent des inconvénients : leurs bords peuvent facilement se détacher de la tige ; — le rail simple T ne peut pas être retourné, ce qui aujourd'hui n'est plus considéré comme un inconvénient. Cette question a été examinée et je m'en réfère à ce sujet aux numéros du journal du mois de janvier 1853.

M. Locard passe ensuite en revue tous les rails, et arrive naturellement à présenter une nouvelle forme de sa composition qui se rapprocherait du rail double T et de la section d'uniforme épaisseur, arrondi et évasé dans la tige ; ce rail aurait un poids de 30 kilog.

Les avantages de ce rail se résumeraient dans la diminution de la largeur du champignon, dans l'augmentation du congé qui le réunit à la tige ; il offrirait, à poids égal, plus de résistance que le rail rectangulaire, il donnerait enfin plus de facilité dans la fabrication. Mais ce rail n'existant encore qu'à l'état de projet, il n'y a pas lieu, quant à présent, de s'en préoccuper davantage.

§ VI.

Maintenant trêve de critique. — Ce livre est accompagné d'un atlas composé de quinze planches convenablement exécutées. Je les ai toutes passées au compas, et je les ai trouvées correctes. Elles représentent le plan de la voie et une très-grande partie des profils de rails, tant anciens que modernes. Les coussinets surtout sont dessinés avec tous les détails. Quant aux calculs, je les ai fait soumettre à une vérification rigoureuse, et on les a reconnus exacts.

La recherche sur la résistance des rails en fer malléable est un travail original. M. Locard, après avoir soumis les fournitures de son chemin de fer à des épreuves, a pu établir une théorie sur la résistance des barres contre la pression et contre les chocs.

On a passé ensuite en revue, avec beaucoup de développements, toutes les questions relatives à l'altération des bois employés dans la voie des chemins de fer. On attribue cette altération à la présence de fluides aqueux dans l'intérieur du bois, au contact d'agents extérieurs et aux insectes xytophages. Il résulte de l'examen de ces causes que les procédés à employer pour préserver les bois doivent être divisés en deux catégories, suivant que le bois est sec ou qu'il contient encore des fluides aqueux. Dans ce travail, instructif et intéressant tout à la fois, on trouve les détails des divers procédés employés jusqu'à ce jour. Les citations sont tirées, cette fois, des ouvrages les plus récents sur cette matière et ont tout le mérite de l'actualité.

Dans le paragraphe consacré à la fabrication, on trouve de précieuses indications sur le dressage des rails et sur les essais, au moyen d'une certaine pression, auxquels il y a lieu de les soumettre avant leur emploi. On y a joint les modèles des cahiers des charges qui peuvent, dans bien des circonstances, être d'une très-grande utilité.

En résumé, je crois qu'en classant d'une manière plus méthodique les diverses matières dont le livre se compose, en séparant les traductions du texte original, en insistant un peu plus sur les faits nouveaux de la voie des chemins de fer, enfin en donnant à connaître, par des conclusions pratiques, son opinion personnelle, M. Locard offrira, dans une deuxième édition, un ouvrage utile à toutes les personnes qui s'occupent des travaux de surveillance.

§ VII.

Cette question des rails préoccupe toujours au plus haut point les ingénieurs qui cherchent à la trancher par des principes fixes, pour mettre fin à toutes les hésitations qu'on éprouve chaque fois qu'il s'agit de prendre une détermination pour la pose d'une voie nouvelle ou pour le renouvellement d'un chemin détérioré.

En Angleterre, tous les systèmes se font jour ; en Amérique, on est à peu près d'accord sur l'emploi du rail de Vignoles ou de celui de Winslow (rail fendu) ; en Autriche, on a soumis ce problème à un vote de majorité, en demandant l'avis à toutes les administrations de chemins de fer ; on Prusse, le gouvernement a institué une Commission chargée de déterminer la meilleure forme de rail ; elle s'est prononcée en faveur du rail américain sur traverses ; les Compagnies françaises s'en réfèrent à des expériences, à des essais, et, dans chaque administration, l'autorité du chef décide ; enfin on a vu au sein de la Société des ingénieurs civils, quelques ingénieurs adopter un rail à simple champignon à base évasée ; ce rail aura une surface de roulement de 64 millimètres ; la hauteur totale sera de 13 millimètres, et l'épaisseur du corps du rail de 19 millimètres ; le rail aura une longueur de 6 mètres et pèsera 35 kilogr. 50 par mètre courant ; le coussinet de joint sera supprimé et remplacé par des plaques vissées. Les raisons qui ont fait préférer ce système sont exposées dans le procès-verbal de la séance du 5 mai 1854.

Elles se résument dans l'avantage d'une surface de roulement solide, dans l'abandon du double T, par suite de la nécessité de mettre au rebut des rails détériorés, sans les retourner préalablement.

L'addition, dans les rails à plaques vissées, du coussinet intermédiaire, proposé par plusieurs membres de la Société des ingénieurs civils, constituera un nouveau système, auquel je donnerai, si jamais il s'applique en grand, le nom de *rail français*.

Il y a déjà quatre ans que j'ai fait connaître ces plaques vissées à nos Compagnies, qui viennent enfin de les adopter. Le chemin d'Orsay les applique en ce moment, à titre définitif, mais avec quelques nouvelles modifications : il relie, au moyen de longrines, qui sont complétement inutiles, les traverses, et se sert de la plaque en partie comme coussinet. Ce système avait déjà été essayé en Allemagne, et presque aussitôt réformé.

§ VIII.

M. Barberot vient de présenter, à son tour, une nouvelle invention : c'est un double rail T renversé, ou deux rails de Vignoles reliés à leur base, formant la croix. Cette fois, il faut l'avouer, je me trouve en présence d'une forme inusitée, et à laquelle certes je ne m'attendais pas. Ce rail, appelé *table-rail*, prend encore d'autres formes, mais qui se rapprochent toujours de la croix ; il s'incruste dans une entaille faite sur la traverse ; il repose aussi sur le sol dans toute son étendue, comme le rail Barlow, et au lieu d'avoir intérieurement un évidement qui compromettrait sa stabilité et sa solidité, il est armé en dessous d'une nervure en forme de quille de navire.

Revenant ensuite aux rails usités actuellement, M. Barberot cherche une attache plus facile et plus élastique que le coussinet, cet *engin barbare*, comme il l'appelle dans une brochure qui vient d'être publiée sous le titre de : *Considérations générales sur les serre-rails et sur les tables-rails, consistant les uns à remplacer le coussinet en fonte, les autres à supprimer l'emploi du bois et le coussinet sur les voies ferrées* ; cet engin barbare, enfin, auquel M. Locard tient tant, et que certains membres de la Société des ingénieurs civils se proposent d'appliquer, dans des cas même où son usage n'est justifié ni par la théorie, ni par des essais.

Quoi qu'il en soit de cette singulière divergence d'opinions, on n'admet pas qu'entre deux points donnés, il ne puisse y avoir qu'un seul et même rail, répondant d'une manière absolue aux exigences d'une pose et d'un entretien faciles et peu coûteux ; malgré cela, M. Barberot déclare la guerre au coussinet en fonte et lui substitue, à défaut de plaques vissées, un système qui exclut la stabilité du coussinet et la fixité des plaques, un système qui constitue, comme son nom l'indique : *les serre-rails*, — des pièces de bois destinées à serrer les abouts des rails dans le sens horizontal. Quant à la déviation dans le sens vertical, les champignons des rails s'appuient sur les serre-rails et doivent s'y maintenir. Il est vrai, qu'avec les serre-rails, comme, du reste, avec les coussinets, le rail n'est pas percé, ainsi que cela se fait par l'application des plaques vissées ; mais les serre-rails sont compliqués ; ils se composent de beaucoup de pièces mobiles ; les vis, les écrous, malgré leur oxydation, sont toujours mobiles : aussi, dans les plaques, on a déjà subtitué aux vis des rivets placés à chaud ; ce qui est, d'après les ingénieurs que j'ai consultés à ce sujet, une amélioration notable. Deux essais de serre-rails ont été déjà faits ; le premier au chemin de fer de Strasbourg, sur une longueur de 400 mètres, et le second au chemin de fer de Rouen, sur une longueur de 300 mètres ; le premier date du mois de septembre, le second du mois de décembre 1853, et jusqu'à présent aucune altération ne s'est produite dans les assemblages. L'expérience seule pourra nous indiquer jusqu'à quel point ce nouveau système mérite de remplacer les attaches fixes usitées aujourd'hui.

Emile With,

Ingénieur civil.

La Cherté de la houille.

Circonstances qui ont fait renchérir partout la houille. — La houille anglaise et la houille de la Grand'Combe à Marseille. — La houille du bassin de la Loire. — La houille dans le nord de la France et la houille belge. — Résumé.

Le fait économique le plus saillant qu'on ait remarqué, ces derniers temps, dans la métallurgie et dans l'industrie en général, c'est la cherté du combustible minéral. La hausse a commencé avec l'élan imprimé à l'industrie à partir du commencement de 1852; puis elle a augmenté d'une manière plus prononcée avec la rareté du blé, dans le courant de l'année passée; le prix de vente du charbon de terre ne surpassait guère alors, en Angleterre, son taux normal, mais les navires étaient devenus rares pour le transport, et le fret s'en ressentait. — La guerre d'Orient est venue continuer la hausse en augmentant simultanément la consommation de la houille et les frais de transport : on pense bien que les flottes de la mer Noire et de la Baltique doivent consommer une immense quantité de houille; elles exigent pour ainsi dire une troisième flotte pour leur approvisionnement. — Le prix de la houille a augmenté en Angleterre sur le carreau de la mine de 20 à 25 0/0; le fret a augmenté de 50 à 100 0/0, et même davantage.

Nulle part on n'a mieux senti ces influences que dans le midi de la France, et d'abord à Marseille. — Avant 1853, on regardait à Marseille le prix de 28 à 30 fr. comme le prix normal de la houille de Newcastle; au milieu de 1853, elle avait atteint et surpassé le prix de 35 fr.; — la houille valait alors en Angleterre 7 shellings ou 8 fr. 75 par tonne; le fret d'Angleterre à Marseille, qui, dans les circonstances ordinaires, est de 20 fr. par tonne, approchait alors du chiffre de 30 fr. — Dans les premiers mois de l'année 1854, le prix de la houille anglaise a monté sur le carreau de la mine à 9 sh. ou 11 fr. 25 par tonne; cette augmentation et la hausse du fret ont porté à Marseille la houille de Newcastle à 50 fr.; puis, un mois plus tard, à 60 fr., et même finalement, et je pense bien accidentellement, à 80 fr. Le fret a diminué depuis peu, en partie à cause du retour de la bonne saison, en partie parce que le transport des troupes en Orient est terminé; le fret d'Angleterre à Marseille, tout en ayant baissé, est toutefois encore de 40 à 45 fr. par tonne, c'est-à-dire le double du prix normal; la houille de Newcastle doit maintenant, ou très-prochainement, se vendre à Marseille 60 fr.; il ne semble guère probable que, pendant la durée de la guerre, elle puisse descendre au-dessous de 50 fr.

Dans tout le midi de la France, le prix de la houille a suivi à peu près le même mouvement qu'à Marseille, en partie directement par suite des achats pour la flotte, faits par le gouvernement dans les bassins de la Grand'Combe et de la Loire, en partie aussi par le contre-coup des besoins du littoral, où l'on tendait naturellement et forcément à restreindre autant que possible l'emploi de la houille anglaise.

La houille de la Grand'Combe se vendait au milieu de l'année passée, à Marseille, aux prix suivants :

Houille en gros morceaux pour le chauffage des bateaux à vapeur, par tonne, 33 fr.;

Houille de la grosseur d'une noisette, tout venant, 22 fr.

Vers la fin de l'année dernière, cette espèce de charbon avait atteint le prix de 30 fr.; dans le mois de mars de l'année courante, la houille en gros morceaux était à 42 fr., et au commencement du mois de mai, lorsque le charbon de Newcastle se vendait à 80 fr., celui de la Grand'Combe se payait 60 fr. Il aura sans doute baissé de prix depuis peu, en même temps que le charbon anglais.

En ce qui concerne les variations de prix dans les bassins de la Loire, elles paraissent avoir eu encore un autre motif que ceux que nous venons d'indiquer. Tout le monde sait qu'une grande partie des houillères qui se trouvent entre Lyon et St-Etienne et qui constituent le bassin de la Loire, se sont fusionnées sous le nom de Compagnie des mines de la Loire. Dorénavant toute concurrence cessait, et les administrateurs de la Compagnie se trouvaient maîtres absolus du prix de la houille. La hausse a été énorme depuis dix ans; une pièce émanée d'une réunion d'industriels de Lyon et d'Annonay s'exprime à cet égard comme suit :

« Il y a dix ans, avant l'installation de la Compagnie des mines de la Loire, la houille de la meilleure qualité ne se vendait que 30 à 40 c. l'hectolitre (3 fr. 75 à 5 fr. par tonne). Elle vaut aujourd'hui 1 fr. 60 et plus (10 fr. par tonne et plus), soit une différence de 1 fr. 25, et elle serait ainsi au moins de 300 à 400 0/0 plus cher! »

On doit admettre que les industriels de Lyon et d'Annonay ne se trompent pas lorsqu'ils prétendent que les houilles de meilleure qualité ne coûtaient, il y a dix ans, que 3 fr. 75 c. à 5 fr. par tonne; mais on doit aussi convenir que ce prix n'était pas de nature à pouvoir se maintenir. Si la Compagnie de la Loire a pu réussir à s'établir sur la vaste échelle que nous lui connaissons aujourd'hui, ce fut sans doute grâce à une concurrence désastreuse que se faisaient alors les divers exploitants. Il n'y a, à notre connaissance, aucune houillère au monde où la houille de bonne qualité se vende à 3 fr. 75 c. ou même 5 fr. par tonne. Il existe en France deux houillères qui pourraient céder, peut-être, la houille à ce prix; mais d'abord une de ces houillères ne produit guère de charbon de bonne qualité, et ni l'une ni l'autre ne vendent leur charbon au-dessous de 6 fr. Dans le bassin de la Loire ce prix est tout à fait inadmissible. Les exploitants qui vendaient à un tel prix ne pouvaient guère réaliser de bénéfices et devaient être heureux de se défaire de leurs mines.

La Compagnie de la Loire a dû nécessairement porter le prix de la houille au delà de 5 fr. par tonne; mais de là jusqu'à 20 fr. il y a de la marge. On vendait, jusqu'à la deuxième moitié de l'année passée, à 12 fr. 50 la houille de bonne qualité; puis, vers le mois d'août 1853, la Compagnie a augmenté ses prix au taux que nous venons de citer, c'est-à-dire 20 fr. par tonne de houille de première qualité (prise sur les lieux). Dans une usine située sur le canal de Givors, nous avons constaté, vers la fin de l'année 1853, que le charbon tout venant revenait à 20 fr. la tonne (rendue à l'usine). — La Compagnie de la Loire n'a pas augmenté ses prix par suite des demandes de charbon qui lui ont été faites par le gouvernement pour le service de l'expédition d'Orient; c'est qu'en effet le prix avait déjà atteint un chiffre extrêmement élevé, qui avait provoqué des plaintes générales. Le gouvernement était intervenu à deux reprises : d'abord en défendant la réunion projetée des houillères de la Loire avec celles de la Grand'Combe; ensuite, en novembre 1853, en ordonnant à la Compagnie d'augmenter ses extractions. Les industriels du district demandaient une intervention plus radicale, et il se pourrait bien que ces réclamations aient empêché la Compagnie de la Loire de décréter une nouvelle hausse.

Les mêmes circonstances générales qui ont agi dans le midi de la France, se sont fait sentir dans le nord.

Il y avait deux circonstances qui auraient pu déprimer le prix de la houille belge. C'était d'abord l'ouverture définitive du chemin de fer de l'Est qui réunissait Paris avec le riche bassin houiller de la Prusse rhénane; c'était ensuite la loi douanière du 22 novembre 1853. Cette loi, en effet, qui maintient le droit d'entrée sur la houille belge tel qu'il avait été auparavant (1 fr. 50 par tonne), réduisait de 2 fr. par tonne le droit sur la houille anglaise pour le littoral qui s'étend depuis les Sables d'Olonne jusqu'à Dunkerque, c'est-à-dire depuis la Vendée jusqu'à la frontière belge (réduction de 5 à 3 fr. par tonne).

La houille belge, au lieu de baisser de prix, a pu augmenter.

En effet, nous avons vu que le prix de la houille, en Angleterre, avait augmenté de 7 sh. à 9 sh., c'est-à-dire de 2 fr. 50 c.; en outre, le fret avait augmenté dans la Manche comme partout ailleurs. Le charbon anglais était devenu rare et le charbon belge a plutôt gagné que perdu du terrain de ce côté. (1) La houille de Sarrebruck a de même fait peu de concurrence à la houille belge; l'augmentation de la production a à peine suffi pour couvrir les nouveaux besoins créés par l'exploitation des chemins de fer eux-mêmes, et par les industries qui ne manquent jamais de s'établir dans le voisinage de ces nouvelles voies de communication.

Cette création de nouvelles industries, et l'agrandissement de celles qui existaient, est un caractère général de toute l'année 1852 et de la moitié de 1853. Dans le nord de la France, cette circonstance s'est fait sentir peut-être encore plus que dans le Midi. Les houillères du nord de la France trouvaient de nouveaux débouchés dans les forges qui développaient une grande activité pour la fabrication des rails et des fers de charpente pour les constructions de Paris, et dans les nombreuses distilleries qui s'étaient établies à Lille et ailleurs. La houille belge voyait donc encore de ce côté diminuer la concurrence.

La Belgique, en outre, ressentait plus peut-être que la France elle-même le contre-coup de l'élan donné à l'industrie dans ce dernier pays. Les hauts-fourneaux, grands consommateurs de combustible minéral, sortaient de la léthargie où ils avaient été plongés depuis 1848; la fabrication du coke, perfectionnée à plusieurs reprises, devenait de jour en jour une industrie plus lucrative, et on a vu des ateliers de carbonisation s'élever comme par enchantement.

Nous avons visité le charbon de Charleroi en décembre 1852. La hausse avait déjà commencé depuis quelque temps; les prix étaient arrivés au point de faire de l'industrie des mines une occupation lucrative et ils encourageaient à de nouvelles entreprises minières.

Les différentes espèces de houille se ven-

(1) Pendant les quatre premiers mois de 1852, il était entré en France 1,839,169 quintaux métriques de houille anglaise. Sous l'influence des circonstances que nous venons d'indiquer, l'importation a diminué malgré le dégrèvement, et n'a été que de 1,406,291 quintaux métriques pour les quatre premiers mois de 1854.

dalent à cette époque à des prix que nous avons rapprochés, dans le tableau suivant, des prix de vente actuels.

Prix de vente de la houille à Charleroi, par tonne, à bord du bateau, sur la Sambre :

Désignation de l'espèce de houille.	Prix de vente, par tonnes. Fin 1852.	Milieu 1854.
Houille grasse, en gros morceaux,	16.50	19.50 à 20.00
Houille grasse, en morceaux moyens (gailleterie),	15.50	18.50
Houille demi-grasse, en gros morceaux,	15.00	18.00 18.50
Houille demi-grasse, en morceaux moyens (gailleterie),	»	16.50 17.00
Tout venant gras	»	13.00 12.25
Tout venant demi-gras,	9 à 10.50	11.50 12.50
Menus graineux,	3.50	6.50 7.75

Ainsi, la houille de toutes les espèces a augmenté dans le bassin de Charleroi de 2 fr. 50 c. à 3 fr. 50 c. à peu près par tonne, ce qui pour la houille de qualité inférieure, soit le tout-venant demi-gras, fait une augmentation de 25 à 30 0/0, et pour le charbon de première qualité 20 0/0 de l'ancien prix.

En résumé, l'augmentation du prix de la houille est en partie factice comme dans le bassin de la Loire ; elle est en partie accidentelle comme dans le littoral de la Méditerranée, mais elle a partout, au moins en partie, une base réelle et durable, qui fera que les prix se maintiendront encore longtemps à un taux élevé.

L'augmentation du prix de la houille de bonne qualité dans les divers districts que nous avons plus particulièrement considérés, peut se résumer par le tableau suivant, pour une époque qui embrasse dix-huit mois :

Houille anglaise vendue sur place,	20 à 25 0/0 de l'ancien prix.		
Houille anglaise rendue à Marseille,	100	—	—
Houille de la Grand'Combe, id.	80	—	—
Houille du bassin de la Loire, vendue sur place,	65	—	—
Houille du bassin de Charleroi, vendu sur place,	20 à 25	—	—

(*Annales forestières.*)

Forges.

SAINT-DIZIER.

La nouvelle importante de la semaine, en ce qui touche à la métallurgie, est la foire de Chalon. On a conservé à cette réunion l'ancien prix de 230 fr.

Tant en Angleterre qu'en Belgique, les centres producteurs présentent toujours un grand courant d'affaires. Liége et Charleroi offrent une fermeté remarquable par suite de propositions à l'extérieur. Les marchés de Londres et de Glascow ont regagné de suite la légère différence qu'ils avaient perdue à l'avant-dernière clôture.

Quant à nos prix de place, ils sont raisonnés par continuation sur les mêmes bases et les mêmes conditions. On a fait de la fonte affinage à 155 fr. Elle est tenue par d'autres producteurs ferme encore à 160 fr. A la foire de Chalon, nos fontes ont obtenu 170 et 175 fr. Les fers se traitent sans changement aux prix indiqués dans nos chroniques précédentes.

Les fontes fines de Comté sont toujours recherchées. Il n'en est pas de même pour celles de qualité inférieure, qui trouvent plus difficilement à se placer. Les fontes anglaises pouvant arriver à Lyon à 240 fr., par suite d'une forte réduction sur le prix de transport, vont créer aux usines françaises une fâcheuse concurrence.

PARIS.

Les fers se tiennent, quant à présent, à 340 et 330 les laminés. Les transactions sont lentes et difficiles, et pourtant, vu le peu de marchandises en magasin, on croit à une hausse de 10 fr. ; ce n'est encore qu'un bruit.

En fonte pour fusion, il y a baisse légère, en ce sens qu'on la tient au prix le moins élevé de la cote. Française, 210 215 fr.; écossaise, 225 f.; anglaise, 245 fr.

La cote des métaux a subi de nombreuses variations : c'est la baisse qui domine.

La tenue du cuivre continue à être bonne; les avis d'Angleterre annoncent le maintien ferme des prix à la réunion de Londres. Cette fermeté passera inévitablement chez nous. En attendant, on fait les prix suivants sur la place de Paris.

	les 100 kil.
Cuivre de Russie,	fr. 320 325
d'Angleterre,	315 320
d'Australie,	320
du Chili,	295
de Suède,	300 305
laminé jaune,	320
laminé rouge,	345 350

Les affaires en étain restent dans le même état ; les avis défavorables de la Hollande expliquent facilement cet état de choses; depuis quinze jours cet article a diminué de 3 fr. ; les prix à Paris ont fait un pas en arrière sous cette influence.

	les 100 kil.
Etain anglais,	fr. 320
de Banca,	312 50
des Détroits,	307 50
Pérou brillant,	300
Pérou terne,	300

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 8 juillet :

Les gueuses d'Ecosse n'ont pas varié de 50 c. par tonne pendant la semaine. Les derniers jours, mande-t-on, ont été assez calmes en montrant toujours la même fermeté. Voici les cours de clôture : 110 fr., au comptant, les bons numéros.

Les rails ont profité du mouvement d'affaires: on remarque une amélioration dans la tenue des prix.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 7 août prochain, à Chambéry, à une heure.

Tout porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes ou des procurations aura lieu, contre la présentation des titres, à partir du 25 courant jusqu'au 4 août, à deux heures :

A Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, chez MM. J. de Fernex et Cᵉ ;

A Londres, 38, Frogmorton street, chez MM. sir John Easthope et Cᵉ.

Paris, le 21 juillet 1854.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire,

L. LE PROVOST.

L'inauguration des travaux aura lieu le même jour.

Correspondance.

M. E. P., en Alsace. — N° 1, voici dans quel ordre vous devez vendre : 7, 5, 4, 6, 1, 8, 3, 2. — N° 2, les nᵒˢ 2 et 3. — N° 3, 1, 6, 4. — N° 4, 7 et 5. — N° 5, ce n'est pas une valeur de notre spécialité; mais le classement que nous lui donnons vous indique ce que nous en pensons.

M. A. E. X. — N° 1, oui. — N° 2, certainement. — N° 3, oui. — N° 4, Midi. — N° 5, le Midi. — N° 6, Méditerranée. — N° 7, lisez notre numéro de samedi dernier. — N° 8, c'est possible. — N° 9, non, à cause des nouvelles concessions acceptées par les Compagnies. — N° 10, 40 fr. — N° 11, non.

M. V., à Autun. — N° 1, l'année prochaine. — N° 2, non, gardez.

M. Æ., à Saint-Quentin (Aisne). — N° 1, c'est probable. — N° 2, à 100 fr. au moins au-dessus du cours actuel. — N° 3, non.

M. A. P., à Chambley. — Nᵒˢ 1 et 2, non. — N° 3, non.

M. V., à Château-Renard. — Reçu, fait. — N° 1, il n'y en a pas encore eu. — N° 2, Orléans, Nord, Lyon, Marseille.

M. P., à Limoges. — Vendez les nᵒˢ 2 et 1, et achetez Marseille et Midi.

M. X, à Metz. — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, 7 à 9. — N° 4, c'est probable.

M. D., à Strasbourg. — N° 1, vendez A, R, D; achetez B, E, L.

M. L., à Nancy. — N° 1, c'est probable. — N° 2, lisez notre numéro de samedi dernier.

M. R., à Saint-Quentin. — N° 1, nous faisons l'achat et la vente de toutes les valeurs moyennant une commission de 1/4 0/0, dans laquelle se trouve compris le 1/8 de l'agent de change.

M. N., à Sarrelouis. — N° 1, probablement. — N° 2, oui. — N° 3, non. — N° 4, 1, 3, 5, 7. — N° 5, vous pouvez expédier les fonds.

M. B., à Colmar. — Reçu, fait. — N° 1, on vous a expédié les titres. — N° 2, très-beaux résultats.

M. V., à Bordeaux. — N° 1, vers la fin d'août. — N° 2, adressez-vous au Conseil d'administration.

M. P., à Angoulême. — N° 1, oui. — N° 2, dans l'ordre suivant : *a, d, i, b.*

M. S., à Quimper. — Reçu, fait ; vous êtes crédité.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 9 au 15 juillet 1854.

142,480 voyageurs	384,809 76
Bagages, marchandises, etc	418,203 74
TOTAL	803,013 50

Semaine correspondante de 1853.

116,402 voyageurs	358,730 35
Bagages, marchandises, etc	310,322 14
PRODUIT total	669,052 49

Recette totale du 1er janvier au 15 juillet

1854	19,711,326 27
1853	16,943,355 13
DIFFÉRENCE	2,767,971 14

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 9 au 15 juillet 1854.

20,673 voyageurs	107,429 25
Bagages, marchandises, etc	100,681 10
TOTAL de la semaine	208,110 35
Semaine correspondante de 1853	230 406 45
TOTAL de l'exercice courant	478,698 15
Exercice correspondant de 1853	482,929 30

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 9 au 15 juillet 1854.

13,581 voyageurs	38,125 60
Bagages, marchandises, etc	50,644 85
TOTAL de la semaine	88,770 45
Semaine correspondante de 1853	102,845 15
TOTAL de l'exercice courant	1,770,863 55
TOTAL de l'exercice correspondant	1,663,145 30

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 9 au 15 juillet 1854.

Grande vitesse) 46.204 voyageurs	267,721 25
Petite vitesse) Bagages, marchand.	198,067 10
TOTAL de la semaine	465,788 35
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	10,151,207 35
TOTAL	10,616,995 70
Semaine correspondante de 1853	392,128 75
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	9,741,514 40
TOTAL de l'exercice correspondant	10,133,643 15

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) pour le service de la grande vitesse, a eu lieu le 10 juillet 1854.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 9 au 15 juillet 1854.

Voyageurs	383,494 99
Bagages, marchandises, etc	487,868 88
TOTAL	871,363 87
Semaine correspondante de 1853	695,582 36
Différence en faveur de 1854	175,781 51
Recettes du 1er janvier au 15 juillet.	21,918,089 76
Recette correspondante de 1853	17,107,221 48
Différence en faveur de 1854	4,810,868 28

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 28e semaine.

Du 9 au 15 juillet 1854.

Voyageurs	275,327 00
Marchandises	333,937 23
TOTAL de la semaine	609,264 23
Recettes antérieures	15,935,798 08
TOTAL GÉNÉRAL	16,545,062 31
28e semaine de 1854	609,264 23
Semaine correspondante de 1853	592,863 03
Différence en faveur de 1854	16,399 20
Exercice 1854	16,545,062 31
Id. 1853	13,854,589 87
Différence en faveur de 1854	2,690,472 44

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 9 au 15 juillet 1854

Voyageurs	11,551 15
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	17,337 25
TOTAL	28,888 40
Recettes antérieures	849,185 20
TOTAL	878,073 60

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 10 au 16 juillet 1854.

Ouest. — 13,646 voyageurs (gr. vitesse	62,404 15
(Petite vitesse)	43,700 32
TOTAL	106,104 47
Rive droite. — 50,543 voyageurs	49,974 95
Rive gauche — 37,584 voyageurs	29,613 25
TOTAL	185,692 67
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	68,465 06
Rive droite	42,359 90
Rive gauche	27,006 05
TOTAL	137,831 01

Recette totale du 1er janvier au 16 juillet 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	3.689,915 74
Idem. — 1853	3,180,462 71

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 423 kilomètres.)

Recettes du 2 au 8 juillet 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	88,670 20
Bagages et marchandises	115,722 05
TOTAL de la semaine	204 392 25
Semaine correspondante de 1853	168,971 35
Augmentation	35,420 90

Section de Valence à Avignon.

Voyageurs	38,367 10
Bagages et Marchandises	14,233 85
Total des trois jours	52,600 95
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	257,193 20
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	5,192,155 33
Recette correspondante de 1853	4,008,706 22
Augmentation	1,183,449 11

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 2 au 8 juillet 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

22,754 voyageurs, grande vitesse	44,781 74
Petite vitesse	136,725 39
Services annexes	7,341 25
TOTAL	186,851 20

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	39 918 28
Petite vitesse	118,691 63
Services annexes	6,195 86
TOTAL	164,805 77

Recette totale du 1er janvier au 25 juin

1854	4,701,772 23
1853	4,022,146 15

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juin 1854.

Voyageurs St-Germain	228,880		
id. Auteuil	221,586		
Total	450,466	Recettes.	237,694 7
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			87,581 55
Total			325,276 50

juin 1853.

Voyageurs	263,639	Recettes	275,999 89
Différence en faveur de 1854			49.276 41

COMPARAISON :

Les six mois de 1854 ont donné	1,399,073 10
La même période de 1853 a donné	1,132,705 39
Différence en faveur de 1854	266,367 71

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1853, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2668
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du premier semestre 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 45 et 50 des statuts, soit 4 fr. 20 c. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures, à partir du 1er juillet courant, contre la remise du premier coupon des actions définitives.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Service des emprunts. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts sont payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet courant :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune ;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le lundi 31 juillet 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 10 juillet prochain, de 10 heures à 3 heures, pour retirer leurs cartes d'admission: ils auront à produire, à cet effet, leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,

Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de Paris à Rouen le 1er août 1845, sont prévenus que le tirage des 27 obligations de cet emprunt, remboursable le 6 juillet courant, a eu lieu en séance publique le 30 juin 1854, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie le 1er août 1845, sont prévenus que les obligations portant les numéros 4,506, 4,509, 4,513, 4,515, 4,517, 4,521, 4,530, 4,533, 4,535, 4,543, 4,545, 4,551, 4,553, 4,554, 4555, 4,557, 4,558, 4,559, 4,560, 4,562, 4,565, 4,569, 4,570, 4,571, 4,577, 4,578 et 4,582, désignés par le sort au tirage du 30 juin 1854, sont remboursées à raison de 1,250 fr. chacune, depuis le 6 juillet courant, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 heures à 3 heures.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

Service au 1er juillet 1854.

7 départs de Paris pour Rouen : 7 h. — 9 h. express. — Midi. — 4 h. — 6 h. (la semaine). — 8 h. — 11 h.

5 départs pour le Havre : 9 h. express. — Midi — 1 h. express (la semaine), — 6 h. — 11 h.

4 départs pour Dieppe : 9 h. express. — 1 h. express (la semaine) — 6 h. — 11 h.

3 trains express : 1° à 9 h. matin, en 2 h. 25 m pour Rouen. — En 4 h. 25 ms pour Dieppe, et en 5 h. pour le Havre.

2° A 1 h. en 4 h. pour Dieppe, et en 4h. 15 m. pour le Havre.

3° A 6 h. du soir (la semaine). — En 2 h. 30 m. pour Rouen, et en 4 h. 50 m. pour le Havre et Dieppe.

Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur, en 35 minutes ; à Caen, en 3 heures. — De Dieppe au Tréport, en 3 heures.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

APPEL DE 50 FR. PAR ACTION. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,

Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que le coupon de 25 fr. leur est payé depuis le 1er juillet courant, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de 15 obligations peuvent faire, dès maintenant, le dépôt de leurs coupons.

Il leur sera délivré avec un récépissé, un numéro d'ordre qui leur donnera droit d'opérer, à partir du 1er juillet, le recouvrement des sommes qui leur seront dues.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

GRAND CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des titres désignés ci-après qu'il est payé, à partir du 1er juillet courant, un semestre d'intérêt :

Sur les actions et obligations du Grand-Central ; les obligations de Rhône-et-Loire et les divers titres d'emprunts ou dettes des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

La somme à payer sur les actions du Grand-Central a été fixée à 4 fr. 75 c. (250 fr. versés par action, dont 50 fr. à partir du 10 février seulement).

Les paiements s'effectueront ainsi qu'il suit :

A Paris, dans les bureaux du Crédit mobilier, 16, place Vendôme, sur toutes les valeurs ci-dessus ;

A Lyon, au siége de la direction, rue de Bourbon, n° 8, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire ;

A Saint-Etienne, sur les obligations de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire et de Saint-Etienne à Lyon.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire général,
A. Courpon.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

MM. les porteurs des obligations trois pour cent sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50, échu le 1er juillet est payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

Le dépôt des coupons sera reçu dans les bureaux de la Compagnie, dater du 20 juin.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

MM. les porteurs de l'emprunt de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille, qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1er juillet courant, est payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux art. 6 et 44 des statuts, les intérêts échus du premier semestre 1854, sur les versements effectués, sont payés, à partir du 6 juillet 1854 :

A Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, 23 ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 2, Capel-Court ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers, 9, Corraterie.

A Lyon, à la caisse du syndicat des agents de change.

Le Directeur de la Compagnie
A. Jordan.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de 50 fr. est fait sur les actions, aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 15 juillet prochain, tous les jours, les fêtes et dimanches exceptés, de 10 heures à 2 heures, à Paris, à la caisse de la Compagnie, 23, rue Laffitte ;

A Lyon, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres au porteur, lesquels, à dater du 5 août, seront seuls admis à la négociation.

Les intérêts courront, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1854.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 31 décembre prochain, sous la condition, pour ceux qui l'effectueront après le 31 juillet, de tenir compte à la Compagnie de l'intérêt à 4 0/0, à partir du même mois, lequel se compensera avec l'intérêt servi par elle.

Tout versement qui n'aura pas été effectué au 31 décembre 1854, donnera lieu, à partir de cette date, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,
Alph. Baudin.

CHEMIN DE FER

DE DIJON A BESANÇON

Le liquidateur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions qu'ils peuvent, depuis le 1er juillet, déposer leurs titres pour en opérer l'échange contre des actions du chemin de fer de Paris à Lyon.

Le liquidateur rappelle à MM. les actionnaires que l'échange a lieu dans la proportion de sept actions de Dijon contre cinq actions de Lyon.

Le dépôt des titres se fait au siége de la liquidation, 66, rue Basse-du-Rempart, de 10 heures à 2 heures.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel de 5 fr. par action, à raison de 4 0/0 l'an, sur 250 francs versés, est payé, depuis le 1er juillet :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33 ;

A Toulouse, chez MM. T. et P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire de la Compagnie,
G^e. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER.

DE NARBONNE A PERPIGNAN.

ADJUDICATION. — MM. les entrepreneurs de travaux publics seront admis, jusqu'au 15 août 1854 exclusivement, à soumissionner sur simple série de prix les travaux d'art et de terrassement de chacun des trois lots du chemin de fer de Narbonne à Perpignan, avec faculté de réunir les trois lots en un seul, dans leur soumission.

On pourra soumissionner séparément les grands ouvrages d'art.

On pourra prendre connaissance dans les bureaux du chemin de fer à Narbonne, des séries de prix, des devis et cahiers des charges, et des conditions de l'adjudication.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de rappeler au public qu'elle reçoit gratuitement en dépôt les titres ci-après, savoir :

Les actions de la Société générale de Crédit mobilier;

Les actions de la Compagnie des chemins de fer du midi ;

Les actions et obligations du chemin de fer Grand-Central ;

Les actions et obligations du chemin de Saint-Germain ;

Les actions de la Société des mines de la Silésie ;

Les obligations de Rhône-et-Loire et les titres de Saint-Étienne à Lyon.

Les dépôts s'opèrent, soit par des certificats nominatifs, délivrés aux porteurs, soit en compte courant.

Tout déposant titulaire de 25 titres a droit à l'ouverture d'un compte courant, et peut, dans ce cas, en disposer par des mandats directs, ou par des mandats de virement.

Les intérêts et dividendes touchés, sans frais, pour le compte des parties, sont payés sur mandats directs ou sur des mandats de virement.

MINES DE HOUILLE DE PORTES ET SÉNÉCHAS

bassin septentrional d'Alais (Gard), A VENDRE (sur une seule enchère), en la chambre des notaires de Paris, le mardi 12 septembre 1854. — Superficie : 9 kilomètres carrés et 8 hectares. La houille est de première qualité ; l'extraction quotidienne est actuellement de 500 tonnes, et peut être facilement portée à 1,200 tonnes.

Mise à prix : 2,500,000 fr.

S'adresser à Mes Baudier et Dufour, notaires à Paris, et à Me Lepelletier, avocat liquidateur de la Société, propriétaire desdites mines, rue de la Chaussée-d'Antin, 38, de deux à quatre heures, et, pour visiter les mines, sur les lieux, à M. Delagrange, ingénieur.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 8 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 1 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :
ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN.

Modifications du service à dater du 5 juin 1854.

1er TRAIN N° 11.

Le train n° 11, partant de Paris à midi et de Rouen (rive droite) à 4 heures 45 minutes du soir, arrivera à Dieppe à 6 heures 15 minutes du soir, au lieu de 6 heures 55 minutes.

La marche de ce train sera, en conséquence, modifiée de la manière suivante sur la ligne de Dieppe :

Maromme, départ à 4 h. 54 m. soir au lieu de 4 h. 58 m. — Malaunay, départ à 5 h. 1 m. soir au lieu de 5 h. 9 m. — Monville, départ à 5 h. 11 m. soir au lieu de 5 h. 23 m. — St-Victor, départ à 5 h. 33 m. soir au lieu de 5 h. 52 m. — Auffay, départ à 5 h. 43 m. soir au lieu de 6 h. 8 m. — Longueville, départ à 5 h. 54 m. soir au lieu de 6 h. 24 m. — Dieppe, arrivée à 6 h. 15 m. soir au lieu de 6 h. 55 m.

2e TRAIN N° 14.

Le train n° 14, arrivant à Paris à 11 heures 5 minutes du soir, sera ajouté au service sur la ligne de Dieppe.

La marche de ce train sera, en conséquence, réglée de la manière suivante :

Ligne de Dieppe.

Dieppe, départ à 6 h. 45 m. soir. — Longueville, départ à 7 h. 3 m. soir. — Auffay, départ à 7 h. 17 m. soir. — Saint-Victor, départ à 7 h. 25 m. soir. —Monville, départ à 7 h. 43 m. soir. — Malaunay, départ à 7 h. 53 m. soir. — Rouen (rive droite), arrivée à 8 h. 6 m. soir.

Ligne du Havre.

Havre, départ à 6 h. soir. — Beuzeville, départ à 6 h. 32 m. soir au lieu de 6 h. 36 m. — Bolbec-Nointot, départ à 6 h. 41 m. soir au lieu de 6 h. 45 m. — Yvetot, départ à 7 h. 7 m. soir au lieu de 7 h. 8 m. — Motteville, départ à 7 h. 17 m. soir au lieu de 7 h. 18 m.— Barentin, départ à 7 h. 33 m. soir au lieu de 7 h. 37 m. — Rouen (rive droite), arrivée à 7 h. 52 m. soir au lieu de 8 h.

Ligne de Rouen.

Rouen (rive droite), départ à 8 h. 20 m. soir au lieu de 8 h. 15 m. — Tourville, départ à 8 h. 45 m. soir au lieu de 8 h. 30 m. — Saint-Pierre, départ à 9 h. 7 m. soir au lieu de 9 h. 4 m. — Mantes, départ à 10 h. 1 m. soir au lieu de 9 h. 59 m. — Paris, arrivée à 11 h. 5 m. soir au lieu de 9 h. 59 m.

3e TRAIN N° 29.

Rouen (rive droite), départ à 7 h. 45 m. du matin. — Maromme, départ à 8 h. du matin. — Malaunay, départ à 8 h. 11 m. du matin. — Monville, départ à 8 h. 25 m. du matin. — Saint-Victor, départ à 9 h. 7 m. du matin. — Auffay, départ à 9 h. 23 m. du matin. — Longueville, départ à 9 h. 39 m. du matin. — Dieppe, arrivée à 10 h. 10 m. du matin.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A NANTES

et dans ses environs. — *Un joli volume orné d'une carte et de dix jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 *fr.* — Broché, 1 *fr.* 50.

Visiter la Touraine, l'Anjou et la Bretagne dans un même *Guide du Voyageur*, c'est à coup sûr une bonne fortune. Tout a été dit sur la Touraine et sur l'Anjou, que l'on a justement nommés le beau jardin de la France. Notre Guide décrit les châteaux, les sites merveilleux de la Loire, du Cher, du Maine et les traditions laissées en si grand nombre par la royauté dans ces belles provinces.

Comme contraste et pour compléter ce tableau par une ombre grandiose, le Guide vous introduit ensuite dans la vieille et sévère Armorique, dans cette noble Bretagne, où les actions héroïques abondent. Les noms des ducs de Bretagne, le nom plus doux et non moins grand de la belle Anne de Bretagne qui apporta à la couronne de France, comme joyau d'épousée, sa grande province ; tout cela est resté dans les pages de l'histoire de France.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La baisse trouve beaucoup de résistance sur notre 3 0/0 aux cours actuels. Lorsque les cours sont arrivés à 70 50, des demandes se sont multipliées de tous les côtés, tant au comptant qu'à terme. Il semble que l'on considère le cours de 70 fr. comme infranchissable en baisse. Il existe encore des capitaux disponibles considérables qui se hâteraient de profiter de pareils cours pour faire de nouveaux placements.

Les bruits relatifs à la récolte des céréales ont aussi disparu; le temps s'est mis enfin au beau fixe, et, quoique la continuation des pluies et des orages aient versé beaucoup de blés aux environs de Paris, on a reçu les rapports les plus favorables sur l'ensemble de la récolte, qui dépassera, dit-on, plus d'un tiers une année ordinaire.

La rente 3 0/0, qui s'était relevée lundi dernier à 71 80, a été précipitée de nouveau à 70 30; mais la baisse s'est arrêtée à ce cours, et l'on est revenu aux environs de 71. Les affaires sont d'ailleurs très-peu avancées sur la rente.

On s'est beaucoup étonné des brusques variations qu'éprouvent depuis quelque temps les consolidés anglais. Ces mouvements saccadés s'expliquent par la différence qui existe entre les consolidés anglais et le taux actuel de l'escompte.

Les actions de chemins de fer ont été beaucoup plus fermes que la rente. L'attention des spéculateurs s'est portée surtout spécialement sur quelques lignes. Les actions de Lyon ont donné lieu à beaucoup d'affaires; de nombreux achats ou lieu de 930 à 935; elles sont fermement tenues aux environs de 940. Les actions de Lyon à la Méditerranée ont éprouvé de nombreuses oscillations. Elles ont rétrogradé à 830, mais elles se sont relevées chaque fois avec beaucoup d'élasticité à 845 et même à 855.

Les actions du Havre sont tenues très-fermes. Il se présente beaucoup de demandes au-dessous de 580. Néanmoins on n'a pas pu encore franchir le cours de 600; cependant le *Moniteur* d'aujourd'hui a publié le décret qui modifie les articles des statuts de la Compagnie relatifs à l'amortissement. La Compagnie est désormais autorisée à répartir son amortissement sur toute la durée de sa concession.

Les actions de l'Est ont été lourdes pendant les premiers jours de cette semaine. Cependant les demandes ont commencé à reparaître surtout sur les actions nouvelles. C'est, comme on sait, le mois prochain que doivent commencer les travaux de la grande ligne de Mulhouse, et la Compagnie est décidée à les poursuivre avec une très-grande activité.

Les actions du Midi sont très-fermes; la Compagnie se met en mesure d'ouvrir la section de Bordeaux à Bayonne, de manière à ce que Leurs Majestés l'Empereur et l'Impératrice puissent inaugurer la voie à leur retour de Biarritz, vers le 10 août prochain. Les actions du Midi, qui avaient penché à 590, ont repris tout à coup à 610 et à 615.

Le Grand-Central éprouve peu de variations. Il se soutient faiblement de 490 à 495.

Les actions d'Orléans donnent lieu à des opérations peu importantes en spéculation, mais elles sont toujours fort recherchées au comptant pour les placements sérieux. Elles ont repris plusieurs fois de 1145 à 1160.

Les autres lignes ont éprouvé peu de variations, mais elles se tenaient avec beaucoup de fermeté.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 13 jusqu'à celle du 20 juillet :

La rente 3 0/0 a monté de 70 70 à 71 60; elle est restée à 70 90 au comptant et à 70 70 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 97 90 à 98; elle est restée à 97 50.

La Banque de France a varié de 2,850 à 2,860.

Les actions du Nord ont monté de 808 75 à 822 50; elles ont fermé à 813 75.

L'Est a monté de 772 50 à 782 50; il est resté à 773 75; les nouvelles de l'Est ont varié de 610 à 625; elles ont fermé à 622 50.

Lyon a monté de 922 50 à 947 50; il est resté à 940.

Lyon à la Méditerranée a monté de 827 50 à 850; il est resté à 841 25.

Genève a varié de 495 à 507 50; il est resté à 505.

L'Ouest a repris de 635 à 642 50.

Cherbourg a varié de 515 à 525.

Dijon a monté de 650 à 675.

Orléans a monté de 1,147 50 à 1,165; il est resté à 1,155 au comptant et à terme.

Rouen a monté de 1,005 à 1,025, il a fermé à 1,017 50.

Le Havre a monté de 570 à 575; il a fermé à 582 50.

Bâle ne varie pas du cours de 390.

Saint-Germain a fléchi de 695 à 680; il est resté à 687 50.

Le Midi a monté de 592 50 à 607 50 au comptant et à 615 à terme; il est resté à 605.

Le Grand-Central a varié de 490 à 497 50; il est resté à 490.

Saint-Rambert a fléchi de 440 à 400.

Dieppe s'est tenu à 290; Versailles, de 310 à 315; la Teste, à 240; Sceaux, à 190.

Le chemin de fer sarde est très-recherché à 435.

Samedi. — Les cours de nos fonds ont été soutenus par une forte hausse des consolidés anglais. Les chemins de fer étaient très-demandés. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 85 à 70 95, et à terme de 70 75 à 71; le 4 1/2 0/0, de 97 25 à 97 50 au comptant; la Banque a monté de 5 à 2,860. Le Crédit foncier a fait 592 50; le Crédit mobilier, 692 50; le Nord, 807 50 à 812 50; l'Est, de 770 à 773 75; les nouvelles de l'Est, de 620 à 618 75; Lyon, de 921 25 à 930; Orléans, de 1,145 à 1,150; Rouen, de 1,018 75 à 1,020; le Havre, de 567 50 à 583 75; Saint-Germain, de 685 à 688 75; le Midi, de 597 50 à 592 50; le Grand-Central, de 487 50 à 490; l'Ouest, de 640 à 635; Cherbourg, de 518 75 à 517 50. Dijon s'est tenu à 650; le chemin Sarde, à 460.

Lundi. — Les consolidés étant encore arrivés en forte hausse, nos fonds était très-demandés au début. Mais les cours ont ensuite rétrogradé par suite des nouvelles fâcheuses d'Espagne. La liquidation des chemins de fer s'est fait e Le 3 0/0 a fait au comptant 71 60 et il est resté à 71 20, et a varié à terme de 71 80 à 71 10. Le 4 1/2 0/0 a fait 98. La Banque a fléchi de 5 à 2,855. Le Crédit foncier a varié de 595 à 597 50; le Crédit-mobilier de 705 à 697 50; le Nord, de 822 50 à 817 50; l'Est, de 782 50 à 780; les nouvelles de l'Est, de 622 50 à 612 50; Lyon, de 950 à 937 50; la Méditerranée, de 847 50 à 840; Orléans, de 1,166 25 à 1,160, Rouen a fait 1,025; Le Havre, de 592 50 à 585; l'Ouest, de 615 à 630; le Grand-Central, de 495 à 491 25; Saint-Germain, 700; Genève, 505; Cherbourg, 520; Dijon, 650; le Midi, 600; Versailles, 310.

Mardi. — La cote de Londres est arrivée avec 1 0/0 de baisse. Nos chemins de fer se tenaient mieux que la rente. Le 3 0/0 a varié au comptant de 70 60 à 70 35, et à terme de 70 60 à 70 45. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 50 au comptant. La Banque a fléchi de 5 à 2,855. Le Crédit foncier a fait 595; le Crédit mobilier, 681 25 et 677 50; les actions du Nord, de 812 50 à 807 50; l'Est, de 775 à 772 50; les nouvelles de l'Est, de 535 à 512 50; Lyon, de 933 75 à 932 50; Orléans, de 1,152 50 à 1,147 50; Rouen, de 1,010 à 1,007 50; le Havre, de 570 à 575. Le Midi était à 600; le Grand-Central, 490; l'Ouest, à 635; le Cherbouag, à 515; Dijon, à 650.

Mercredi. — La bourse était plus ferme, quoique les consolidés fussent encore arrivés avec 1/8 de baisse. Les chemins de fer étaient tous très-demandés. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 75 à 70 60, et à terme, de 70 70 à 70 60. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 70; la Banque de France, 2,855; le Crédit foncier, 590 à 592 50; le Crédit mobilier, 678 75 à 682 50; le Nord, 808 75 à 812 50; l'Est, 775 à 770; les nouvelles de l'Est, 615 à 618 75; Lyon, 932 50 à 935; la Méditerranée, 830 à 840; Orléans, 1,145 à 1,155; Rouen, 1,000 à 1.007 50; le Havre, 580 à 585; Saint-Germain, 680 à 682 50; le Grand-Central, 490; le Midi, 600; Dijon, 650; Cherbourg, 525; l'Ouest, 640 à 637 50.

Jeudi. — Les consolidés anglais étant arrivés avec 5/8 de hausse; les premiers cours de notre 3 0/0 étaient fermes, mais on a ensuite rétrogradé de 71 à 70 70 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 50; la Banque de France, 2,860; le Crédit foncier, 592 50. Le Crédit mobilier a varié de 700 à 685; le Nord, de 817 50 à 813 75; l'Est, de 782 50 à 773 75; les nouvelles de l'Est, de 625 à 622 50; Lyon, de 945 à 940; Orléans, de 1,165 à 1,155; Rouen, de 1,020 à 1,017 50; le Havre, de 585 à 582 50; la Méditerranée, de 845 à 841 25; le Grand-Central, de 497 50 à 490; le Midi, de 607 50 à 605. Dijon a fait 655; l'Ouest, 642 50; Cherbourg, 525; Saint-Germain, de 690 à 687 50.

Vendredi. — Les nouvelles de Madrid ont un peu inquiété la spéculation; cependant les transactions étaient nulles et les variations sans importance. La rente 3 0/0 a fait de 70 70 à 70 60 au comptant et de 70 60 à 70 50 à terme; le 4 1/2 0/0, 97 50. La Banque a monté de 5 à 2,865. Le Crédit foncier a fait 785; le Crédit mobilier, 680 à 675; le Nord, de 811 25 à 812 50; l'Est, de 772 50 à 770; les nouvelles de l'Est, de 618 75 à 616 25; Lyon, de 937 50 à 940; Orléans, de 1,160 à 1,155; Rouen, de 1,020 à 1,017 10; le Havre, de 585 à 582 50; la Méditerranée, de 840 à 837 50. Le Grand-Central était à 492 50; le Midi, à 602 50; Saint-Germain, à 685; Genève, à 500; l'Ouest, à 642 50; Cherbourg, à 520; Dijon, à 650.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 15 au 21 juillet 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émis.	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 15. Compt.	Samedi 15. Terme	Lundi 17. Compt.	Lundi 17. Terme	Mardi 18. Compt.	Mardi 18. Terme	Mercredi 19. Compt.	Mercredi 19. Terme	Jeudi 20. Compt.	Jeudi 20. Terme	Vendredi 21. Compt.	Vendredi 21. Terme
710	9	99	400.000	400	tout	50 fr	janv. juillet	Nord	812 50	812 50	817 50	817 50	807 50	807 50	812 50	815 ..	813 75	816 25	812 50	812 50
tout		99	72.000	500	tout	80 fr.	août février	Paris à Rouen	1030 ..	1030 ..	1025 ..	1025 ..	1017 50	1000 ..	1017 50	1012 50	1017 50	1030 ..	1017 50	1015 50
93		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	583 75	580 ..	585 ..	585 ..	575 ..	580 ..	582 50	585 ..	580 50	582 50	582 50	580 ..
51	72	99	36.000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	janv. juillet	Caen et Cherbourg	517 50	»	520 ..	»	515 ..	»	525 ..	»	525 ..	»	520 ..	»
tout	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	698 75	685 ..	700 ..	690 ..	680 ..	680 ..	695 ..	687 50	687 50	685 ..	685 ..	685 ..
tout	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	310 ..	»	310 ..	»	310 ..	»	»	»	340 ..	»	»	»
174	530	99	30.000	500	250	21 fr.	chaq. année	Ouest	635 ..	640 ..	640 ..	640 ..	635 ..	635 ..	640 ..	»	642 50	»	642 50	637 50
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	195 ..	»
1196	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre	Orléans	1150 ..	1155 ..	1160 ..	1160 ..	1147 50	1147 50	1155 ..	1152 50	1155 ..	1155 ..	1160 ..	»
627	724	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	Paris à Strasbourg	773 75	772 50	780 ..	780 ..	770 ..	771 25	770 ..	770 ..	773 75	775 ..	770 ..	770 ..
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles.	648 75	647 50	642 50	640 ..	642 50	642 50	648 75	647 50	622 50	646 25	645 25	645 ..
141	200	99	84.000	250	tout	11 fr.	avril.	Strasbourg à Bâle	»	»	390 ..	»	391 ..	»	»	»	»	»	395 ..	»
283	512	99	240.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	930 ..	935 25	937 50	937 50	930 ..	931 25	935 ..	937 50	940 ..	940 ..	940 ..	935 ..
»	127	99	32.200	500	250	5 0/0 (1).	janv. juillet	Dijon à Besançon	650 ..	»	650 ..	»	651 ..	»	650 ..	»	655 ..	»	»	»
»	227	99	50.000	500	200	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	»	502 50	505 ..	»	500 ..	500 ..	505 ..	501 75	505 ..	502 50	500 ..	»
304	672	99	90.000	500	300	18 fr	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	832 50	831 25	840 ..	837 50	835 ..	837 50	840 ..	837 50	841 25	842 50	837 50	837 50
»	850	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	592 50	595 ..	600 ..	600 ..	600 ..	595 ..	597 50	597 50	605 ..	607 50	605 ..	605 ..
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	218 ..	»	»	»	242 ..	»
150	915	99	180.000	500	250	4 0/0.	avril octobr.	Grand Central	490 ..	490 ..	491 25	491 25	490 ..	490 ..	490 ..	490 ..	490 ..	492 50	491 50	490 ..
»	»	»	»	500	200	4 0/0		St Rambert à Gren.	»	»	»	»	»	»	»	»	500 ..	»	465 ..	»
»	40	80	12.800	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	30	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux

	Samedi 15. Compt.	Samedi 15. Terme	Lundi 17. Compt.	Lundi 17. Terme	Mardi 18. Compt.	Mardi 18. Terme	Mercredi 19. Compt.	Mercredi 19. Terme	Jeudi 20. Compt.	Jeudi 20. Terme	Vendredi 21. Compt.	Vendredi 21. Terme
Rente 3 0/0	70 95	71 ..	71 20	71 10	70 85	70 45	70 60	70 60	70 90	70 75	70 60	70 5
Rente 4 1/2 0/0	97 50	»	98 ..	»	97 50	»	97 70	»	97 50	»	97 50	»
Banque de France	2890 ..	»	2835 ..	»	2855 ..	»	2855 ..	»	2850 ..	»	2845 ..	»
Crédit mobilier	672 50	681 25	697 50	697 50	677 50	672 50	682 50	680 ..	685 ..	685 ..	675 ..	678 75
Comptoir national	578 50	572 50	575 ..	»	575 ..	»	577 50	»	580 ..	»	587 50	587 50
Banque foncière	502 50	503 75	507 50	505 ..	502 50	»	502 50	502 50	502 50	500 ..	500 ..	»
Dº Obligations (Cert.)	935 ..	»	938 50	»	932 50	»	940 ..	»	945 ..	»	935 ..	»
Dº Obligations de 500 fr.	435 ..	»	435 ..	»	435 ..	»	435 ..	»	435 ..	»	»	»
Dº 10e d'Obligations	97 50	»	»	»	»	»	»	»	97 50	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 15 au 21 juillet 1854.

Date des emprunt	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1851.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	83.000	50 —	1.030	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	80.000	99 —	545	375	625	5 0/0	»	Dº
1852.	181.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº.	3.300	99 —	1105	tout.	1.250	5 0/0	assemb. gén.	Dº
Dº	50.500	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1849.	10.000	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº	6.000	43 —	1.200	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1852.	15.000	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853.	17.500	.. ..	1.030	750	1.250	5 0/0	»	Dº
1841.	7.200	39 —	1.105	tout.	1.250	25	»	Dº
1850.	8.000	75 —	1.175	tout.	1.250	25	»	Dº
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1848.	3.333	92 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852.	150.000	99 —	260	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1854.	130.000	.. ..	275	75	500	3 0/0	»	Dº
1845.	3.897	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	1.998	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre.
1840.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre.
1848.	5.000	87 —	00	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.
1843.	2.775	47 —	1.100	tout.	1.250	5 0/0	mars.	avril octobre
1852.	20.000	50 —	500	»	625	5 0/0	Dº	janvier juillet
1841.	4.000	.. ..	500	tout.	625	25 ..	Dº	avril octobre.

Noms des compagnies.	15	17	18	19	20	21
Nord-Boulogne	307 50	306 25	306 25	305 ..	305 ..	305 ..
Paris à Lyon	1021 25	1025 ..	1022 50	1022 50	1022 50	1022 50
Lyon à la Méditerranée 3 0/0	307 50	305 ..	307 50	»	307 50	305 25
Dº Nouvelles 3 0/0	307 50	310 ..	305 ..	307 50	317 50	305 ..
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Paris à Strasbourg	510 ..	500 ..	498 75	504 25	500 ..	502 50
Saint-Germain (nouvelles)	»	985	»	»	»	»
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	1000 ..	1010 ..	1000 ..	1000 ..	»
Dº (nouvelles)	1000 ..	»	1000 ..	»	»	1000 ..
Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
Dº (Nouvelles 1848)	»	»	»	1015 ..	»	»
Dº (Nouvelles 1852)	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
Dº (Nouvelles 1854)	310 ..	310 ..	307 50	310 ..	310 ..	310 ..
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	»	»	165	»	1000 ..	»
Rouen au Havre	1010 ..	1010 ..	»	1010 ..	»	1010 ..
Dº (nouvelles)	1120 ..	1115 ..	1115 ..	»	1120 ..	»
Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
Dº (nouvelles)	490 ..	490 ..	490 ..	490 ..	490 ..	490 ..
Dijon à Besançon	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 14 au 20 juillet 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	14	15	17	18	19	20
Nord	830 .. à 835 ..	832 50 à 837 50	815 .. à 818 75	812 50 à 815 ..	812 50 à 813 ..	815 .. à 818 75
Paris à Strasbourg	768 50 à 773 50	765 .. à 772 50	760 .. à 765 ..	765 .. à 768 75	770 .. à » ..	775 .. à 781 25
Orléans	1150 .. à 1175 ..	1150 .. à 1175 ..	1100 .. à 1125 ..	1125 .. à 1150 ..	1125 .. à 1150 ..	1100 .. à 1150 ..
Paris à Rouen	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	965 .. à 1000 ..
Rouen au Havre	550 .. à 575 ..	550 .. à 575 ..	550 .. à 575 ..	550 .. à 575 ..	550 .. à 575 ..	575 .. à 590 ..
Lyon	918 75 à 925 ..	918 75 à 925 ..	925 .. à 930 ..	930 .. à 935 ..	935 .. à 940 ..	946 .. à 947 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés Industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours.	Dénomination.	Pair.	D. cours.	Dénomination.	Pair.	D. cours.	Dénomination.	Pair.	D. cours.	Dénomination.	Pair.	D. cours.
Caisse Béchet	500	433 75	Bray-sur... Charbon	1/10000	335	Tuyaux Chameroy	500	825	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale... Mar. Am.	12500	33 0/0 E.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	50	Fers galvanisés	500	375	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ... dº	5000	14 0/0 b.
Soc. des nu-propriet.	5000	635	Layon et Loire	1/1850	150	Caristade	500	875	— Tricycles	600	475	Union des Ports. dº	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.05 ..	Mayenne et Sarthe	1/12000	»	Télégraphe sous-marin	25	22 50	— Batignolaises	1000	640	Mélusine ... dº	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1550	Besmel et r. m. a. p.	1000	190	Gaz anglais... Paris.	2750	1200	Compagnie générale	500	620	Sécurité ... dº	5000	22 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. p.-p.	»	100	— français... Paris.	500	985	Lutèce-unies	250	650	Sauvegarde ... dº	5000	6 0/0 b.
Sambre française	1.500	1100	Montchanin. Charbon.	5000	»	— parisien	1000	1100	Sylphides	200	240	Océan ... dº	5000	25 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	215 ..	Azincourt... Charbon.	1/1500	950 ..	— Lacarrière. Paris	500	1050	Dralsiens	500	115	Chambre ... dº	5000	22 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes... Asph.	1000	400 ..	— Belleville	500	1100	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... dº	5000	13 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	500 ..	Seyssel angl... Asph.	125	60	— Nord. Batignolles	500	550	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ... dº	5000	10 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1300	Aveyron... Forges.	5000	4050	— Ouest ... Passy.	500	650	Journaux réunis	500	340	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	250	1005 ..	Anina... Forges.	500	»	— Est ... Vincennes.	500	»	Le Siècle	remb.	»	Générale ... dº	5000	250 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	270 ..	Maubeuge... Forges.	500	500	— Wazemmes	500	100	Docks L. Napoléon	250	216 25	Union ... dº	5000	54 0/0 b.
Eschweiler ... Zinc.	750	650	Alais ... Forges	5000	1750	— Calais	1000	250 ..	Palais de l'Industrie	100	110 ..	France ... dº	5000	53 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1110 ..	Châtillon... Forges.	500	500	— Amiens	500	500	Glaces de St-Gobain	7500	12000	Phénix ... dº	1000	1800
Tenès ... Cuivre.	100	60	Herserange... Forges.	500	215 ..	— Versailles	1000	475	— de Montluçon	500	350	Providence ... dº	5000	25 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)	100	37 50	Monceaux... Forges.	1000	1575	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1500	Urbaine ... dº	5000	16 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/72315	635	Providence... Forges	1000	1130	— Cie centrale	500	400	— d'Aix-la-Chapelle	500	400 ..	Confiance ... dº	5000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/24000	500	Loire et Ardèche. Forg.	5000	2450 ..	Mess. imp. serv. mar.	5000	9000	Lin Maberly	500	605	Salut ... dº	5000	5 0/0 b.
Haute-Loire. Charbon.	500	305	Espérance... Forges.	1000	610	— voitures	1000	1000	— Cohin	500	525	Nord ... dº	5000	8 0/0 b.
Blanzy ... Charbon.	500	»	Montigny... Forges.	500	535	— Caillard	1000	650	— Pont-Remy	»	»	Globe ... dº	5000	pair
Chazotte ... Charbon.	1/2400	335	Septèmes... Usine.	250	250	Gondoles parisiennes	50	125	— Gamaches	500	375	Nationale ... Vie.	5000	9 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	400	Pinerolx... Usine.	750	950	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2200 ..	Richer ... Vidanges.	500	270	Générale ... dº	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	200	Celt ... Usine.	500	745	— ch. de fer	1000	225	Herbet ... Sucrerie.	500	535	Union ... dº	5000	7 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	145	Cavé ... Usine.	250	215 ..	— Favorites	800	1200	Scarpe ... dº	250	»	Préfets ... dº	5000	3 0/0 b.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 125. 13e ANNÉE. — N° 30. SAMEDI, 29 JUILLET 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »

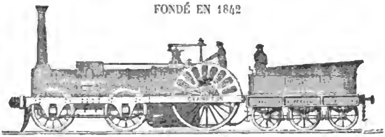
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Depuis notre dernier bulletin, la tendance à la hausse est devenue un peu plus accusée, et il est permis de croire que si la saison d'été n'annulait pas les affaires en retenant les spéculateurs aux bains de mer et dans les établissement thermaux, le mouvement de hausse se serait nettement prononcé. Voici le tableau des variations des principales valeurs du 21 au 27 juillet 1854 :

	21 *juillet.*	27 *juillet.*	*Hausse.*
3 0/0,	70 50	7[illegible] 45	» 60
Orléans,	1,153 »	1,4[illegible] »	40 »
Nord,	812 50	817 50	5 »
Strasbourg,	772 50	777 50	5 »
Lyon,	905 »	913 75	8 75
Méditerranée,	837 50	842 50	5 »
Rouen,	1,012 50	1,020 »	7 50
Midi,	605 »	067 50	2 50
Crédit mobilier,	678 75	692 50	13 85

Ainsi, les deux valeurs qui ont le plus monté cette semaine sont le Crédit mobilier et l'Orléans.

Les recettes de chemins de fer présentent cette fois encore une augmentation sur la période correspondante de l'année dernière, à l'exception de Rouen et du Havre.

L'augmentation la plus forte est sur *la Méditerranée*, dont les sections réunies donnent 44.4 0/0.

Voici le rang que donne à chaque ligne la progression des recettes :

Méditerranée,	44.4 0/0
Lyon,	24.8 0/0
Nord,	20.8 0/0
Orléans,	17.5 0/0
Grand-Central,	15.7 0/0
Ouest,	5.4 0/0
Est,	1.3 0/0

La diminution sur Rouen est de 7.8 0/0
— sur le Havre, — 10.8 0/0

Il n'y a plus de doute aujourd'hui sur le résultats de la récolte des céréales. Elle sera magnifique. Cette certitude se traduit déjà par la baisse des prix. En Angleterre, le froment a subi depuis huit jours une dépréciation qui a été quelquefois jusqu'à 8 schillings, mais qu'on peut estimer, en moyenne, à 5 schillings par quarter. Malgré cette forte baisse, les acheteurs sont rares, parce qu'ils comptent sur une dépréciation encore plus forte. On offrait inutilement les farines et les blés sur presque tous les marchés de la Grande-Bretagne.

En France, depuis la semaine dernière, la farine n'a guère baissé que d'un franc par sac de 157 kil. sur le marché de Paris, mais cela s'explique par l'épuisement des quantités disponibles. Le bruit a couru, non sans quelque probabilité, que la boulangerie allait être autorisée à employer la réserve des 3/5e. Une mesure analogue avait été prise en 1847.

La baisse sur les blés a été de 2 à 3 fr. par hectolitre et demi; mais, dans les départements, le mouvement a été plus sensible. A Bergerac, le prix du blé a éprouvé une baisse de 12 fr. par hectolitre. Le cours moyen a été de 19 86 l'hectolitre.

Rien de saillant en politique. Les récents débats du parlement anglais ont déterminé avec précision la portée de la guerre en Orient.

Les puissances occidentales ne feront pas de conquêtes. Elles ne prendront et ne garderont ni Sébastopol ni la Crimée ; mais elles démantelleront les ports russes et donneront aux principautés une constitution indépendante de la puissance russe ; en un mot, elles veulent et elles obtiendront des garanties efficaces contre les coups de tête de la Russie. Une telle politique est aussi modérée que glorieuse. Elle permet d'entrevoir la paix dans un avenir rapproché.

F. SOLAR.

La Banque de France ET les Comptes courants de titres.

En vertu d'une décision récente du conseil de la Banque de France, toute personne, à dater du 5 août prochain, sera admise à se faire ouvrir à la Banque un compte courant de dépôt de titres qui permettra la transmission de ces valeurs sans en opérer le déplacement, et par le seul mode des écritures de transport d'un compte à l'autre.

On appréciera facilement l'utilité et l'importance de la nouvelle mesure prise par la Banque. Elle complète celle déjà prise par ce grand établissement, relativement au dépôt des titres contre des certificats nominatifs.

Depuis plusieurs années, des esprits judicieux et pratiques avaient été frappés des inconvénients que présentait, pour les banquiers et les agents de change, le dépôt dans leurs caisses de titres nombreux représentant des valeurs considérables, exposés à l'incendie, à la négligence ou à l'infidélité. Pour y remédier, on eut la pensée de demander à la Banque de France d'ouvrir une caisse de titres par comptes courants, comme elle en a une pour les comptes courants d'argent.

Par ce moyen on évitait les dangers du transport des valeurs, les soins du comptage et de la vérification des titres, les chances d'incendie et de vol; on mettait enfin complétement à couvert la responsabilité des agents de change et des banquiers.

La Banque de France comprit l'importance de la proposition, et elle en soumit l'examen à l'un de ses régents, aujourd'hui administrateur du *Crédit mobilier*. Mais la crise des subsistances de 1847, la révolution de 1848 et les événements qui suivirent jusqu'en 1852, firent ajourner cette création.

L'utilité et l'importance d'une caisse de titres avaient cependant frappé tous les esprits habitués aux affaires, et la Société du Crédit mobilier, prévoyant que l'époque de la réalisation de cette idée n'était pas éloignée, avait introduit dans ses statuts, au nombre des opérations qu'elle était autorisée à entreprendre, la faculté de créer une caisse de titres.

Il était évident que toute tentative du Crédit mobilier pour essayer quelque chose d'analogue et devenir ainsi le centre et le pivot de toutes les grandes négociations qui s'opèrent sur le marché de Paris, devait appeler l'attention de la Banque et accélérer sa détermination.

Sous cette influence, la Banque de France a, en effet, examiné de nouveau l'affaire; de concert avec le syndicat des agents de change, elle s'est livrée à une étude approfondie des détails et des difficultés d'exécution, et elle a enfin tout résolu, et arrêté les conditions du dépôt des titres en compte courant et les formalités de leur transmission sans déplacement.

En inscrivant une faculté analogue dans ses statuts, en créant ainsi la possibilité d'une concurrence, le Crédit mobilier avait évidemment accéléré la réalisation de la mesure. Il avait provoqué un progrès, et c'était se conformer à la mission de tout faire progresser dans la sphère des finances, du commerce et de l'industrie, mission qu'il a reçue de la grande et féconde initiative de l'Empereur. Mais il paraît que le Crédit mobilier n'a pas trouvé cette gloire assez belle; il a voulu recueillir des bénéfices plus directs et plus positifs; et il faut bien le dire, tout triste que cela soit; puisque c'est la vérité, il a subordonné l'intérêt public à son intérêt particulier; il a oublié qu'il était une grande institution nationale, pour se souvenir qu'il était une spéculation.

Donc, le *Crédit mobilier* a voulu avoir, lui aussi, une caisse de titres, et il a fait faire *officieusement*, auprès de la chambre syndicale des agents de change, des démarches afin de savoir s'il obtiendrait le concours du corps des agents de change, et s'ils consentiraient à donner la préférence au Crédit mobilier, pour leurs comptes courants de titres, au détriment de la Banque de France.

Les agents de change ont fait observer que le Crédit mobilier, par la nature même de ses opérations, pouvait avoir intérêt à connaître et à contrarier les opérations des grandes maisons de banque; qu'il ne serait pas loyal, de la part d'agents intermédiaires obligés des transactions de ces maisons et honorés de leur confiance, d'aller livrer à une institution rivale et puissante le secret de leurs affaires; que la Banque de France était un établissement *neutre* relativement aux maisons de banque, tandis que le Crédit mobilier était pour elles un établissement en concurrence, et que si à la puissance des capitaux dont il dispose, s'ajoutait la connaissance des opérations, des mouvements, de la situation enfin, des maisons de banque, il serait impossible de résister à son action. La conclusion devait être et a été, en effet, une disposition à repousser les propositions indirectes du Crédit mobilier.

Le sentiment qui a inspiré, dans cette circonstance, le syndicat des agents de change était en même temps judicieux, honorable et loyal. On ne pouvait leur demander, en effet, de changer leurs fonctions d'officiers publics en celles d'agents secrets du Crédit mobilier, de sacrificateurs résignés à immoler sur l'autel de ce dieu impitoyable, des hécatombes de maisons de banque et de financiers.

On assure, cependant, que les motifs si honorables du syndicat des agents de change n'ont pas satisfait le Crédit mobilier, et que, mécontent de voir échouer un projet longtemps caressé, il a déclaré la guerre à la mesure et laissé entrevoir aux agents de change qu'il oublierait de donner des affaires à ceux d'entre eux qui se prêteraient à la mesure adoptée par la Banque de France. Bref, le Crédit mobilier, par un sentiment de charité trop bien ordonnée, ne veut pas que le public profite de la mesure, s'il n'y fait, lui, Crédit mobilier, un petit bénéfice.

Indépendamment de ce qu'il y a de mesquin dans cette conduite, elle confirme la tendance dominante du Crédit mobilier à l'*exclusivisme*. Exclusion par tout et de tout. Hier, c'était l'annullation des maisons de banque; aujourd'hui c'est l'exclusion de la Banque de France.

Ce qui avait capté toutes nos sympathies à la création du Crédit mobilier, c'était la conviction où nous étions que cette société devait développer l'industrie et le commerce dans leurs manifestations les plus larges et les plus nationales, en leur offrant le concours de l'association des grands capitaux.

Les capitaux isolés sont, en effet, impuissants à constituer et à développer les grandes entreprises industrielles et commerciales. Le levier n'est pas en rapport avec le poids qu'il faut soulever.

Le Crédit mobilier associait les capitaux, et possédait dès lors le levier nécessaire.

Or, qu'a-t-il soulevé?

Il a soulevé la banque de Darmstadt.

Dans nos rêves, nous nous étions dit : cette grande association de capitaux, qu'on appelle le Crédit mobilier, va produire de grands résultats. Elle a le sentiment de ce qu'elle peut, elle aura la conscience de ce qu'elle doit. Elle servira de point d'appui aux vastes et nobles entreprises qui illustrent et enrichissent un peuple. Elle va, par exemple, régénérer le commerce lointain et la grande navigation. Elle formera des ligues anséatiques et des Compagnies des Indes. Elle comprendra qu'elle n'est pas une entreprise particulière, une maison de spéculation, la forme anonyme de l'agiotage, mais qu'émanée de la pensée d'un grand souverain, elle doit à son origine, elle se doit à elle-même de faire de grandes choses, d'appliquer enfin les forces qu'on lui a confiées à la grandeur et à la prospérité de l'Empire. Nous avions rêvé, en effet. La Société du Crédit mobilier a laborieusement fait de petites choses. Elle n'a facilité ni commandité aucune affaire de nature à développer le commerce et l'industrie.

Non-seulement elle ne fait pas, mais elle empêche. On vient d'en voir la preuve à l'égard de la mesure prise par la Banque de France.

Les fondateurs du Crédit mobilier ont été et sont encore les champions les plus ardents de la liberté industrielle et commerciale. Ils l'exagèrent jusqu'au libre échange. On pouvait légitimement espérer que cette institution serait dans leurs mains l'application de leurs principes et qu'ils repousseraient loin d'eux tout monopole, toute exclusion. Eh bien! il n'en a rien été. Ces libres échangistes ont pratiqué le monopole et l'exclusivisme. Tout pour eux, tout par eux : telle est leur devise. En veut-on une nouvelle preuve? Voici une petite anecdote dont nous garantissons l'authenticité :

La Société du Crédit foncier de France venait de traiter avec une maison de Paris pour le placement des 130 millions d'obligations qui restent à émettre sur les 200 millions de l'emprunt de 1853. Dans la pensée de rattacher à cette opération tous les éléments fi-

nanciers propres à en assurer le succès, la direction du Crédit foncier demanda à la Société du Crédit mobilier si elle consentirait à recevoir les souscriptions de ses obligations. La Société du Crédit mobilier répondit qu'elle consentait, mais à la condition qu'aucun autre établissement financier, *y compris même le Comptoir d'escompte*, ne pourrait recevoir les souscriptions provenant de cette émission d'obligations. La Société générale du Crédit mobilier exceptait seulement les receveurs généraux dans les départements. Il est permis de supposer que cette exception n'avait été admise que parce que le Crédit mobilier n'a, hors de Paris, ni comptoir ni correspondant. Sans cela, il aurait tout exclu. Pourquoi? pour exclure. Cherchez en effet, une raison solide à l'exclusion? Faciliter l'opération, y rattacher la clientèle et les efforts de tous, sauver la grande institution émanée de l'initiative de l'Empereur, née avec le Crédit mobilier et dont la chute serait fatale au crédit public et funeste au pays : telles étaient les considérations impérieuses qui auraient dû diriger le Crédit mobilier, et que lui dictait son devoir. Eh bien, tout cela a été comme non avenu pour le Crédit mobilier. Sans utilité pour lui, il s'est abandonné à la manie, nous allions dire à la monomanie, de l'exclusion. Il fait de l'exclusion pour l'exclusion, comme d'autres font de l'art pour l'art.

C'est pour cela que nous avons demandé la création de nouvelles institutions de crédit mobilier, afin de pondérer la première par la concurrence et de la ramener au but de sa création : l'association des grands capitaux appliquée au développement du grand commerce et de la grande industrie.

J. Mirès.

Les chemins du Midi

ET

Le chemin Grand-Central.

On nous assure que le réseau pyrénéen dont nous avons annoncé les études est l'objet de plusieurs demandes de concession. Nous ne pouvons faire connaître les résolutions auxquelles le gouvernement s'arrêtera; mais nous pouvons indiquer les dispositions probables qui paraissaient dominer récemment.

Le gouvernement, dans le but de concilier tous les intérêts, diviserait la concession d'une partie du réseau entre les deux Compagnies des chemins du Midi et du Grand-Central; ainsi, par exemple, on concéderait le chemin d'Agen à Tarbes au Grand-Central, et aux chemins du Midi on concéderait la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.

Les autres sections du réseau pyrénéen seraient, dit-on, ajournées. Cependant, on ajoute qu'une Société particulière se présente pour obtenir la concession de tout le réseau pyrénéen.

Nous ne croyons pas devoir entrer dans de plus grands détails sur l'ensemble de ces concessions; on peut se reposer sur les lumières et la loyauté du ministre des travaux publics pour être assuré que tous les intérêts seront sauvegardés. Mais nous sommes heureux de constater les dispositions de l'industrie en présence de l'état de guerre.

Devina.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

Nous apprenons que l'orage d'hier s'est déchaîné avec une grande violence dans les environs de Tonnerre. Les rails, les coussinets, les traverses du chemin de Lyon ont été défoncés ou arrachés sur plusieurs points, près de Flogny, par la force de l'ouragan. Le service a été momentanément interrompu; les voyageurs venant de Paris ont dû changer de wagons avec les voyageurs venant de Lyon. Du reste, il n'y a pas le moindre accident à déplorer.

M. l'ingénieur Poirée, sous-directeur de l'exploitation, qui se trouvait à Tonnerre, a pris toutes les mesures nécessaires au rétablissement du service.

Tous les trains ont pu passer dans la matinée d'aujourd'hui et les choses sont rétablies dans leur état normal.

F. Solar.

Chemin de fer de Saint-Germain.

PONT D'ASNIÈRES.

Le pont en fer d'Asnières, qui donne passage, sur la Seine, aux chemins de fer de Saint-Germain, de Rouen et de l'Ouest, vient d'être soumis par l'administration des ponts et chaussées aux épreuves prescrites pour la réception définitive de ces sortes d'ouvrages.

Cette épreuve consistait dans le passage à grande vitesse, et dans le stationnement sur le pont, de charges supérieures au maximum de celles usitées dans les services ordinaires.

Quatre trains ont été placés, à la fois, sur les quatre voies, et se sont avancés de front, en stationnant successivement sur chaque arche.

Les huit machines locomotives qui les remorquaient constituaient, sur chaque point où elles passaient, un poids de 320,000 kilogrammes; la flexion résultant de cette charge était tellement faible qu'elle n'a pu être observée.

Il en a été de même lorsque les huit machines ont été lancées à la vitesse de 50 kilomètres remorquant leurs trains, pour passer, toutes à la fois, sur le pont. Les mécaniciens expérimentés qui les conduisaient ont su, malgré cette grande vitesse, régler l'allure de leurs machines de telle sorte qu'elles ont toutes abordé le pont au même moment.

Cet instant des épreuves présentait, par l'importance du matériel engagé, par l'originalité d'un mouvement aussi considérable de quatre trains entraînés ensemble et dans la même direction sur les quatre voies contiguës, un aspect assez solennel.

La rigidité du pont, pendant ces épreuves, a été complète; aucun mouvement, aucune oscillation ne se sont manifestés, et la réception en a été faite par MM. les ingénieurs du contrôle dans les termes les plus favorables pour ce genre de construction, qui offre, à la fois, des garanties de sécurité et une solution rapide pour le passage des larges cours d'eau.

F. Solar.

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Le chemin de Paris à Sceaux vient d'être prolongé jusqu'à Orsay. L'inauguration de la seconde section a eu lieu vendredi, à 2 heures. Nous attendons avec intérêt les résultats que l'exploitation de cette section apportera à l'ensemble de l'affaire, et nous serons heureux si nous pouvons constater une amélioration qui permette aux actionnaires d'espérer un meilleur avenir.

C. Devina.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*		*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Orléans,	877,633	»	131.084	17.5
Nord,	805,014	»	139,123	20.8
Ouest,	162.830	»	8.446	5.4
Est,	634.980	»	8,636	1.3
Lyon,	470,672	»	93,647	24.8
Méditerranée (1)	213,315	»	27,834	15.0
Id. (2)	268,896	»	83,416	44.4
Gd central,	193,126	»	26,333	15.7

			Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
Rouen,	228.152	»	19,404	7.8
Havre,	96,419	»	11,687	10.8

C. Devina.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Paris à Rouen. — Assemblée semestrielle le lundi 31 juillet, à 3 heures.

(1) Sans le réseau nouveau.
(2) Avec le réseau nouveau.

VICTOR-EMMANUEL. — Assemblée générale le 7 août, à Chambéry, à une heure.

CRÉDIT FONCIER. — Le 5 août, assemblée à trois heures, salle Sainte-Cécile.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — Assemblée générale, le 31 juillet, à une heure, rue de la Victoire, 48. But de l'assemblée : 1° Compte rendu des opérations du 1er juillet 1853 au 30 juin 1854 ; 2° élection de cinq membres du conseil.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

OUEST. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

LYON A GENÈVE. — 50 francs sur les actions à partir du 15 juillet. En même temps que l'on effectuera le versement, on échangera les actions provisoires contre des actions au porteur.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et O, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

JOURNAUX RÉUNIS. — Intérêts, 1er juillet.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

NORD. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

ORLÉANS. — 32 fr. 10 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

LYON. — 4e coupon des obligations; 31 fr. 25 actions dividende et intérêts.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. actions intérêts.

GRAND-CENTRAL. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

CRÉDIT MOBILIER. — 25 fr. dividende.

MESSAGERIES. — 200 fr dividende.

GLACES DE MONTLUÇON. — 12 fr. 50 dividende

GENÈVE. — 4 fr. actions intérêts.

ST-RAMBERT. — 4 fr. intérêts.

BANQUE DE FRANCE. — 112 fr. dividende.

PONTS-VERGNIAIS. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Emission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série ; la clôture de la souscription date du 25 juillet courant.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Echange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDRÉZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la Caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ROUEN. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

C. DEVINA.

Chemin de fer de l'Est.

La Compagnie Parent-Sacken vient d'entreprendre la construction de la ligne de Paris à Mulhouse.

MM. les ingénieurs de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, ayant bientôt terminé leurs études, dans six semaines au plus tard ils pourront commencer l'ouverture des travaux, et comme MM. Parent-Sacken disposent de capitaux considérables et d'un matériel immense, les travaux seront certainement conduits avec la plus grande activité.

D'autre part, la Compagnie des chemins de fer de l'Est a traité avec la Société Lombard pour la fourniture des traverses, dont 24,000 doivent être livrées incessamment, pour servir aux voies provisoires de terrassements de Vesoul à Mulhouse.

Chemin de fer de Paris à Orsay.

L'ouverture de la ligne jusqu'à Orsay a eu lieu hier vendredi 28. Le service d'été a donc été modifié ainsi qu'il suit, et sera appliqué dès aujourd hui 29 juillet.

Départs de Paris pour Sceaux : 6 h. 30 m., 8 h. 8 m., et toutes les heures jusqu'à 9 h. 8 m. du soir. Départs de Paris pour Orsay, de deux heures en deux heures, depuis 6 h. du matin jusqu'à 8 h du soir inclusivement.

Départs de Sceaux pour Paris : 6 h. 58 m. le matin ; 8 h. 56 m. toutes les heures jusqu'à 9 h. 36 m. du soir inclusivement.

Départs d'Orsay pour Paris : toutes les heures depuis 7 h. le matin jusqu'à 9 h. du soir inclusivement.

Les trains de la ligne d'Orsay s'arrêteront, s'il y a lieu, à Berni et Lozère, pour prendre ou déposer des voyageurs qui paieront pour Berny les prix fixés pour la station d'Antony et pour Lozère ceux fixés pour la station d'Orsay.

C. DEVINA.

ACTES OFFICIELS.

Comptoir d'escompte.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances ;

Vu les décrets des 7 et 8 mars 1848, relatifs aux comptoirs d'escompte ;

Vu la loi du 10 juin 1853, qui autorise la prorogation de ces établissements ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce de Paris et celui de la Commission municipal de la même ville ;

Vu les art. 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ;

Notre conseil d'Etat entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La durée de la Société anonyme formée à Paris, pour l'administration du Comptoir d'escompte de ladite ville, est prorogée pour trente années, à partir du 18 mars 1857.

Le 31 décembre 1854, au plus tard, l'Etat et la ville de Paris seront dégagés de toute garantie dans les opérations du Comptoir.

Jusqu'à ce qu'il ait été statué sur l'organisation définitive des sous-comptoirs créés à Paris auprès du Comptoir d'escompte, les rapports entre le Comptoir et les sous-comptoirs de Paris seront, en cas de difficultés, réglés par notre ministre des finances.

La Société pourra, aux termes de la loi du 10 juin 1853, profiter du bénéfice des dispositions de l'art. 10 du décret du 24 mars 1848, et de l'art. 2 du décret du 23 août de la même année.

Art. 2. Sont approuvés les nouveaux statuts de ladite Société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 21 juillet 1854 devant Me Esnée et son collègue, notaires à Paris, duquel acte une expédition en forme restera annexée au présent décret.

Art. 3. La présente autorisation pourra être révoquée, en cas de violation ou de non-exécution des statuts, sans préjudice des droits des tiers.

Art 4. La Société sera tenue de publier tous les mois sa situation dans les journaux d'annonces judiciaires du département de la Seine. Elle remettra cet état de situation au ministre

des finances, au préfet de la Seine, au préfet de police, à la Chambre de commerce et au greffe du tribunal de commerce de Paris

Art. 5. La Société devra fournir au ministre des finances, sur sa demande, ou à des époques par lui déterminées, des états présentant la situation de la caisse, du portefeuille et des comptes, ainsi que le mouvement des opérations.

Art. 6 La gestion de la Société pourra être soumise à la vérification des délégués du ministre des finances, toutes les fois que celui-ci le jugera convenable. Il sera donné à ces délégués communication des registres des délibérations, ainsi que de tous les livres, souches, comptes, documents et pièces appartenant à la Société. Les valeurs de caisse et de portefeuille leur seront également représentées.

Art. 7. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur*, et dans les journaux d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Fait à Biarritz, le 25 juillet 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département des finances,

BINEAU.

Fusion des Sociétés de gaz de Paris.

Les entreprises de l'éclairage des villes par le gaz ont pris un tel développement depuis quelques années, que les compagnies de gaz représentent actuellement une partie importante de la fortune publique ; nous nous proposons d'examiner toutes les questions financières et pratiques qui se rattachent à cette industrie; nous nous bornons aujourd'hui à publier la délibération du Conseil municipal qui autorise la fusion en une seule Compagnie des diverses Compagnies auxquelles était concédé l'éclairage de la ville de Paris.

J. MIRÈS.

COMMISSION MUNICIPALE DE PARIS.

Séance du 25 juillet 1854.

Depuis plusieurs années les Compagnies chargées, par le traité de 1816, et jusqu'en 1864, de l'éclairage par le gaz de la ville de Paris, sont en instance devant l'administration pour obtenir la prorogation de ce traité. Aujourd'hui, après une discussion des plus complètes, la commission municipale, conformément aux propositions faites par MM. les préfets de la Seine et de police, a voté cette prorogation sous certaines conditions, réunies en un cahier des charges comprenant cinquante-quatre articles, et dont nous résumerons ici les principales :

La concession nouvelle est faite pour trente-deux années, qui commenceront le 1er janvier 1854 et finiront le 31 décembre 1885.

Dans les deux mois qui suivront le décret d'approbation du traité, les six Compagnies actuelles devront réunir leurs exploitations, et fusionner leurs intérêts de manière à ne plus former qu'une seule et même société constituée en société anonyme.

La société unique remplacera, à ses frais, par une ou plusieurs usines qui seront construites au dehors des murs d'enceinte, les trois usines et les gazomètres en dépendants, existants aujourd'hui dans l'intérieur de Paris, avenue Trudaine, rue du Faubourg-Poissonnière et rue de la Tour-du-Temple

Les travaux de construction des nouveaux établissements et la pose des tuyaux destinés à les relier avec le système de la canalisation actuelle devront être achevés le 1er janvier 1858, au plus tard.

A l'avenir, les concessionnaires ne pourront établir aucune usine à gaz dans l'intérieur de Paris, et la ville se réserve le droit d'exiger, sans indemnité, la suppression du gazomètre établi *intra muros* sur le chemin de ronde de la barrière de Belleville.

Le droit de location des parties du sous-sol de la voie publique occupées par les tuyaux est fixé à titre d'abonnement à la somme de 200,000 fr., et l'arriéré sera liquidé entre la compagnie et la ville à raison de 200,000 fr. par an, à compter de 1845.

Pour tenir compte à la ville, dans une certaine mesure, de la perte que la concurrence du gaz fabriqué à l'extérieur en franchise de tout droit d'octroi détermine sur le produit des taxes qui frappent toutes les autres matières employées à l'éclairage, la Société payera à la caisse municipale, pendant toute la durée de son marché, une redevance de 2 centimes par mètre cube de gaz consommé dans Paris, remplacée jusqu'en 1858 par un abonnement annuel de 400,000 fr. payable de mois en mois.

La ville se réserve le droit de faire déplacer et même enlever aux frais des concessionnaires, et sans aucune indemnité, les tuyaux de conduites toutes les fois qu'elle le jugera utile.

S'il convient à l'administration, pendant le cours du marché, d'affranchir la voie publique des fouilles relatives aux conduites de gaz et de disposer les égouts pour recevoir ces conduites, les concessionnaires seront tenus de les y faire poser à leurs frais sur tous les points où des dispositions auront été prises pour ce nouveau mode de canalisation.

L'administration pourra également prescrire à la compagnie le mode de canalisation qu'elle jugera le plus propre à garantir des effets du gaz les arbres de promenades publiques.

A l'expiration de la concession, la ville de Paris deviendra propriétaire de plein droit et entrera en possession des tuyaux, robinets, siphons, regards, valves et autres accessoires qui existeront alors sous les voies publiques. Le prix de cette cession est fixé à forfait à la somme de deux millions de francs.

Les frais de timbre et d'enregistrement du cahier des charges seront supportés par les compagnies.

Pendant toute la durée de la concession, l'administration aura le droit d'autoriser des essais d'éclairage par tous les systèmes qui pourront se produire, dans une limite de 1,000 mètres de longueur par chaque essai, sans que l'exercice de ce droit puisse donner lieu à aucune indemnité en faveur des concessionnaires.

Si, par suite des progrès de la science, l'administration, de l'avis du conseil municipal, jugeait convenable d'imposer à la Société l'emploi de procédés étrangers au système actuel de fabrication du gaz, ou l'application du gaz à des usages nouveaux, celle-ci serait tenue de se conformer aux prescriptions de l'administration. Dans l'un ou l'autre cas, s'il résultait de la mesure un abaissement notable dans le prix de revient du gaz, la Société serait obligée de faire profiter l'éclairage public et particulier de cet abaissement de prix, dans les proportions déterminées par l'autorité administrative, toujours de l'avis du conseil municipal.

Il en serait de même pour le cas où, sans attendre l'intervention administrative, la Société aurait pris l'initiative de l'application de procédés ou d'usages nouveaux.

En cas de découverte d'un mode d'éclairage autre que l'éclairage par le gaz, l'administration se réserve le droit de concéder toute autorisation nécessaire pour l'établissement du nouveau système d'éclairage, sans être tenue à aucune indemnité envers la Société actuelle.

L'éclairage sera fait par le gaz extrait de la houille ; le gaz sera parfaitement épuré ; son pouvoir éclairant devra être tel qu'il donne, pour les becs de l'éclairage public, les intensités de lumière ci-après :

1re série, consommant 100 litres à l'heure, 0,77 de l'éclat d'une lampe Carcel brûlant 42 grammes d'huile à l'heure.

2e série, consommant 140 litres à l'heure, 1,10 de l'éclat d'une lampe Carcel brûlant 42 grammes d'huile à l'heure.

3e série, consommant 200 litres à l'heure, 1,72 de l'éclat d'une lampe Carcel brûlant 42 grammes d'huile à l'heure.

Pendant la durée de l'éclairage, pendant toute la durée du jour, dans les quartiers où l'état de la canalisation et le nombre des consommateurs le permettront, le gaz devra être tenu dans les conduites sous une pression assez forte pour qu'il arrive aux becs.

Pour l'éclairage public, qui comprend toutes les voies publiques existantes, celles qui pourront être créées, tous les établissements municipaux et départementaux dans la ville de Paris, et les établissements militaires qui seront indiqués par le préfet de police, le prix du gaz est fixé par heure :

Pour les becs de 1re série, à 0f.0200.
— 2e — 0f.0280.
— 3e — 0f.0400.

Lorsque le gaz sera livré au compteur, il sera payé à raison de 0 fr. 20 c. le mètre cube.

Pour l'éclairage particulier, le prix du mètre cube de gaz vendu au compteur est fixé ainsi qu'il suit, sauf ce qui est dit en cas d'adoption de procédés nouveaux ou de découvertes :

1854, 0 fr. 42 c.; 1855, 0 fr. 41 c.; 1856, 0 fr. 40 c.; 1857, 1858, 1859, 0 fr. 39 c.; 1860, 1861, 1862, 0 fr. 38 c.; 1863, 1864, 1865, 0 fr. 37 c.; 1866, 1867, 1868, 0 fr. 36 c., 1869 et années suivantes, 0 fr. 35 c.

Les prix de vente du gaz, livré à l'heure au moyen de becs cylindriques à double courant d'air, dits d'Argant, sont fixés par heure ainsi qu'il suit pour les trois premières années de la concession :

Bec brûlant depuis la chute du jour

	jusqu'à 10 heures.	Jusqu'à 11 heures et minuit.
1854...	0,0610	0,0560
1855...	0,0605	0,0555
1856...	0,0600	0,0550

A partir du 1er janvier 1857, le prix de ce bec sera débattu de gré à gré entre la Société et les abonnés.

En résumé, et si l'on se réfère aux termes mêmes de la délibération de la commission municipale, ce nouveau traité contient d'importantes concessions sur la position acquise aux Compagnies, pour dix années encore, par le traité de 1816.

Par la fusion imposée aux Compagnies, l'administration supprime la division en périmè-

tres, établit l'unité, concentre la responsabilité, assure la régularité du service.

Par le transport des usines *extra-muros*, elle fait disparaître des établissements assis sur des terrains dont l'étendue s'oppose à la réalisation de percements et prolongements de voies publiques, et, par suite, au développement de la prospérité des quartiers qu'ils obstruent.

Enfin, la ville obtient, tant pour elle que pour les particuliers :

1° L'abaissement au chiffre uniforme de 20 c. du prix du mètre cube de gaz livré à l'éclairage public, prix fixé aujourd'hui à 0 fr. 21,40 et à 0 fr. 35 c.;

2° Une augmentation sur l'impôt des conduites;

3° Un abandon de l'arriéré réclamé par les Compagnies sur les sommes payées précédemment pour cet impôt;

4° Un abandon sur la valeur des conduites;

5° Une réduction sur le prix du gaz livré au service militaire;

6° Une redevance de 2 centimes par mètre cube de gaz consommé dans Paris;

7° Un abaissement successif jusqu'à un minimum non de 10 centimes, mais bien de 35 centimes du prix du gaz livré à l'éclairage particulier;

8° La possibilité de profiter immédiatement et de faire profiter les habitants des diminutions résultant, sur le prix de revient du gaz, des découvertes, procédés ou usages nouveaux.

Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer.

Nous recevons de l'honorable M. A. Adam, président de la Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer, la lettre suivante :

A. Monsieur le rédacteur en chef du JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Boulogne-sur-Mer, le 25 juillet 1854.

Monsieur,

Vous avez signalé l'impuissance des forges à satisfaire aux besoins des compagnies de chemins de fer. Il y a longtemps que cette impuissance existe, et que les industries françaises tiennent toujours le même langage, font sans cesse les mêmes promesses. Vous en jugerez par la notice que notre Chambre de commerce vient de publier sur la réforme des douanes, et où elle n'a qu'à reproduire tout ce qu'elle disait il y a vingt ans.

C'est donc vous venir en aide, Monsieur, que de vous donner l'occasion, en rendant compte de notre travail, de reproduire cette intéressante question dont on ne peut trop parler pour éclairer l'opinion publique.

La baisse des droits sur les houilles et les fers ne pourrait être opérée dans un meilleur moment. La production est insuffisante, les prix élevés partout, et si l'abaissement des droits permettait l'importation des houilles et fers anglais, l'augmentation des prix qui en résulterait en Angleterre permettrait aux nôtres de descendre à leur niveau sans cesser d'être rémunérateurs.

Veuillez agréer l'assurance de mes sentiments distingués,

A. ADAM.

Nous remercions M. A. Adam de la communication qu'il veut bien nous faire, et nous croyons devoir publier le remarquable travail de la Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer.

Rapport fait à la Chambre de commerce de Boulogne sur-Mer sur le régime des douanes, — sur la question des houilles, — sur celle des aciers employés dans la fabrication des plumes métalliques.

RÉSOLUTIONS.

Messieurs,

Les sages mesures adoptées par le gouvernement pour l'entrée des céréales étrangères; le retour au tarif de 1816 pour l'admission des bestiaux du dehors; le décret du 22 novembre qui modifie le régime des houilles et des fers; la faculté concédée d'importer des cotons tirés des entrepôts anglais, quelques libérales décisions, telles que celle du 16 janvier qui autorise les navires français faisant la navigation internationale avec les ports situés hors d'Europe à effectuer au retour des opérations d'embarquement comme de débarquement dans tous les ports européens; à l'étranger, l'annonce de la réduction des droits sur un grand nombre d'articles du tarif des États Unis; la loi et l'arrêté du gouvernement belge qui admettent dans ce pays les houilles étrangères en franchise; la présentation faite au Parlement anglais d'un bill qui va livrer à la concurrence le cabotage de l'Angleterre, tous ces faits, indices certains de l'avénement général d'une ère de plus ample liberté commerciale, ont exercé une puissante action sur l'opinion publique.

De toutes parts on interroge le tarif et les règlements de nos douanes; on leur demande compte des inégalités qu'ils imposent, des prohibitions sans utilité qu'ils maintiennent, des exagérations de protection qu'ils réalisent, et l'on attend du gouvernement que, *tout en ménageant les intérêts légitimes engagés dans ces débats où le passé exerce une si grande influence*, il conduise le pays avec prudence, mais avec esprit de suite et résolution, vers une existence industrielle plus dégagée des entraves que depuis longtemps il subit.

Ce n'est pas la première fois que cette ère nouvelle s'annonce. En 1834, lors de la célèbre enquête sur les prohibitions et les tissus; en 1836 en 1845, en 1847, au moment de la présentation de projets de lois de douanes dans lesquels le gouvernement faisait à la liberté commerciale de sages concessions; en 1846, quand sir Robert Peel réformait d'une main si hardie le tarif de l'Angleterre et rejetait dans le domaine de l'histoire ce qui restait encore de son fameux acte de navigation, à toutes ces époques l'on crut entrevoir la fin d'un régime protecteur excessif. Malheureusement à chaque fois les intérêts privés, coalisés dans les chambres, ont paralysé les bonnes intentions de l'administration elle même, et retardé indéfiniment l'heure de notre affranchissement commercial.

Cette heure semble venue! Le gouvernement ne voudra pas livrer sans défense l'industrie française à l'invasion des produits étrangers; il se gardera bien d'opérer une révolution dans le monde des intérêts matériels; mais, fort de l'assentiment public, de son origine, de ses services, de sa popularité; assez élevé pour tout voir et tout comprendre; assez maître de ses actes pour n'humilier ses convictions devant aucune exigence parlementaire, il dotera par degrés notre pays d'un régime industriel et commercial plus libéral que celui qui nous domine depuis un demi-siècle, et qui a sacrifié notre commerce, c'est-à-dire l'expansion même de la France au-dehors, à des terreurs sans raison et parfois à des convoitises sans frein.

Il appartient surtout aux chambres de commerce de seconder l'opinion publique dans ses aspirations, le gouvernement dans ses efforts. L'idée du devoir les domine d'assez haut dans leur position officielle et responsable pour donner des garanties de leur impartialité; leur caractère leur commande la modération des idées qui rend facile celle du langage; leur composition multiple les met à l'abri des suggestions de l'intérêt privé : elles abordent donc ces discussions économiques dans toutes les conditions de la droiture et de la vérité.

Plusieurs d'entr'elles ont déjà formulé leurs vœux. Vous avez sous les yeux une nouvelle lettre remarquable de la chambre de commerce de Bordeaux qui, toujours la première sur la brèche parce qu'elle représente les plus grands intérêts commerciaux de la France, a rendu de si grands services à la cause du commerce; celle de Lyon, habituée à faire prédominer les principes sur les intérêts dans toutes les occasions où ceux-ci se veulent faire une trop large part, a pris une délibération qui se résume en des conclusions identiques; celle du Havre vient d'aborder la question des houilles à laquelle le décret du 22 novembre n'a donné qu'une solution imparfaite. En présence de ces manifestations, votre bureau a pensé que la chambre de Boulogne se devait à elle-même d'apporter son faible secours à la défense des intérêts dont elle a charge également. C'est l'objet du rapport qu'il a l'honneur de vous soumettre.

Il se divisera en trois sections distinctes : la première embrassera l'ensemble de notre régime douanier; la seconde traitera spécialement de la question des houilles; la troisième, des aciers employés à la fabrication des plumes métalliques.

§ I.

DU RÉGIME DOUANIER.

Considérations générales.

Le jugement de notre chambre sur l'ensemble de notre régime douanier s'est formulé dans sa lettre au ministre du commerce, du mois d'octobre 1834, qui a été insérée en entier au tome Ier du recueil consacré à l'enquête industrielle de cette époque. Elle n'en a pas changé depuis lors. Toutes les observations qu'elle a pu faire, spécialement dans la question des sucres où elle a vu son opinion sur l'égalité des droits, sinon sur le dégrèvement, devenir la loi elle-même, n'ont fait que lui démontrer que si notre industrie entière avait été dès cette époque placée dans des conditions de lutte graduellement plus ouverte avec l'industrie étrangère, elle n'aurait rien perdu des causes qui lui assurent une supériorité si marquée dans tout ce qui ressort du goût et confine aux beaux-arts; mais eût acquis dans les travaux d'un ordre plus vulgaire une habitude de la perfection, un mépris de l'à-peu-près, une droiture, une science du bon marché qui lui auraient depuis longtemps fait réaliser les miracles qu'accomplit l'industrie anglaise, et livrer, par conséquent, à notre commerce, qui

l'en a tant de fois sollicité vainement, des moyens plus féconds d'échanges avec le monde entier.

Notre chambre, aussi éloignée à cette époque qu'elle l'est aujourd'hui de demander à des réformes trop radicales le triomphe de ses doctrines économiques, mais très ferme dans la conscience de la valeur de ses théories, disait alors au ministre :

Extrait d'une lettre du mois d'octobre 1834

« La question des prohibitions nous avait paru jugée par l'opinion publique, et nous ne nous attendions pas à la voir défendre comme on le fait.

» Cependant cela peut s'expliquer quand on se rappelle avec quel acharnement l'introduction des soieries françaises fut combattue en Angleterre, ainsi que les prédictions exagérées et absurdes qui arrivèrent de tous les districts manufacturiers. Nos fabricants ont assez bien suivi cet exemple jusqu'à présent. Il faut espérer qu'ils n'imiteront pas les Anglais qui brûlèrent en effigie l'illustre Huskisson, mais qu'ils prendront leur parti en exécutant comme eux la loi qui sera rendue, et en redoublant d'efforts pour améliorer les produits de leur fabrication et en réduire les prix.

» Nous avons peu de doutes sur la levée des prohibitions : mais nous ne pouvons voir sans peine qu'on veuille conserver les visites à l'intérieur pour les objets dont l'entrée sera permise. Cette mesure inquisitoriale ne produit rien, car l'administration des douanes n'a pas de moyens d'action à l'intérieur, tous ceux dont elle dispose étant concentrés à la frontière. Pourquoi donc faire entrer dans nos lois des mesures, ou inexécutables, ou dont on ne peut faire usage qu'au moyen de visites domiciliaires que l'opinion publique regarde comme une véritable inquisition, et dont un des moindres inconvénients sera d'exposer les négociants de bonne foi à des tracasseries et à des entraves sans cesse renaissantes? Nous ne saurions donc trop fortement insister pour que cette exception aux lois actuelles, due au génie prohibitif de quelques fabricants, ne soit pas accueillie et ne devienne pas, comme cela est arrivé dans la loi du transit un obstacle déposé dans la loi nouvelle pour empêcher que le commerce puisse en faire usage.

» Si aucun système de douane n'existait encore, s'il s'agissait d'en créer un, nous serions certainement d'avis qu'il fût aussi large que possible, et que, si les besoins de l'État le permettaient, il y eût liberté sans limites dans nos rapports avec les pays qui nous offriraient la réciprocité; car la population aurait tout à gagner à un système qui lui permettrait d'acheter les objets de sa consommation là où elle les trouverait à plus bas prix. L'agriculture et l'industrie, au lieu de diriger leurs efforts vers des productions auxquelles le sol est impropre ou que le génie français n'affectionne point, les emploieraient à créer celles qui offriraient des chances de succès. Mais nous devons prendre les choses dans l'état où elles se trouvent et chercher le système qui convient le mieux à un pays qui a déjà un long passé, à l'abri et suivant les lois duquel se sont élevés une multitude d'intérêts qui ont droit à beaucoup de ménagements. Ce système, Monsieur le Ministre, nous paraît être celui qui, en protégeant suffisamment nos industries contre les importations étrangères, substituerait néanmoins tout d'abord aux prohibitions des droits égaux à la différence entre le prix de revient en France, et ceux à l'étranger; laissant encore pour prime à l'industrie française l'importance des frais de transport, commission, assurances et autres charges. Mais cette protection ne devrait être que transitoire; elle devrait cesser dans un petit nombre d'années pour toutes les industries qui, restées stationnaires, ne se trouveraient pas en état de lutter avec l'étranger moyennant un droit de 30 0/0 au plus sur les produits fabriqués, indépendamment des frais de transport et autres; car une industrie qui, avec une pareille protection, et la réduction à 5 0/0, au plus, des droits sur les matières premières, ne pourrait se soutenir, ne mériterait pas qu'on lui sacrifiât plus longtemps l'intérêt de tous les consommateurs.

» Nous allons répondre aux principales objections que nos fabricants opposent à ce système.

» Les Anglais, disent-ils, ont 150 ans d'expérience et nous n'en avons que 30. Mais sommes-nous obligés de passer par tous les essais auxquels nos rivaux se sont livrés pour arriver où ils en sont aujourd'hui? Pourquoi ne pas prendre pour point de départ les résultats obtenus chez eux? Qui nous empêche d'adopter leurs procédés qui ne sont un mystère pour personne et d'introduire chez nous leurs améliorations? N'est-ce pas même ce que nous faisons chaque jour et ce que nous ferons mieux encore quand nous y serons stimulés par la concurrence? Déjà nos fabricants conviennent que les machines fabriquées en France sont égales aux machines anglaises et ne coûtent pas plus cher.

» Les ouvriers anglais, dit-on, sont malheureux. Ce ne sont pas les prix du travail qu'il faut accuser de cette misère, car les ouvriers anglais sont généralement payés plus cher que les nôtres. Cela tient à d'autres causes dont l'exposé ne serait pas à sa place ici. Ne confondons pas à plaisir les questions : il ne s'agit pas du sort des ouvriers, qu'on met toujours en avant mal à propos ; loin de vouloir réduire leurs gains, nous cherchons au contraire à augmenter à leur profit la masse du travail. Il s'agit uniquement de réduire les bénéfices exagérés que font certains producteurs, et de forcer les autres, par la concurrence étrangère, à des améliorations qui amèneront une réduction dans les prix. Les ouvriers seront les premiers à jouir de cette diminution dans la valeur de tous les objets de leur consommation.

» Il arriverait ainsi ce qui a déjà eu lieu par suite de l'emploi des machines qui ont obligé tous les établissements existants à les adopter ou à se liquider. Certes, il n'y eut jamais de concurrence plus redoutable que celle-là. Il en sera de même de celle de l'étranger. Il y aura quelque mal partiel chez ceux que la concurrence intérieure a déjà tués en partie; mais quant à la ruine générale dont on nous menace, elle n'est pas à craindre. Quel est en effet l'homme raisonnable à qui l'on fera croire que les Anglais vont dépenser plusieurs centaines de millions pour ruiner les fabriques françaises? En supposant qu'une telle entreprise fût possible, que tous les fabricants d'un royaume pussent s'entendre pour former une pareille association, et qu'il se trouvât des hommes assez fous pour risquer ainsi des sommes énormes, manquerait-il de Français, d'Américains et d'Anglais même assez sages pour venir sur nos marchés racheter les marchandises qu'on y vendrait à perte et les emporter sur les marchés du dehors pour les y vendre en concurrence avec les produits des fabriques étrangères que frapperait dans leur existence cet avilissement même des produits français ; et si une ligue aussi contraire à toute idée de raison était possible, le gouvernement n'aurait-il pas à l'instant le moyen de la repousser par le pouvoir qui lui est confié d'élever les droits par ordonnance lorsque l'intérêt du pays le réclame?

» Certes, on n'aura jamais l'idée de s'opposer à la création des établissements que les étrangers voudraient former en France, malgré la concurrence qu'ils feraient à ceux existants. Pourquoi donc s'opposer à l'importation des produits étrangers avec une protection suffisante? Le résultat ne serait-il pas identiquement le même? En effet, le droit protecteur étant égal à la différence des frais de production dans les deux pays, indépendamment de l'avantage qui résulterait encore pour le fabricant français des frais de transport et accessoires, la position deviendrait la même.

» Mais, dira-t-on, le producteur étranger ne supporte pas nos charges. S'agit-il de l'avantage qu'il en retire pour fabriquer à plus bas prix? nous répondrons qu'il supporte les charges de son pays. Veut-on dire qu'il ne concourt pas à la richesse nationale? nous répondrons qu'il paie sa part au trésor en acquittant des droits de douane, et qu'il enrichit le pays en lui fournissant les objets de sa consommation à des prix qui permettent à celui-ci d'employer à d'autres achats les capitaux qu'il économise.

. . . .

» Nos produits sont repoussés partout : l'industrie elle-même le déclare ; elle demande que le gouvernement favorise les exportations. C'est ce que nous demandons avec elle. Mais comment nos produits ne seraient-ils pas repoussés, lorsque nous n'admettons point ceux des autres pays? Comment le commerce pourrait-il se livrer à des exportations sans moyens d'échange pour ses retours? Ce n'est pas auprès de vous, Monsieur le Ministre, que nous avons à combattre ces exagérations de quelques industriels qui accusent les négociants des ports de mer de dédaigner des opérations qui ne leur offrent que des bénéfices modérés, et cela en présence d'une concurrence qui leur laisse à peine l'intérêt de leurs capitaux. De pareilles assertions ne valent pas la peine d'être relevées. Elles ne détruiront pas les griefs légitimes d'un commerce enchaîné dans une multitude de défenses, d'entraves, de formalités qui restreignent dans des limites extrêmement étroites le champ de ses spéculations.

. . . .

» Nous ne connaissons qu'une seule classe qui ait intérêt au maintien des prohibitions : c'est celle des fraudeurs qui, sous le système prohibitif, braveront toujours nos armées de douaniers. L'expérience est là pour le prouver.

. . . .

» Mais, en réclamant dans l'intérêt des consommateurs, dans celui du commerce et de l'agriculture, dans l'intérêt bien entendu des manufactures elles-mêmes, l'abolition de toutes les prohibitions et leur remplacement par des droits protecteurs modérés, nous ne pouvons trop fortement insister sur la réduction des droits sur les matières premières nécessaires à leur fabrication. Cette demande ne peut être isolée de l'autre. Les questions de concurrence sont des questions d'égalité. La réduction des droits protecteurs de nos produits fabriqués, en vue non pas d'anéantir, mais d'activer au contraire et de perfectionner le travail national, commande impérieusement celle

des droits sur les matières premières qu'emploie la fabrication française, et la disparition aussi complète que possible de toutes les causes d'infériorité qui naissent contre elle de la plus grande cherté des instruments qu'elle emploie. Il faut donc commencer par le fer, la houille, le lin, le coton, la soie, la laine, ces articles principaux de presque toutes nos fabrications.

. . . .

» Nous pouvons dire de l'agriculture ce que nous avons dit des manufactures. Son intérêt bien entendu est le même que celui du commerce : ou plutôt tous ensemble, agriculture, manufactures, commerce, n'ont qu'un seul et même intérêt, l'activité, le mouvement, la vie sous l'effort continuel ; et, des craintes exagérées, des inerties incapables d'obéir à la loi dominante de nos temps modernes, peuvent seules allumer entre les différents ordres de travaux cette guerre civile dont le résultat le plus certain est une commune ruine, une gêne universelle.

» Est-ce que tous n'ont pas intérêt à se procurer au plus bas prix possible les objets de leur consommation ? tous, intérêt au plus grand développement du travail intérieur ? Il ne s'agit que de s'entendre pour arriver à ce but : le moyen se trouve dans des concessions réciproques qui ne sacrifient pas au désir de tout fabriquer en France nos débouchés à l'extérieur, sans lesquels il nous est impossible d'écouler l'excédant de nos produits.

. . . .

» Nous répondrons à une dernière objection faite contre la suppression de toute prohibition, celle tirée de la difficulté d'établir le droit. Nous pensons qu'il n'existe pas, lorsqu'il s'agit d'objets dont la valeur varie autant que celles des tissus et des filés, par exemple, de base plus rationnelle des droits que la *valeur*. Nous connaissons les inconvénients de ce mode; le principal est la difficulté d'apprécier cette valeur. Cette difficulté, d'abord alléguée pour les laines, a disparu devant l'expérience des employés des douanes intéressés à la préemption et qui ont d'ailleurs la ressource de se faire aider par le commerce. Cette ressource ne leur a pas manqué, car il existe dans plusieurs villes du département du Nord des négociants qui ne font pas d'autre métier que celui d'acheter les laines préemptées. Il en serait de même des tissus et de toutes les fabrications. Nous savons fort bien que ceux qui ont subi ces préemptions se sont plaints ; mais leurs griefs n'ont jamais mérité qu'on les écoutât. S'ils n'avaient pas cherché à frauder les droits, les erreurs d'appréciation commises à leur préjudice n'auraient pas eu lieu. Qu'ils fassent des déclarations exactes et ils ne courront aucun risque de ce genre, car il n'est pas un employé des douanes qui ose préempter une marchandise qui ne serait déclarée qu'à 15 ou 20 0/0 même au dessous de sa valeur, avec l'obligation de payer 10 0/0 de préemption et de droit.

. . . .

» Mais si, dans les considérations qui précèdent, Monsieur le Ministre, nous nous sommes montrés d'accord avec nos collègues des principales villes maritimes, nous sommes obligés de nous séparer d'eux lorsqu'abandonnant le système de liberté commerciale, ils viennent réclamer pour la navigation une protection exorbitante, et souvent un privilége en opposition avec les principes qu'ils ont proclamés.

» En effet, notre navigation n'est-elle pas suffisamment protégée par les énormes droits différentiels établis à son profit, et faut-il y ajouter encore des prohibitions ? Que signifie cette mesure qui défend à nos industriels d'aller chercher en Angleterre les produits de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique qu'ils peuvent importer des autres pays d'Europe, et qui grève ces articles des frais d'une escale sur Ostende ? Pourquoi interdire l'importation des denrées coloniales par les frontières de terre et forcer ainsi les fabricants qui y sont établis à subir la loi des grands ports de Marseille, Bordeaux et le Havre, lorsqu'à peu de distance de leurs manufactures ils trouveraient ces produits à plus bas prix ?

» Les fabricants ne pourraient-ils pas retourner contre la navigation le langage même dont on use à leur égard ? Ne pourraient-ils pas lui dire : *Pourquoi ces priviléges qui augmentent le prix des matières premières et des objets de consommation ? Pourquoi ne recevrions-nous point de l'étranger ce qu'il peut nous fournir à plus bas prix que vous ? N'est ce pas l'intérêt du consommateur qu'il en soit ainsi ? Qu'ont produit ces priviléges ? Votre navigation est-elle en voie de progrès ? Non; vous êtes à peine restés stationnaires; beaucoup d'armateurs se plaignent, malgré les prohibitions et les surtaxes, de ne pouvoir naviguer à aussi bas prix que l'étranger ; et vous demandez qu'on vous conserve une protection aussi improductive d'améliorations. Supportez donc, dans l'intérêt général, la concurrence étrangère comme vous la réclamez pour nous, et si vous vous en plaignez, nous aussi, nous vous dirons : Prenez votre parti, imitez l'étranger, naviguez à aussi bon marché que lui, soyez aussi actifs et aussi économes, obtenez du gouvernement qu'il vous débarrasse des entraves qui vous gênent, qu'il permette l'entrée en franchise des bois, fers, chanvre, toiles, etc., dont vous avez besoin, afin de vous mettre dans les mêmes conditions que l'étranger, et vous parviendrez à lutter avec lui et à vous passer des priviléges dont nous avons aussi le droit de nous plaindre.*

. . . .

» Nous nous résumons et nous demandons : 1° que toute prohibition soit abolie et les saisies à l'intérieur supprimées ; cette mesure inquisitoriale étant improductive et contraire à tout système de liberté intérieure ;

2° Que les droits sur les matières premières et les objets manufacturés soient immédiatement réduits à un taux égal à la différence entre les prix de revient de ces objets en France et à l'étranger, laissant encore au producteur français l'avantage des frais de transport et autres qu'auraient à supporter les produits étrangers pour arriver sur les marchés français ;

» 3° Que le droit sur les fers en barres soit immédiatement réduit à 15 francs par quintal, celui sur la fonte dans la même proportion, tout droit sur la houille supprimé, ainsi que la surtaxe existante à l'importation par mer ; enfin le droit sur la laine réduit de 20 à 10 0/0 ;

4° Que d'ici à cinq ans au plus, temps suffisant pour que nos producteurs puissent introduire les améliorations déjà obtenues par d'autres pays, les droits ci-dessus soient réduits :

» — Sur les matières premières à 5 0/0 ;

» — Sur les produits manufacturés à 30 0/0 ; attendu qu'il faut un terme à une protection exorbitante qui entrave la production, fait peser des charges énormes sur le consommateur et s'oppose à l'extension d'échanges avantageux avec l'étranger ;

» 5° Que les entraves qui gênent notre navigation soient écartées ; que les matières premières qui entrent dans la construction et l'entretien du navire, et qui contribuent à rendre notre navigation plus chère, soient admises en exemption de droits ;

» 6° Que toute prohibition, tout privilége établi en faveur de notre navigation, et principalement la prohibition d'importer des denrées coloniales par les frontières de terre, et celle de tirer directement de l'Angleterre les produits des pays hors d'Europe, soient abolis, et que les droits différentiels ayant pour but de protéger notre navigation ne dépassent jamais une surtaxe de 10 0/0. »

. . . .

. . . .

Ce qui doit surprendre, c'est qu'après vingt années ce langage puisse encore être tenu presque dans les mêmes termes, en dépit des progrès immenses qu'a faits depuis lors l'industrie française.

S'il fallait en croire les manufacturiers réunis en comité qui se qualifient de *défenseurs du travail national*, comme si le commerce n'était pas lui aussi un travail national nourrissant d'innombrables familles d'ouvriers, leur allouant des salaires plus élevés, leur assurant plus d'indépendance, de bien-être, de progrès intellectuel et moral que le travail des ateliers ne l'a jamais su faire ; à en croire, disons-nous, ces manufacturiers, la France ne serait pas plus avancée aujourd'hui qu'alors ; la prohibition ou des droits prohibitifs seraient encore fatalement nécessaires à leur existence ; la moindre modification dans nos tarifs serait le signal de leur ruine ; des multitudes d'ouvriers seraient sans pain, si certains produits qu'ils ne peuvent fabriquer, que depuis un demi-siècle ils promettent vainement de produire, pouvaient s'introduire autrement qu'en fraude.

Contre de telles propositions l'évidence proteste. Ce n'est pas seulement du milieu des villes commerçantes que s'élève toujours plus impérieuse cette question : — « quand donc la fabrique française aura-t-elle atteint son âge mûr ? » — c'est du sein des cités manufacturières elles mêmes que sortent les voix les plus irritées contre un système qui, en assurant des bénéfices excessifs à certaines industries, tend à développer au delà de toute prudence la concurrence intérieure, en même temps qu'il restreint l'exportation : et par la lutte de ces deux forces contraires, une production exagérée, l'absence d'écoulement assez rapide, livre la France à des crises industrielles périodiques au milieu desquelles son existence politique elle-même semble toujours près de s'anéantir.

N'assistons-nous pas en ce moment, comme en 1831, à une nouvelle guerre civile des industries ? Le tissage et la teinture des étoffes s'arment contre la filature, impuissante à leur livrer les qualités et les quantités qui leur seraient nécessaires pour lutter contre la fabrique étrangère. La filature, à son tour, se récrie contre la cherté des houilles, du fer, des machines ! Si elle emploie les produits de notre sol, elle gourmande l'agriculture de son inertie ; si elle ne met en œuvre que des matières exotiques, elle se récrie contre les surtaxes ou les prohibitions qui, sous prétexte de favoriser notre marine nationale, laquelle, à son tour, dit ne pouvoir vivre malgré ces faveurs, n'ont d'autre résultat final que de faire payer à nos usines leurs matières premières plus cher que ne les paie l'étranger. Ce n'est donc plus à l'heure où nous écrivons qu'un concert universel de récriminations et de plaintes ; expression affligeante des souffrances qu'imposent à tout le monde les doctrines protectionnistes ;

appel énergique au principe de la liberté qui, sagement mais fermement appliqué, peut seul sauver et d'eux-mêmes et de leurs rivaux tous ces intérêts dont l'antagonisme entretient la faiblesse.

Et cependant, telle est la vitalité de la France, telle l'influence de son heureux génie, telles la supériorité de son goût, son habileté, sa science pratique dans les applications de la chimie et de la mécanique, qu'en dépit de toutes les entraves ses progrès sont immenses, et qu'on l'a vue, en 1851, remporter à Londres l'un de ces succès décisifs qui sont pour une nation la révélation de sa force, et qui l'obligent à jamais dans l'avenir. Tout lui a profité, jusqu'à ses infortunes! Si 1848 l'a contrainte à jeter à vil prix ses produits sur tous les marchés étrangers, ces produits ont pénétré aussi dans une multitude de contrées qui ne les connaissaient point. Ils y ont éveillé le goût endormi, créé des exigences de forme, de grâce et de beauté qui ne s'étaient pas encore produites, et accru, par conséquent, dans des proportions inouïes, le nombre des tributaires de l'industrie française.

C'est ce que prouve sans réplique le tableau de nos exportations.

Mais combien plus étendue eût été notre action extérieure, à combien de points encore inabordés n'eussions-nous pas touché, si à cette influence si puissante de notre supériorité, qu'il faut nommer *artistique* pour la caractériser exactement, nous eussions pu joindre dans une mesure incessamment agrandie l'influence bien autrement agissante de plus nombreux échanges commerciaux.

Aucun peuple ne se soucie de solder en or ses achats à l'étranger; beaucoup ne le pourraient pas; tous veulent les payer avec leurs produits, parce que ces produits représentent le travail, qui est la vraie, l'unique richesse des nations, qui seul leur donne repos, sécurité, bien-être, dignité. Sachons donc enfin seconder le travail des autres, pour qu'à leur tour ils se complaisent à développer le nôtre, et trouvent leur intérêt, en même temps et au même degré que leur plaisir, dans leurs rapports avec nous.

Par exemple, de 1847 à 1852 nos exportations pour l'Angleterre ont grandi de 126,624,351 fr à 296,072,305 fr., et ces chiffres révèlent avec éclat ce qu'ont valu à la France les réformes de Robert Peel. Mais que serait-ce si, par d'habiles concessions, nous avions su déterminer nos voisins à réduire dans une large proportion les droits dont ils grèvent encore nos esprits et nos vins, et qui sont à peu près les seuls articles exorbitants de leurs tarifs?

Dira-t-on que l'Angleterre s'est appauvrie pendant que les envois que nous lui faisions se multipliaient ainsi? Loin de là; car, sans tenir compte de toutes les économies qu'elle a faites à consommer des articles français meilleurs et moins chers que les siens, économies qu'elle n'a pas manqué d'appliquer à des entreprises productrices, elle a vu ses exportations pour la France, si fâcheusement déprimées dans cette fatale année 1848 dont les résultats partout inscrits nous apprennent si bien ce que coûtent les révolutions, se relever progressivement et dépasser en 1852 de 1,752,183 fr. ce qu'elles avaient été en 1845, l'une des années les plus actives et les plus prospères que la France ait connues.

(*La suite au prochain numéro.*)

PARTIE TECHNIQUE.

Essieux des voitures de Chemins de fer.

§ V. — *Essieux en acier.*

Pendant très longtemps on ne s'est servi en Allemagne que des essieux anglais, qui font place aux produits des usines prussiennes. Depuis six ans, le chemin de la Haute Silésie n'emploie plus les essieux de la *Patent Axle Tree Company*, mais ceux fournis par les fabriques de la Silésie. On a pu faire de nombreuses expériences comparatives, et on a trouvé que des essieux anglais se sont rompus avec une charge de trois tonnes, et que les essieux silésiens ont tous résisté, jusqu'à présent, à une charge de quatre tonnes, à égalité de dimensions. Il est évident que dans cette circonstance les produits allemands sont supérieurs à ceux de l'Angleterre.

J'ai cité ce fait pour en arriver à l'examen des causes de cette différence; il est possible qu'elle réside dans la nature du métal brut autant que dans le mode de fabrication. Les hauts-fourneaux des usines prussiennes emploient l'air froid ou l'air chaud à 60 ou 80 degrés Réaumur, tandis qu'on emploie en Angleterre, dans la fabrication de la fonte, l'air à 300 degrés; le fer fabriqué d'après cette dernière méthode renferme toujours des matières siliceuses, ce qui fait perdre au fer en barres une partie de sa résistance, tant absolue que relative.

La cassure des essieux moins résistants, des essieux anglais, est à petits grains d'un gris mat; celle des essieux plus résistants, silésiens, est d'un aspect brillant.

Il s'agirait de constater sur tous les essieux brisés cette expérience, qui pourrait, alors, conduire à des conclusions définitives.

En cherchant le métal le plus à l'abri de la rupture, on a été conduit à l'emploi des essieux en acier fondu, dont la contexture se rapproche de celle de la fonte, et on a cru augmenter la résistance en trempant cet acier.

Des expériences directes, faites en 1850 à Berlin, ont démontré que les essieux en acier offrent une résistance plus grande contre la torsion, et ont une limite d'élasticité plus étendue que les essieux en fer.

Le prix d'acquisition des essieux en acier fondu est plus élevé que celui des essieux ordinaires; mais la durée des premiers étant beaucoup plus grande, il y a avantage à les employer.

En outre, leur plus grande sécurité, leur moindre frottement, leur moindre poids mort, la diminution du nombre des changements de ces pièces et l'absence des inconvénients que ces derniers entraînent, peuvent encore être pris en considération.

Cependant, il est à remarquer que la cassure des fusées a eu lieu plus facilement, et qu'alors l'accroissement de résistance à la torsion ne serait pas un motif suffisant pour abandonner les essieux non cémentés; le fer ne se trouve altéré dans sa contexture, par la torsion, que quand celle-ci est accompagnée de chocs, et c'est à ces deux efforts réunis que les essieux ont à résister.

Les tentatives faites pour obtenir une résistance plus forte contre la torsion, par la trempe, ne répondront donc pas au but qu'on s'est proposé d'atteindre.

Dans cette opération, l'acier incandescent est refroidi très vite à la surface. Plus la pièce est épaisse, plus il faut de temps pour que le refroidissement traverse toute la masse. Les parties extérieures acquièrent une tension qui s'exerce contre la masse intérieure et qui se manifeste déjà dans des morceaux de très faible dimension par des fissures et des fentes; dans des pièces plus grandes, par des éclats. Par suite de cette pression exercée sur les parties intérieures, qui ne sont pas refroidies aussi promptement, il peut se produire des ruptures et des déplacements intérieurs, tandis que la surface reste intacte.

Une pièce trempée, dont la cohésion moléculaire est plus grande que la tension intérieure, peut demeurer entière; mais comme cette réaction ne cesse jamais d'avoir lieu, il suffit quelquefois d'une légère commotion pour qu'une pièce semblable se casse tout d'un coup longtemps après sa mise en service et sans indices apparents.

On ne peut reconnaître, par l'aspect seul, ni le degré de tension intérieure, ni la part que celle-ci prend dans la force de résistance contre les efforts extérieurs. En réchauffant l'acier on parvient à diminuer la tension, mais les parties fendues ou brisées restent dans le même état.

La trempe est donc toujours une opération dangereuse, et ne doit être employée que là où un changement de la nature du métal est une condition première; par exemple, pour l'élasticité de certains ressorts. Dans ce cas, les fortes dimensions seront extrêmement nuisibles et pourront entraîner la cassure. Il est, du reste, connu que les ressorts en une seule pièce ne peuvent jamais être chargés autant que ceux composés de lames dont le jeu est plus étendu.

Le parcours fourni par ces essieux en acier peut être considéré comme indéfini, attendu qu'il n'y a pas de changement dans la contexture de ce métal comme dans le fer, et qu'alors la trempe devient inutile.

Cependant on peut admettre que l'usure arrive après un service de vingt ans, quelque étendu que soit d'ailleurs le parcours; ces essieux n'atteindront pas la limite du parcours de cristallisation.

Dans l'exploitation, il faut encore avoir égard aux diverses sortes de voitures, suivant qu'elles sont constamment ou exceptionnellement en service.

Ce ne sont donc que des circonstances exceptionnelles, telles que la détérioration des fusées par suite du manque de graissage, qui peuvent altérer ces essieux et entrer en ligne de compte.

§ VI. — *Résistance des essieux.*

Des essais comparatifs ont été faits, au sujet de la résistance des essieux, par le chemin de fer de Cologne, qui publie dans ses comptes-rendus de 1852, le résultat de ces expériences, que voici en quelques mots :

« On a cherché de quelle quantité l'essieu se surélève par suite de la pression que les boîtes à graisse exercent sur les fusées. Dans ces essais on s'est servi d'un wagon à houille avec châssis en fer et d'un poids de 3,10 tonnes, sans les essieux et leurs roues; à chaque expérience on a changé les essieux à éprouver. Pour mesurer les flexions, on avait préparé une barre de fer recourbée, qui s'appliquait exac-

tement sur l'essieu, entre les deux roues, à la portée de calage. Un coin gradué en fer, introduit dans l'intervalle formé par l'essieu et la barre, indiquait la quantité de la flexion. Avant chaque chargement et avant chaque mesurage, on a fait circuler les wagons sur le chemin.

» Voici le résultat de ces expériences :

CHARGEMENT	FLÈCHE DE FLEXION DE L'ESSIEU	
	en fer de $0^m,12$ de diamètre.	en acier de $0^m,14$ de diamètre.
Tonnes.	mètres.	mètres.
1,50.	0,0006	0,0002
2,80.	0,0010	0,0004
4,10.	0,0014	0,0006
5,30.	0,0018	0,0006
6,60.	0,0022	0,0008
Après la traversée de la gare avec la charge précédente.	0,0026	0,0008

Après chaque déchargement, les essieux sont rentrés dans leur position primitive ; on n'a pas poussé plus loin ces expériences.

Sur les chemins de fer français on n'a pas encore employé ni les essieux creux des Anglais, ni les essieux en acier des Allemands. Nos usines fournissent des essieux forgés d'un poids de 150 kilogrammes pour les wagons et de 200 kilogrammes pour les locomotives. Mais avant de conseiller des changements dans le service du matériel, il faudrait qu'ils fussent consacrés par la pratique et que les avantages en fussent démontrés d'une façon plus évidente.

Cette partie du matériel gagne tous les jours de l'importance, en Allemagne, surtout ; dans ces contrées, la rupture des essieux est devenue fréquente au point que toutes les Compagnies s'en sont préoccupées et que le congrès des chemins de fer, assemblé en ce moment à Bade, a mis cette question à l'ordre du jour.

§ VII. — *Conclusions.*

En France on n'admet pas, généralement, la théorie de la cristallisation du fer. N'ayant pas eu occasion de faire des expériences directes pour contrôler celles qui constatent cette cristallisation de la manière la plus palpable, on suppose que le parcours des essieux droits peut être indéfini, pourvu, toutefois, que les fusées, réduites au diamètre-limite par l'usure, soient remplacées en temps et lieu. Cette usure est de un millimètre pour un parcours de 40,000 kilomètres.

Pour les essieux à fusées non trempées, on peut admettre, en général :

Essieux de voitures et wagons, 110,000 kilomètres de parcours ;

Essieux de tender, 165,000 kilomètres de parcours ;

Essieux de supports de machines, fusées intérieures, 300,000 kilomètres de parcours ;

Enfin, essieux moteurs droits, 300,000 kilomètres de parcours.

Dans la réception des essieux, on se contente souvent des essais faits avec quelques-uns d'entre eux, pris au hasard dans une grande fourniture, et qui consistent à les soumettre à des chocs réitérés au moyen d'un mouton, d'un poids de 500 kilogrammes, qu'on laisse tomber d'une hauteur de 3 mètres. Quelquefois, aussi, on jette les essieux d'une grande hauteur sur un corps dur. Il n'est nullement prouvé que tous les essieux livrés soient de bonne qualité, quand quelques-uns ont résisté à ces épreuves, et la seule garantie qu'on ait de ces fers réside uniquement dans les procédés de fabrication.

L'artillerie éprouve tous ses essieux ; mais il ne pourra t pas en être de même dans les chemins de fer, car les essieux qui doivent y servir ne peuvent être soumis à des essais qui altéreraient leur qualité. Il existe, heureusement, on moyen qui permet de les éprouver sans les affaiblir : ce procédé consiste à les charger et à observer leur flexion, pour en déduire les limites d'élasticité. Les essieux les plus faibles et sur lesquels on conserve des doutes, peuvent alors être soumis aux épreuves par le choc jusqu'à la rupture, afin de permettre l'examen de la nature du métal.

Si, dans ce cas, les essieux faibles répondent aux exigences d'une bonne fabrication, on peut admettre, en toute sécurité, tous ceux qui ont été éprouvés.

EMILE WITH.

Chemins de fer américains.

Les travaux du chemin de fer de l'isthme de Panama se poursuivent, d'après les dernières nouvelles, avec la plus louable activité. Aussitôt après la saison des pluies, qui dure ici la moitié de l'année, les travaux ont été repris sur cette grande voie de communication destinée à unir les deux Océans. La concession a été donnée à une Société de bourgeois américains qui ont engagé toute une armée d'ouvriers, en partie de Chinois, très-propres à supporter les ardeurs de ce climat. Les ponts sont déjà jetés sur le Rio-Obispo, qui traverse la ligne du chemin de fer, et l'on croit que la voie sera prête pour le mois prochain. Alors, on ira en un jour d'une mer à l'autre. Déjà aujourd'hui le trajet peut s'effectuer en quatre ou cinq jours. Il y a journellement des convois réguliers entre Aspinwall et Obispo. Cependant, jusqu'à présent, les transactions commerciales n'ont pas été nombreuses à Panama ; l'importation se borne à des articles pour les besoins locaux, et l'exportation est presque nulle.

JURISPRUDENCE.

Chemins de fer. — Récépissés de souscriptions. — Négociation. — Nullité. — Nantissement.

La négociation des récépissés de souscriptions relatives à la concession de chemins de fer, faite avant la constitution régulière de la Société, est frappée de nullité absolue ; les valeurs qui ont pu, à raison d'une pareille négociation, être déposées en nantissement par l'acheteur, doivent lui être restituées. (Art. 8 et 10 de la loi du 15 juillet 1845 ; art. 1131 et 1133 du Code Napoléon.)

Cassation, au rapport de M. le conseiller Laborie, et conformément aux conclusions de M. l'avocat général Waïsse, d'un arrêt rendu, le 26 mai 1851, par la Cour impériale de Paris. (Liquidation Larade et Cᵉ contre Savalette et Worms ; plaidant, Mᵉ Groualle.)

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Georges.

Audience du 8 mars 1854.

Transport par chemin de fer. — Fausse déclaration de la classe des marchandises transportées. — Dommages-intérêts. — Le chemin de fer de Strasbourg contre MM. Simon et Mustel.

L'expéditeur de marchandises qui, dans le but de frauder les droits du chemin de fer et de payer un moindre prix pour le transport, fait une fausse déclaration de la classe à laquelle appartiennent les marchandises, est passible envers la Compagnie de la différence entre le prix de transport de la classe déclarée et celui de la classe réelle, et de dommages-intérêts.

Ainsi jugé par le jugement ci-après sur les plaidoiries de Mᵉ Rey, agréé du chemin de fer de Strasbourg et de Mᵉ Jametel, agréé de MM. Simon et Mustel.

« Sur la demande en principal de 193 fr. pour différence du prix de transport :

» Attendu qu'elle n'est que le redressement d'erreurs volontaires ; qu'en effet, il résulte d'un certain nombre de procès-verbaux, que des colis déclarés d'une classe appartenaient à une autre ; que la somme réclamée n'est que la représentation de la différence à raison du tarif homologué par l'État, qu'il y a lieu dès lors d'y faire droit ;

» Sur la demande de 30,000 fr. de dommages-intérêts :

» Attendu qu'après avoir eu connaissance des erreurs signalées par les procès-verbaux dont il vient d'être parlé, le Tribunal a renvoyé devant un arbitre à l'effet d'examiner la comptabilité complète de Simon et Mustel ; vérifier les écritures, voir le chiffre net des opérations, ainsi que les déclarations faites à la Compagnie du chemin de fer ;

» Attendu que des livres mis à la disposition de l'arbitre, il est ressorti que les écritures étaient entièrement conformes aux déclarations faites à la Compagnie demanderesse, bien que les procès-verbaux signalés y aient constaté de nombreuses erreurs ; que, bien plus, dans une expédition faite le 17 juin 1851, Simon et Mustel, en remettant au chemin de fer trois colis désignés comme barils graisse, adressaient en même temps à leur correspondant une autre lettre de voiture avec indication du véritable contenu, soit trois barils huile ; que ces faits démontrent l'intention formelle de fraude et ne peuvent être attribués aux commettants ; qu'ils démontrent en même temps jusqu'à l'évidence que les écritures soumises à l'arbitre ne sont pas les seules qui servent aux défendeurs pour leurs opérations ;

» Qu'en vain Simon et Mustel voudraient couvrir leur conduite du nom de complaisance, que c'est là une action déloyale qui appelle une prompte répression ;

» Qu'autant il est juste d'exiger des chemins de fer qui ont un monopole, l'exécution complète de leur cahier des charges à l'égard du commerce, autant il convient de leur donner toute sécurité contre les moyens frauduleux qu'on emploierait contre eux ;

» Attendu en fait que les expéditions faites par Simon et Mus el sur le chemin de Strasbourg, pendant sept mois, s'élèvent à un chiffre de près de 400,000 fr. ; que, d'après les erreurs signalées par les procès verbaux les différences se sont élevées à près d'un tiers ; que, dans ces circonstances, alors que la Justice a tout fait pour s'éclairer, qu'elle a délégué à un arbitre tous pouvoirs à l'effet d'examiner les livres des parties, il est de son devoir, lors du refus de communication de toutes pièces réelles, d'apprécier le préjudice causé : qu'il convient, d'après les éléments fournis, d'en déterminer le chiffre à 10,000 fr. ;

» Par ces motifs, vu le rapport de l'arbitre, condamne Simon et Mustel, par les voies de droit, à payer en deniers ou quittances valables 193 fr. à titre de restitution, résultat des procès-verbaux sus-mentionnés ;

» Condamne en outre, Simon et Mustel en 10,000 fr., à titre de dommages-intérêts, pour réparation du préjudice causé jusqu'au moment de l'instance, et en tous les dépens. »

Exploitation.

Communication entre les gardes lignes et les mécaniciens des chemins de fer.

Voici une note nouvelle au sujet de l'invention faite par le professeur Gluckman, d'un appareil de communication entre les gardes ligne et les mécaniciens des chemins de fer.

Le capitaine Wynne, inspecteur du gouvernement, a fait récemment à ce sujet le rapport suivant au Board of Trade :

« Le 27 mai dernier, invité par M. le professeur Gluckman, j'étais dans le train auquel avait été adapté l'appareil, qui a marché constamment sur le *Great-Northern*, deux fois par jour entre King's-Cross et Hitchin depuis le 8 avril. J'ai fait plusieurs signaux pendant mon voyage, et, en aucun cas, l'appareil n'a fait défaut.

» Il m'est resté une opinion très-favorable de l'efficacité de l'appareil depuis le premier essai que j'en fis sur le chemin de fer London and North-Western. Mais je n'ai voulu rien affirmer, parce que je sentais qu'un tel appareil demandait à être soumis à plus d'une de ces brusques épreuves auxquel es se trouve exposé tout train régulier en marche. L'épreuve que cet appareil a subie aujourd'hui a fait cesser complétement en moi l'hésitation provoquée par les chances de dérangement de l'appareil. Aussi, je ne fais nullement difficulté de manifester une opinion décisive, et je déclare que c'est là un appareil efficace pour la communication entre entre le garde et le mécanicien. »

C. Devina.

Charbons en Angleterre.

Mercredi 21 juillet.—Newcastle.—Wallsend. — Lawson's, 23 fr. 50 ; Eden main, 25 fr. ; W. F. Helton, 26 fr. 25 ; dito Lambton, 25 fr. 60 ; Stockton and Hartlepool.—W. E. Kelloe, 25 fr. 60 ; dito South Hartlepool, 25 fr. 60 : dito Ves. 26 fr. 25 ; Blyth Scotch, Welch, and Yorkshire. — Cowpen, 25 fr. 90. — Cargaisons sur le marché, 64 ; vendues, 58 ; restées invendues, 6. — 196 vaisseaux en mer.

Faits divers.

La halle au blé a inauguré au marché de mercredi les farines de la nouvelle récolte. MM. Arvier et Cᵉ, négociants de cette ville, ont déposé sur la place de M. Lopes Dias, facteur aux farines, six sacs farine froment de la fabrication Couneau et fils frères, de Nérac.

Ces farines qui ne laissent rien à désirer sous le rapport de la qualité et de la fabrication, ont été achetées par M. Sandrin, boulanger, rue Laffitte, 41, qui s'est empressé d'offrir du pain de leur provenance à M. le ministre du commerce ainsi qu'à toutes les sommités administratives et autres de la capitale.

Forges.

SAINT-DIZIER

Cette semaine, l'attention n'a été concentrée sur aucun fait d'intérêt majeur. Les cours des fers et des fontes, en France et chez nos voisins, se maintiennent dans une stabilité générale.

C'est surtout sur les fers laminés que ce mouvement d'affaires se remarque. Leurs prix se maintiennent pleinement à 330 à Saint-Dizier et 340 à Paris. La classification nouvelle est observée et parfaitement suivie telle que nous l'avons enregistrée dans notre numéro du 22 juin.

La fonte à fer est stationnaire aux prix de 155 a 160 fr. Les derniers marchés à notre connaissance ont fait 155 fr. On nous cite sans garantie une affaire à 157 fr. 50 c. — La fonte noire pour fusion a eu une suite d'affaires sur le pied de 192 fr. 50 c., prise à Saint-Dizier.

PARIS.

Les fers se tiennent à 340 fr., les fers de fonte au bois : 330, ceux de fonte au coke. Le petit rond n'a qu'un cours nominal à 340 et 345 fr. Le fil de fer et la pointe sont aux mêmes prix.

En ce qui concerne les articles sidérurgiques, les tôles, les ferblancs, les fontes, la cote des courtiers de commerce n'indique aucune variation.

La fonte pour fusion est cotée aux prix suivants : Anglaise Beaufort nº 1, 245 fr. ; la fonte d'Écosse, 225 ; la fonte d'origine française 240 - 220. Nous avons connaissance de marchés traités, il y a quatre jours, à raison de 210 fr. rendu en gare à Paris, par une usine de notre groupe.

Cuivre. Depuis la connaissance du résultat de la réunion des fondeurs de Londres, c'est-à-dire la conservation des prix anciens, renseignement que nous avons donné jeudi dernier, la tenue du marché a été meilleure. Le cuivre de Suède est remonté à 305 310 ; les autres ont continué à faire les prix de 315-320 ; celui d'Angleterre, 295. La provenance d'Australie manque ; le laminé jaune, 320 ; le rouge, 345-350 ; le minerai de cuivre Corocoro est aujourd'hui coté 325 et 328. Les affaires sont satisfaisantes.

Étain. L'étain Banca, en Hollande, est coté de 310-315 et celui des Détroits, 310. L'étain du Pérou brillant est à 310 ; le terne, 300. Sur la place de Londres, les prix sont demeurés les mêmes.

Plomb. On cote à Paris, sans variation : Plomb de France et d'Espagne, 65 ; le laminé, 75. Le plomb anglais se tient encore à 70 fr. Un avis de Marseille, en date du 16, reçu ce matin, annonce une baisse au prix de 69 fr.

Zinc. Le zinc brut de Silésie a fait de nouveau, sur la place de Paris, un mouvement rétrograde. Il est coté à 58 et 59 fr. La Vieille-Montagne est cotée 65 ; laminé, 70. La semaine dernière, il y a eu quelques arrivages de Hambourg, particulièrement au Havre.

O. Saupique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 16 juillet :

Les prix des fontes en gueuses ont peu varié ; ils se sont maintenus aux environs de 110 fr. et 110 50, cours des deux dernières clôtures.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Le mouvement des affaires en métallurgie a porté à la fois sur tous les articles : fonte affinage, moulage et fers en barre, et il a consolidé la fermeté des prix, qui restent au taux que nous avons précédemment indiqué.

Quelques affaires en fers marchands ont encore été traitées depuis peu pour l'exportation.

Saint-Dizier, jeudi 27 juillet 1854 :

Notre bulletin d'aujourd'hui est dénué d'intérêt. La demande, toujours bornée aux besoins du moment, mais toujours régulière, n'apporte par conséquent aucune modification à la situation.

En Angleterre la baisse a fait un pas ; la fonte a fait, nous écrit-on, 104 fr. pour les numéros mélangés. Cette correspondance est postérieure de deux jours aux avis publiés plus loin. Ce sont les mêmes craintes d'il y a quinze jours, qui ont fait osciller le marché ; ce qui nous fait croire à des craintes exagérées dont les places de Londres et de Glascow reviendront bien vite. Contrairement à nos prévisions, la baisse durerait-elle, qu'elle ne déclarerait pas plus ce mouvement chez nous, que précédemment la hausse n'entraînait l'élévation de nos cours. Les prix de la fonte anglaise ne feraient que revenir à leur cours ancien. — Les avis de la Belgique n'ont signalé rien de nouveau.

En reproduisant la nouvelle classification des fers laminés que nous avons insérée dans notre numéro du 22 juin, l'*Écho de la Métallurgie* a prétendu que notre publication a été prématurément faite. Non, c'est celle de notre confrère qui a été en retard de dix jours.

Le même journal annonçait jeudi dernier que la classification n'avait pas encore reçu

son dernier mot. Nous ignorons où l'*Echo* puise ses notes ; pour nous, des renseignements demandés à nos correspondants de Paris et nos informations personnelles près de nos usines, nous ont donné l'assurance qu'il n'est aucunement question de faire en ce moment ni addition ni modification au document que nous avons donné il y a cinq semaines.

Nous répéterons que la classification nouvelle est observée et parfaitement suivie depuis que nous l'avons enregistrée dans nos colonnes, en vertu d'autorisation, et nous n'avons pas appris que notre insertion ait donné lieu à aucune réclamation.

— Les commandes se suivent, mais ne peuvent pas s'exécuter aussi rapidement que le marchand le demande. Les usines n'ont pas marché à pleins trains comme elles eussent désiré le faire ; la chaleur excessive qui a succédé à la température pluvieuse que nous avions depuis si longtemps a obligé les producteurs à diminuer le nombre de leurs feux dans l'intérêt des ouvriers. Nous apprenons que la plupart des usines dont la marche avait été suspendue ont rallumé une partie de leurs fours.

Les prix de place se raisonnent fermement à 330 fr. les fers laminés. Les fers battus se tiennent à 335 fr. On a traité de la fonte à fer à 155 fr., prix qui paraît être le cours normal.

Le petit rond ou machine n'a pas de cours réel ; la difficulté du placement de cet article a engagé les usines spéciales à se livrer à la fabrication des fers de toutes les classes.

PARIS.

La place conserve sa bonne position pour le placement des fers et fontes, les cours y sont tenus fermes ; le beau temps a aidé encore le mouvement de la vente.

La fonte pour deuxième fusion s'y traite à 210 et 215 fr., la fonte française, à 215 la fonte anglaise, 220 225 la fonte d'Écosse. Le stock est augmenté.

Pas d'affaires en petit rond. — Le fil de fer clair vaut 4 fr. 40 le n° 1 en 1re qualité, 4 fr. 20 en 2e dito, le recuit 4 fr. 20. — La pointe est cotée sans changement à 43 fr. les nos 20 et 21.

Les tôles sont aux prix anciens de 16 40, la tôle anglaise ; 52 anglaise fine ; 72, tôle douce de Comté ; 56, 57, tôle douce des Ardennes.

Prix de la ferraille, 25 fr., longue barre ; 22, ferraille à maréchal ; 18 et 19, gros riblons ; 12 fr., les platinages, les 100 kil.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Ce

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE

DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

UN VOL. IN-18. — BROCHÉ, 1 fr. 50. — RELIÉ, 2 FR.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif ; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 juillet sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Correspondance.

M. I. T., à Langres. — N° 1, Nord. — N° 2, Lyon. — N° 3, Strasbourg. — N° 4, valeur médiocre. — N° 5, douteux. — N° 6, n'achetez.

M. W. S., à Londres. — N° 1, entre 60 et 75 fr. — N° 2, les recettes sont exactes et peu satisfaisantes. — N° 3, elles dépassent déjà les prévisions.

M. A. G., de la Marne. — N° 1, bon. — N° 2, excellent. — N° 3, cette valeur se relèvera probablement. — N° 4, oui. — N° 5, oui, s'il y a une fusion. — N° 6, Lyon, Méditerranée, Strasbourg, Nord, Orléans.

N. F., à St.-R. (Somme). — N° 1, vous oubliez qu'en 1854, l'action produira un dividende d'environ 40 fr. en dehors de l'intérêt de 4 0/0 ; qu'en 1855, le dividende atteindra au moins 50 fr. ; que pour 1856, le dividende sera au moins de 60 fr. ; que ces trois sommes forment la différence entre les anciennes et les nouvelles actions. — N° 2, ceci est une appréciation générale. — N° 3, Strasbourg.

G. N. T., à Castres. — N° 1, la valeur a peu de chances d'un meilleur avenir. — N° 2, oui. — N° 3, c'est exact. — N° 4, l'émission est finie.

M. E. C., à Marseille. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, arbitrage convenable.

M. F. B. — N° 1, vendez. — N° 2, achetez. — N° 3, jamais. — N° 4, oui. — N° 5, 65 fr. — N° 6, 75 fr.

M. R. S., à Tonnerre. — N° 1, cet arbitrage serait excellent avec des titres, comme spéculation, mais par suite des deux liquidations par mois, il est médiocre. — N° 2, oui, en levant les titres. — N° 3, la lettre B est sans contredit préférable.

M. N. E., à Coutras. — N° 1, la hausse est peu probable sur cette valeur. — N° 2, environ 60 à 100 fr. — N° 3, la baisse ne se produira qu'après. — N° 4, excellent. — N° 5, 350 fr.

M. L. M., à Langon. — N° 1, la Compagnie porte au compte d'établissement les frais des sections non exploitées. — N° 2, environ 50,000 fr. par kilomètre. — N° 3, à 50,000 fr. 50 fr. ; à 60,000 fr. 65 fr. — N° 4, rien.

M. Ch. V. — N° 1, les travaux sont poursuivis avec activité. — N° 2, l'ouverture de la première section aura lieu en 1854. — N° 3, la première année on ne recevra que l'intérêt à 4 0/0.

M. R. S. — N° 1, 52 fr. — N° 2, 75 fr. — N° 3, 75 fr. — N° 4, 70 fr. — N° 5, 25 fr. — N° 6, nul.

M. le comte X. — N° 1, l'opération est abandonnée. — N° 2, le revenu variera entre 12 à 15 0/0 du prix actuel. — N° 3, oui.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Juin 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1853.......	83,054	41,785 15	526 10	42,311 25
1854.......	74,840	37,534 45	622 90	38,157 35
En faveur de 1853.....	8,214	3,250 70	96 80	4,153 90
Du 1er janv. au 30 juin en faveur de l'exerc. 1853	22,378	10,590 30	923 25	11,513 55

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 16 au 22 juillet 1854.

119,311 voyageurs	354,626 10
Bagages, marchandises, etc	450,388 15
TOTAL	805,014 25

Semaine correspondante de 1853.

109,998 voyageurs	339,418 15
Bagages, marchandises, etc	326,472 74
PRODUIT total	665,890 89

Recette totale du 1er janvier au 22 juillet

1854	20,5[illegible]6,340 52
1853	17,609,246 02
DIFFÉRENCE	2,907,094 50

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 16 au 22 juillet 1854.

22,215 voyageurs	117,033 50
Bagages, marchandises, etc	111,119 25
TOTAL de la semaine	228,152 75
Semaine correspondante de 1853	247 557 65
TOTAL de l'exercice courant	706,830 90
Exercice correspondant de 1853	730,466 93

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 16 au 22 juillet 1854.

14,931 voyageurs	42,808 00
Bagages, marchandises, etc	53,611 85
TOTAL de la semaine	96,419 85
Semaine correspondante de 1853	108,107 75
TOTAL de l'exercice courant	1,876,283 40
TOTAL de l'exercice correspondant	1,771,253 05

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 16 au 22 juillet 1854.

Granda vitesse) 52,886 voyageurs	282,110 65
Petite vitesse) Bagages, marchand	188,562 25
TOTAL de la semaine	470,672 90
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	10,616,995 70
TOTAL	11,087,668 60
Semaine correspondante de 1853	37[illegible],025 55
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	10,133,643 15
TOTAL de l'exercice correspondant	10,510,668 70

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) pour le service de la graude vitesse, a eu lieu le 10 juillet 1854.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 16 au 22 juillet 1854.

Voyageurs	367,401 38
Bagages, marchandises, etc	510,231 78
TOTAL	877,633 16
Semaine correspondante de 1853	7[illegible]6,548 29
Différence en faveur de 1854	131.084 87
Recettes du 1er janvier au 22 juillet.	22,795,722 92
Recette correspondante de 1853	17,853,769 77
Différence en faveur de 1854	4,9[illegible]1,953 15

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 29e semaine.

Du 16 au 22 juillet 1854.

Voyageurs	299,483 73
Marchandises	335,585 32
TOTAL de la semaine	634,989 05
Recettes antérieures	16,545,062 31
TOTAL GÉNÉRAL	17,180,051 36
29e semaine de 1854	634,989 05
Semaine correspondante de 1853	626,353 02
Différence en faveur de 1854	8,636 03
Exercice 1854	17,180,051 36
Id. 1853	14,480,942 89
Différence en faveur de 1854	2,699,108 47

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 16 au 22 juillet 1854

Voyageurs	11,102 15
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	18,746 54
TOTAL	29,848 69
Recettes antérieures	878,073 60
TOTAL	907,922 29

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 17 au 23 juillet 1854.

Ouest. — 14,245 voyageurs (gr. vitesse	62,399 50
(Petite vitesse)	38,936 04
TOTAL	101,335 54
Rive gauche — 36,383 voyageurs	25,029 60
Rive droite. — 43,830 voyageurs	36,265 20
TOTAL	162,830 34
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	73,[illegible]63 43
Rive gauché	31,576 45
Rive droite	49,743 70
TOTAL	154,383 68

Recette totale du 1er janvier au 23 juillet 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	3,852,[illegible]46 08
Idem. — 1853	3,334,846 39

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 423 kilomètres.)

Recettes du 9 au 15 juillet 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	96,597 60
Bagages et marchandises	116,717 75
TOTAL de la semaine	213.315 35
Semaine correspondante de 1853	185,480 60
Augmentation	27,834 75

Section de Valence à Avignon.

Voyageurs	39,805 20
Bagages et Marchandises	15,776 10
Total de la semaine	55,581 30
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	268,896 63
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	5,481,748 88
Recette correspondante de 1853	4,194,186 82
Augmentation	1,287,562 06

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 9 au 15 juillet 1854.

(Longueur exploitée, 156 kilom.)

20,978 voyageurs, grande vitesse	42,685 07
Petite vitesse	143,136 19
Services annexes	7,305 43
TOTAL	193,126 69

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	40 121 60
Petite vitesse	120,128 09
Services annexes	6,643 29
TOTAL	166,792 98

Recette totale du 1er janvier au 15 juillet

1854	4,894,898 92
1853	4,188,939 13

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juin 1854.

Voyageurs St-Germain	228,880		
id. Auteuil	221,586		
Total	450,466	Recettes.	237,694 7
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			87,581 55
		Total	325,276 50

juin 1853.

Voyageurs	263,639	Recettes	275,999 89
Différence en faveur de 1854			49,276 41

COMPARAISON :

Les six mois de 1854 ont donné	1,399,073 10
La même période de 1853 a donné	1,132,705 39
Différence en faveur de 1854	266,367 71

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1674	816
166	1310	2536
2487	2451	2068
2018	1294	2330
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le lundi 31 juillet 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 juillet prochain, de 10 heures à 3 heures, pour retirer leurs cartes d'admission: ils auront à produire, à cet effet, leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

APPEL DE 50 FR. PAR ACTION. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,

Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que le coupon de 25 fr. leur est payé depuis le 1er juillet courant, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de 15 obligations peuvent faire, dès maintenant, le dépôt de leurs coupons.

Il leur sera délivré avec un récépissé, un numéro d'ordre qui leur donnera droit d'opérer, à partir du 1er juillet, le recouvrement des sommes qui leur seront dues.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire de la Compagnie,

Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de 50 fr. est fait sur les actions, aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 15 juillet prochain, tous les jours, les fêtes et dimanches exceptés, de 10 heures à 2 heures, à Paris, à la caisse de la Compagnie, 23, rue Laffitte ;

A Lyon, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres au porteur, lesquels, à dater du 5 août, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts courront, à raison de 4 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1854.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 31 décembre prochain, sous la condition, pour ceux qui l'effectueront après le 31 juillet, de tenir compte à la Compagnie de l'intérêt à 4 0/0, à partir du même mois, lequel se compensera avec l'intérêt servi par elle.

Tout versement qui n'aura pas été effectué au 31 décembre 1854, donnera lieu, à partir de cette date, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,

Alph. BAUDIN.

CHEMIN DE FER.

DE NARBONNE A PERPIGNAN.

ADJUDICATION. — MM. les entrepreneurs de travaux publics seront admis, jusqu'au 15 août 1854 exclusivement, à soumissionner sur simple série de prix les travaux d'art et de terrassement de chacun des trois lots du chemin de fer de Narbonne à Perpignan, avec faculté de réunir les trois lots en un seul, dans leur soumission.

On pourra soumissionner séparément les grands ouvrages d'art.

On pourra prendre connaissance dans les bureaux du chemin de fer à Narbonne, des séries de prix, des devis et cahiers des charges, et des conditions de l'adjudication.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 7 août prochain, à Chambéry, à une heure.

Tout porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes ou des procurations aura lieu, contre la présentation des titres, à partir du 25 courant jusqu'au 4 août, à deux heures :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 48 *bis* ;

A Chambéry, à la banque de Savoie ;

A Turin, chez M. J. de Fernex et Ce ;

A Londres, 38, Trogmerton-street, chez M. John Easthope et Ce.

Paris, le 21 juillet 1854.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire,

LE PROVOST.

SOCIÉTÉ

DES MINES ET FONDERIES DU RHIN.

MM. Ch. Detillieux et Ce ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires, que le paiement du dividende de l'exercice 1853 est avancé d'un mois.

Les coupons seront donc payés, à partir du 1er août, à raison de 50 fr. par action (de 375 fr.), à Paris, chez MM. Edouard Blount et Ce, rue de la Paix, 3, de 10 heures à 4 heures ; et à Cologne, Sachsenhausen, 8.

Le Gérant,

Charles DETILLIEUX.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CREDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de rappeler au public qu'elle reçoit gratuitement en dépôt les titres ci-après, savoir :

Les actions de la Société générale de Crédit mobilier ;

Les actions de la Compagnie des chemins de fer du midi ;

Les actions et obligations du chemin de fer Grand-Central ;

Les actions et obligations du chemin de Saint-Germain ;

Les actions de la Société des mines de la Silésie ;

Les obligations de Rhône-et-Loire et les titres de Saint-Etienne à Lyon.

Les dépôts s'opèrent, soit par des certificats nominatifs, délivrés aux porteurs, soit en compte courant.

Tout déposant titulaire de 25 titres a droit à l'ouverture d'un compte courant, et peut, dans ce cas, en disposer par des mandats directs, ou par des mandats de virement.

Les intérêts et dividendes touchés, sans frais, pour le compte des parties, sont payés sur mandats directs ou sur des mandats de virement.

Service maritime des Messageries Impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (voie de *Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs reguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 1 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires sont restées fort calmes depuis huit jours sur la rente. Les grandes chaleurs ont décidé beaucoup de spéculateurs à quitter Paris, et la Bourse était presque déserte. Cependant comme la rente était tombée à des prix très-bas, les cours ont offert une grande résistance à la baisse, et l'on s'est contenté de vendre quelques primes à de très-faibles écarts. Ces ventes de primes ont déterminé un découvert qui déjà a commencé à raffermir les cours, par la nécessité où se trouvent les vendeurs de se préparer pour la prochaine liquidation. Le 3 0/0 s'est relevé de 70 60 à 71 25.

Les fonds anglais ont éprouvé peu de variations depuis huit jours, et semblent tombés comme les nôtres dans la stagnation. Cependant voilà trois jours de suite qu'ils arrivent en baisse de 1/8, ce qui a contrarié le mouvement de la rente française qui paraissait tendre un peu à la hausse.

Les nouvelles politiques ont été à peu près nulles cette semaine. On n'a reçu aucun renseignement important de l'Orient, de la Baltique, ni même de l'Espagne. Mais ce qui était de nature à encourager la spéculation, c'est que l'on avait reçu les nouvelles les plus favorables des récoltes qui sont partout magnifiques.

Les actions de la Banque de France ont été fort recherchées; elles ont monté de 2,860 à 2,900. Une hausse rapide a eu lieu aussi sur les actions du Comptoir d'escompte, ce que l'on attribue à la prochaine fixation du dividende et à la nouvelle que le Comptoir national allait obtenir une nouvelle prorogation de dix ans.

Les cours des actions de chemins de fer sont toujours très-fermes, mais les variations sont peu importantes. Des achats importants ont eu lieu chaque jour sur les actions de Lyon, toutes les fois que le cours se rapprochait de 940, mais on n'a pas monté au dessus de 946 25. Lyon à la Méditerranée s'est tenu de 840 à 845.

Les actions du Havre ont fléchi de 585 à 575. Des achats considérables avaient eu lieu sur cette ligne, et lorsque la hausse a paru s'arrêter, on a commencé à réaliser quelques bénéfices, qui ont fait rétrograder les cours.

Les actions du Nord et de l'Est ont été favorablement tenues, mais elles ont éprouvé des variations peu importantes.

Les actions du Midi sont fort recherchées en ce moment. Cette ligne est restée depuis longtemps stationnaire, tandis que tous les chemins de fer étaient en hausse, et l'on pense que la prochaine ouverture de la section de Bordeaux à Bayonne leur donnera une nouvelle impulsion.

Les actions d'Orléans sont toujours fermes, de 1,160 à 1,165. L'augmentation continuelle des recettes de cette ligne explique la faveur dont elle jouit auprès des capitalistes qui recherchent des placements sérieux.

Les autres lignes ont été tenues avec fermeté, mais elles ont donné lieu à peu d'affaires. Le Grand-Central a été négocié continuellement de 490 à 492 50. On a prétendu, cependant, que l'on avait repris les négociations relatives à la concession du chemin de fer de Paris à Nevers. Saint-Germain est depuis longtemps stationnaire, de 685 à 690.

Les affaires sont devenus plus faciles depuis quelque temps sur les obligations de chemins de fer. Les obligations à 3 0/0 des différentes lignes sont surtout recherchées, leur prix sont à peu près nivelés. Les capitalistes paraissent avoir compris que les obligations des diverses Compagnies présentent la même sécurité, et les demandes arrivent sur les lignes dont les cours restent en arrière.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 20 jusqu'à celle du 27 juillet.

La rente 3 0/0 a monté de 70 90 à 71 40; elle est restée à 71 20 au comptant; elle a varié à terme de 70 75 à 71 45; elle a fermé à 71 25.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 97 50 à 98 25; elle a fermé à 97 10.

La Banque de France a monté de 3,860 à 2,900; elle a fermé à 2,895.

Le Comptoir national d'Escompte a monté de 580 à 645; il est resté à 613 75.

Le Crédit foncier a repris de 592 50 à 600; il est resté à 595.

Le Crédit mobilier a varié de 687 50 à 695; il est resté à 692 50.

Les actions du Nord ont varié de 813 75 à 820; elles ont fermé à 815.

L'Est a monté de 773 75 à 785; il est resté à 778 75; les nouvelles de l'Est ont fléchi de 622 50 à 617 50; elles sont restées à 620.

Lyon a monté de 940 à 945; il est resté à 943 75.

La Méditerranée a monté de 841 25 à 845; il a fermé à 842 50.

Genève a varié de 512 50 à 505.

Orléans a monté de 1,155 à 1,167 50; il est resté à 1,157 50.

Rouen a monté de 1,017 50 à 1,022 50; il est resté à 1,020.

Le Havre a fléchi de 582 50 à 575.

Bâle a varié de 390 à 395.

L'Ouest a varié de 642 50 à 645.

Cherbourg a monté de 515 à 525; il est resté à 520.

Dijon s'est tenu à 655.

Le Midi a monté de 605 à 612 50; il est resté à 608 75.

Le Grand Central a varié de 490 à 495.

Saint-Germain a monté de 687 50 à 690; il a fermé à 688 75.

Saint-Rambert a repris de 400 à 427 50.

Samedi. — Les cours étaient un peu plus fermes par suite d'une hausse de 1/4 sur les consolidés anglais à 92 5/8, mais les affaires étaient fort nulles sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié de 70 70 à 70 80 au comptant, et de 70 60 à 70 65 à terme. Le 4 1/2 0/0 a monté de 97 50 à 98; la Banque, de 2,855 à 2,860. Le Crédit mobilier a varié de 677 50 à 680; le Comptoir d'escompte, de 595 à 607 50; le Nord, de 812 50 à 815; l'Est, de 771 25 à 775. Lyon, de 937 50 à 938 75. Orléans a fait 1,160 50; Rouen, 1,017 50; le Havre, 580; la Méditerranée, 840; Genève, 505; l'Ouest, 642 50; Cherbourg, 510; le Midi, 602 50; le Grand-Central, 491 25; Saint-Germain, de 685 à 686 25; Dijon, 655.

Lundi. — La rente est toujours bien tenue au milieu de la stagnation des affaires. On ne fait que quelques petites primes à de faibles écarts. Les chemins de fer et surtout le Lyon sont demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 71 85, et à terme de 15 à 71 80. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 37 à 97 65. La Banque a varié de 2,890. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 683 75. Le Crédit foncier a fait 590. Le Comptoir national d'escompte a monté de 22 50 à 630. Le Nord s'est tenu à 815. L'Est a monté de 3 75 à 778 75. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 1 25 à 618 75. Lyon a monté de 1 25 à 940. La Méditerranée s'est tenue à 84 ; Cherbourg, à 515; le Midi, à 610; le Grand-Central, à 492 50; Orléans, à 1,160; Rouen, à 1,017 50; le Havre, à 580; Saint-Germain, à 690; l'Ouest, de 640 à 641 25.

Mardi. — Pas de variations, bourse complétement nulle, et un peu de faiblesse sur la rente à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 85 à 70 80, et à terme de 70 95 à 70 80. Le 4 1/2 0/0 a monté de 35 à 98; la Banque, de 10 à 2,810; le Crédit foncier, de 10 à 600. Le Crédit mobilier s'est tenu à 683 75. Le Comptoir national a fléchi de 10 à 620. Les actions du Nord ont varié de 817 50 à 816 25; l'Est, de 777 50 à 785; Lyon, de 940 à 941 25. La Méditerranée a fait 845; Orléans, 1,167 50; Rouen, de 1,020 à 1,017 50; le Havre, de 575 à 572 50; l'Ouest, à 640; Cherbourg, à 515; le Midi, de 610 à 605; le Grand-Central, de 491 25 à 492 50; Saint-Germain, de 687 50 à 690.

Mercredi. — Quoique les affaires ne fussent pas beaucoup plus animées, les cours étaient très-fermes et ont obtenu un peu de hausse. Les besoins de la liquidation commencent à se faire sentir. Le 3 0/0 a monté de 60 c. à 71 80; le 4 1/2 0/0, de 20 c. à 98 20. La Banque, de 23 fr., à 2,900; le Crédit mobilier, de 2 50 à 692 50. Le Comptoir national s'est tenu à 620; le Crédit foncier, à 600. Le Nord a monté de 1 25 à 817 50. L'Est a fléchi de 6 25 à 778 75. Les nouvelles de l'Est se sont tenues à 620. Lyon a monté de 3 75 à 945; la Méditerranée, de 2 50 à 842 50. Orléans a fléchi de 2 50 à 1,165; Rouen s'est tenu à 1,017 50. Le Havre a monté de 2 50 à 575; Genève, de 2 50 à 505; l'Ouest, de 5 à 645; le Midi, de 7 50 à 612 50; le Grand-Central s'est tenu à 492 50; Saint-Germain, à 690; Cherbourg, à 515. Saint-Rambert a monté de 2 50 à 427 50.

Jeudi. — Les fonds de Londres et de Vienne étaient encore faibles, ce qui a déterminé un peu de réaction à la fin de la bourse. Presque toutes les valeurs ont légèrement fléchi. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 20 c. à 71 20, et à terme de 25 c. à 71 15; le 4 1/2 0/0, de 10 à 98 10; la Banque, de 5 à 2,895; le Crédit foncier, de 5 à 595, le Comptoir national, de 6 25 à 613 75. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 693 75. Le Nord a fléchi de 2 50 à 815. L'Est s'est tenu à 778 75; les nouvelles de l'Est, à 620. Lyon a fléchi de 1 25 à 943 75; Orléans, de 7 50 à 1,157 50. Rouen a monté de 2 50 à 1,020. Le Havre s'est tenu à 575; l'Ouest, à 645; Genève, à 505. Le Midi a fléchi de 3 75 à 608 75; le Grand-Central a monté de 2 50 à 495; Saint-Germain a fléchi de 1 25 à 688 75.

Vendredi. — La rente a été faible; les chemins de fer se sont mieux tenus. La rente 3 0/0 a fermé à 71 05; le 4 1/2 0/0, à 98 25; la Banque, à 2,895; le Crédit mobilier, à 688 75. Le Comptoir national a fermé à 595 fr.; le Nord, à 816 25; l'Est ancien, à 777 50; le nouveau, à 615 fr.; Lyon, à 940 fr.; la Méditerranée, à 838 75; Orléans, à 1,160; Rouen, à 1,015 fr.; le Havre, à 570; Ouest, à 645; Midi, à 607 50; le Grand Central, à 492 50; St-Germain, à 685 fr.; Cherbourg, à 520.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 22 au 28 Juillet 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
716	0	99	400.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	**Nord**	815 »	813 75	813 »	815 »	816 25	816 25	817 50	820 »	815 »	»	815 »	816 25
tout		99	72.000	500	tout	90 fr.	août février	**Paris à Rouen**	1017 50	1015 »	1017 50	1017 50	1017 50	1017 50	1017 50	1025 »	1020 »	»	1015 »	1016 25
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobre.	**Rouen au Havre**	580 »	580 »	575 »	575 »	572 50	577 50	575 »	577 50	575 »	573 »	570 »	572 50
51	72	95	36.000	500	125	11 fr.	avril.	**Dieppe et Fécamp**	»	»	»	»	»	»	295 »		»	»	295 »	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	520 »	»	545 »	»	545 »	»	545 »	»	530 »	530 »	520 »	»
tout	25	99	24.000	250	tout	22 fr. 50.	octobre avril	**Saint-Germain**	695 25	»	690 »	»	690 »	»	640 »	690 »	683 75	»	695 »	685 »
tout	17	99	30.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	**Versailles (r. g.)**	310 »	»	310 »	»	312 50	»	»	»	»	»	310 »	»
174	530	99	70.000	500	250	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	642 50	640 »	641 25	645 »	640 »	»	645 »	»	645 »	»	645 »	645 »
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	**Paris à Orsay**	»	»	»	»	»	»	192 50	»	195 »	»	197 50	»
1116	1170	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	**Orléans**	1160 »	1157 50	1160 »	1162 50	1167 50	1163 75	1161 »	1165 »	1157 50	1165 »	1160 »	1160 »
627	724	99	250.000	500	tout	30 fr. 30.	mai novemb.	**Est**	775 »	775 »	775 75	777 50	785 »	780 »	778 75	780 »	776 75	777 50	777 50	776 25
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	**Id. nouvelles**	620 »	620 »	618 75	620 »	620 »	»	620 »	622 50	620 »	620 »	615 »	617 50
363	542	99	240.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	**Paris à Lyon**	935 75	937 50	940 »	940 »	941 25	945 »	945 »	946 25	943 75	943 75	940 »	940 »
»	227	99	90.000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Lyon à Genève**	505 »	»	505 »	502 50	502 50	»	505 »	505 »	505 »	»	502 50	»
423	612	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobre.	**Lyon à la Méditerr.**	840 »	837 50	840 »	837 50	840 »	»	842 50	845 »	842 50	842 50	838 75	840 »
»	950	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Chemins du Midi**	612 50	610 »	610 »	608 75	605 »	607 50	612 50	612 50	608 75	607 50	610 »	607 50
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	**Bordeaux à la Teste**	»	»	240 »	»	240 »	»	»	»	250 »	»	247 50	»
150	915	99	180.000	500	250	4 0/0.	avril octobre	**Grand Central**	491 25	»	492 50	492 50	492 50	492 50	492 50	492 50	495 »	493 75	493 75	»
	»	99	30.000	500	200	4 0/0		**St Rambert à Gren.**	420 »	»	»	»	425 »	»	427 50	»	»	»	415 »	»
»	40	99	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	99	6.400	500	tout	27 fr. 50 p. an an	mars.	**Anvers à Gand.**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	100.000	500	100	4 1/2 0/0	et novemb.	**Sarde Victor Emm.**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts	Époques de jouissance	Noms	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
•	•	tout	3 0/0	22 juin	**Rentes 3 0/0**	70 80	70 85	70 85	70 80	70 80	70 80	71 40	71 40	71 20	71 15	71 05	71 10
•	•	tout	4 1/2 0/0	22 mars	**Rentes 4 1/2 0/0**	99 »	»	97 65	97 65	98 »	97 90	99 20	»	99 10	»	98 25	99 25
250 m	68 25	•	3 0/0	22 juin	**Emprunt 3 0/0**	71 »	»	71 »	»	»	»	71 40	»	71 20	»	70 »	»
•	92 25	•	4 1/2 0/0	22 mars	**Emprunt 4 1/2 0/0**	»	»	97 75	»	»	»	»	»	»	»	98 25	»
113 350	1.000	tout	151	janvier juillet	**Banque de France**	2870 »	»	2870 »	»	2880 »	»	2890 »	»	2895 »	»	2895 »	»
120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	**Crédit mobilier**	690 »	690 »	693 75	692 50	6-3 75	695 »	692 50	695 »	693 75	695 »	698 75	698 75
40.000	500	tout	31 25	janvier juillet	**Comptoir national**	607 50	612 50	6.0 »	615 »	620 »	620 »	620 »	625 »	613 75	»	612 50	613 50
50.000	500	250	17 50	janvier juillet	**Banque foncière**	»	»	500 »	»	600 »	600 »	600 »	»	505 »	»	505 »	»
100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	**D° Obligations Cert.**	935 »	»	935 »	»	935 »	»	935 »	»	930 »	»	935 »	»
•	500	400	3 0/0	mai novemb.	**D° Obligations de 500**	435 »	»	435 »	»	435 »	»	435 »	»	435 »	»	430 »	»
•	100	tout	3 0/0	•	**D° 10e d'Obligations**	»	»	»	»	»	»	98 75	»	»	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Dat. des emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1851.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	60.000	50 —	1.050	tout.	1.200	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	535	375	625	5 0/0	•	D°
1854.	101.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.
D°.	50.231	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1848.	10.810	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.291	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1853.	17.500	»»	1.000	750	1.250	5 0/0	•	D°
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1845.	3.333	80 —	•	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	•	D°
1854.	130.000	»»	275	75	500	3 0/0	•	D°
1845.	2.887	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.000	69 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	•	juin décembre
1848.	15.000	76 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1849.	5.000	87 —	00	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
1853.	131.007	50 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.
1853.	101.644	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°
1853.	63.643	99 »»	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	•	D°

Cours du 22 au 28 Juillet 1854.

Noms des compagnies.	22	24	25	26	27	28
Nord-Boulogne	305 »	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
Paris à Lyon	1027 50	1025 »	1027 50	1027 50	1027 50	1025 »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	507 50	507 50	507 50	507 50	505 »	505 »
D° **Nouvelles 3 0/0**	305 »	305 »	305 »	»	306 25	317 50
Est	540 »	505 »	503 75	502 50	503 75	505 »
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	995 »	»
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	»	»	»	1000 »	1050 »
D° (nouvelles)	»	1000 »	1000 »	1000 »	»	»
Paris à Orléans	»	»	»	1015 »	»	»
D° (Nouvelles 1848)	1015 »	»	»	1015 »	»	»
D° (Nouvelles 1852)	310 »	307 50	307 50	307 50	307 50	306 75
D° (Nouvelles 1854)	310 »	307 50	307 50	310 »	310 »	310 »
Paris à Rouen	»	»	980 »	»	»	»
D° (nouvelles)	»	1000 »	»	»	»	1005 »
Rouen au Havre	»	»	»	1010 »	»	»
D° (nouvelles)	1125 »	1125 »	»	»	1125 »	»
Grand-Central	287 50	290 »	291 50	292 50	292 50	291 25
Rhône-et-Loire	»	490 »	495 »	495 »	»	497 05
D° 3 0/0	290 »	»	295 »	»	»	3 0 »
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	»	500 »	500 »	»	»	510 »

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 21 au 27 Juillet 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	21	22	24	25	26	27
Nord	815 » à 818 75	815 » à 818 75	815 » à 818 75	825 » à 819 25	815 » à 818 75	815 » à 818 75
Paris à Strasbourg	775 » à 784 25	775 » à 784 25	780 » à 787 50	780 » à 787 50	775 » à 777 50	775 » à 784 25
Orléans	1100 » à 1150 »	1100 » à 1150 »	1125 » à 1150 »	1125 » à 1150 »	1100 » à 1150 »	1100 » à 1150 »
Paris à Rouen	1000 » à 1025 »	1000 » à 1015 »	1000 » à 1025 »	1000 » à 1025 »	1000 » à 1025 »	915 » à 1000 »
Rouen au Havre	575 » à 590 »	575 » à 580 »	565 » à 568 75	565 » à 570 »	565 » à 570 »	575 » à 580 »
Lyon	932 50 à 937 50	932 50 à 937 50	912 50 à 917 50	935 » à 940 »	940 » à 950 »	925 » à 937 50
Ouest	•	•	•	•	•	•

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours
Caisse Béchet	500	442 50	Bess ac ... Charbon	1/8000	300	Fuy aux Chomerey	500	2 5	Omnibus Hirondelles	1000	•	Générale ... Mar. tim.	12.000	32 0/0 B.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	50	Fers galvanisés	500	375	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ... d°	5000	14 0/0 b.
Soc. des co-propriét.	5000	6.5	Layon et Loire	1/1550	401	Carronde	500	87	— Tricycles	500	475	Union des Ports d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.401 »	Bo nel et v m. a. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	22 50	— Batignollaises	1000	600	Mélusine ... d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1540	— act. a.-p.	•	170	Gaz anglais ... Paris.	250	5250	Compagnie générale	500	800	Sécurité ... d°	5000	21 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	Montchanin Charbon.	5000	•	— français ... Paris.	500	1025	Lutéciennes	500	630	Sauvegarde ... d°	5000	8 0/0 b.
Sambre française	1.000	1300	Azincourt ... Charbon	1/1500	950 »	— parisien	1000	1175	Sylphides	500	510	Océan ... d°	5000	27 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	210 »	Bastennes ... Asph.	1000	400 »	— Lacarrière. Paris	500	1050	Déesses	500	125	Chambre ... d°	10 0	21 0 0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	•	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Belleville	500	1100	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... d°	1000	11 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	495 »	Seyssel franç. Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	550	Essonne (papeterie)	1000	•	Vigie ... d°	5000	10 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1300	Aveyron ... Forges.	3000	4050	— Ouest ... Passy.	500	650	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	175 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	750	1025 »	Aubin ... Forges.	500	•	— Est ... Vincennes.	500	•	Le Siècle	remb	•	Générale ... d°	5000	300 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	330 »	Maubeuge ... Forges.	500	500	— Wazemmes	500	400	Docks L. Napoléon	250	210 50	Union ... d°	5000	34 0/0 b.
Eschweiler ... Zinc.	750	650	Alais ... Forges.	3000	1750	— Calais	1000	250 »	Palais de l'Industrie	100	110 »	France ... d°	5000	33 0/0 b.
Le phalée ... Zinc.	1000	1100 »	Châtillon ... Forges.	500	475	— Amiens	500	465	Glaces de St-Gobain	7.000	22000	Phénix ... d°	1000	idem
Tenès ... Cuivre.	100	60	Herserange ... Forges.	500	945 »	— Versailles	1000	415	— de Montluçon	500	370	Providence ... d°	2500	25 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)	100	41 25	Monceaux ... Forges.	1000	1575	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1200	Urbaine ... d°	2000	64 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/72115	635	Providence ... Forges.	1000	1140	— Cie centrale	500	400	— d'Aix-la-Chapelle	375	297 50	Confiance ... d°	2000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/2400	590	Loire et Ardèche forg.	1000	5000 »	Mess. imp. serv. mar.	5000	2000	Lin Maberly	500	560	Soleil ... d°	6 0	40 0/0 b.
Haute-Loire Charbon.	500	260	Espérance ... Forges.	1000	900	— voitures	10000	40000	— Cohin	500	500	Nord ... d°	1000	9 0/0 b.
Blanzy ... Charbon.	500	•	Montigny ... Forges.	500	525	— Caillard	1000	640	— Pont-Remy	•	•	Globe ... d°	500	pair
Chazotte ... Charbon.	1/3500	515	Septèmes ... Usine.	250	190	Gondoles parisiennes	100	125	— Gamaches	500	375	Nationale ... Vie.	5000	9 0/0 b.
Charbonnages belges	500	400	Phénix ... Usine.	750	900	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2000 »	Richer ... Vidanges	500	275	Générale ... d°	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	290	Cail ... Usine.	500	755	— ch. de fer	200	285	Herbet ... Sucrerie.	500	825	Union ... d°	5000	5 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	450	Cavé ... Usine.	250	265 »	— Favorites	600	1000	Scarpe ... d°	250	•	Phénix ... d°	5000	3 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 126. 13e ANNÉE. — N° 31. SAMEDI, 5 AOUT 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

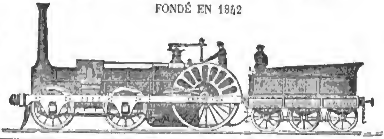
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, New-paper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

En cette saison, la Bourse fait mentir le proverbe : « Les jours se suivent et ne se ressemblent pas. » Les jours se ressemblent et les cours aussi. Nous donnons, selon notre habitude, la comparaison des cours au 28 juillet et au 3 août 1854 :

	28 *juillet.*	3 *août.*	*Hausse.*	*Baisse.*
3 0/0,	71 10	70 95	» »	» 15
Orléans,	1,160 »	1,165 »	5 »	» »
Nord,	816 25	816 25	» »	» »
Strasbourg,	776 25	776 25	» »	» »
Lyon,	940 »	942 50	2 50	» »
Méditerranée,	840 »	842 50	2 50	» »
Rouen,	1,016 25	1,003 75	» »	12 50
Midi,	607 50	606 25	» »	1 25
Crédit mobil.,	688 75	682 50	» »	6 25

Ainsi, il y a eu hausse de 5 fr. sur l'Orléans, 2 fr. 50 le Lyon et la Méditerranée ; baisse de 12 fr. 50 sur le Rouen, de 6 fr, 25 sur le Crédit mobilier, de 1 fr. 25 sur le Midi et de 15 c. sur la rente 3 0/0 ; le Nord et le Strasbourg n'ont pas varié.

Nous constatons encore cette semaine la progression des recettes des chemins de fer, à l'exception de celles de l'Est, du Rouen et du Havre.

L'augmentation la plus forte s'est produite sur la Méditerranée. Elle est de 36.2 0/0.

Voici l'ordre progressif des lignes :

Méditerranée,	36.2 0/0
Lyon,	22.3 0/0
Nord,	18.2 0/0
Orléans,	17.9 0/0
Saint-Germain,	14.3 0/0
Ouest,	11.4 0/0
Grand-Central,	11.1 0/0
La diminution :	
Sur le Havre est de	12.0 0/0
Sur le Rouen, de	4.9 0/0
Sur l'Est, (1) de	4.8 0/0

(1) Sans les recettes des sections de la concession du 17 août.

La baisse s'est produite d'une manière générale sur le prix du blé. Elle a varié entre 5 et 12 fr. par hectolitre. La baisse sur la farine n'a pas été et ne pouvait pas être encore en rapport avec celle sur les blés. Les boulangers de Paris ont été autorisés, ainsi que nous l'avions prévu dans notre dernier article, à disposer d'une partie de la réserve en farines, imposée par les règlements.

Le maréchal Espartero et le général O'Donnel ont fait, enfin, leur entrée à Madrid. C'est assurément une chance pour le retour de l'ordre. On a cependant vu avec regret la persistance des barricades, qui ont été crépies et badigeonnées, si l'on en croit une dépêche télégraphique du 29.

On avait fait courir le bruit de l'attaque et de la prise des îles d'Aland. Cette nouvelle paraît n'être qu'une probabilité, et rien n'est encore venu la confirmer.

Nous rendons compte dans le corps du journal de l'inauguration du chemin de fer d'Orsay. Deux cruels événements ont attristé les débuts de cette exploitation, si intéressante au point de vue de l'avenir des chemins de fer à bon marché. L'ingénieur en chef de la ligne, le gendre de l'inventeur des trains articulés, M. Dulong, a eu l'épaule fracassée, et a dû subir une grave opération. Enfin, une rencontre a eu lieu hier sur la voie et a amené de bien déplorables résultats. Espérons que l'avenir démentira de si pénibles débuts, et que l'utile et importante expérience de M. Arnoux sera récompensée par le succès qu'elle mérite.

Par décret, en date du 15 juillet, M. le vicomte de Mazenod a été autorisé à placer des voies ferrées à traction de cheval, suivant le système de M. Loubat, sur le chemin de grande communication et la route impériale n° 13, entre la station de Rueil du chemin de fer de Saint-Germain et Marly.

Cette concession confirme ce que nous disions dans notre dernier numéro des disposi-

tions du gouvernement, et en particulier de M. le Ministre des travaux publics, à favoriser l'application du système Loubat.

Les journaux allemands retentissent du succès de l'emprunt autrichien. Si l'on en croit le *Moniteur wurtembourgeois*, les souscriptions de Paris se sont élevées à 90 millions de francs. Les capitaux abondent dans notre beau pays de France. Il en a non-seulement pour lui, mais pour les autres. Il y a longtemps que nous sommes convaincu de cette vérité et que nous avons souri des craintes de ceux qui pensaient qu'il ne pourrait pas même payer la guerre. Il suffira à tout, à la guerre comme à la paix, et l'or français ne fera pas plus défaut aux luttes généreuses des champs de bataille qu'aux fécondes luttes du commerce et de l'industrie.

F. Solar.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

Assemblée générale du 31 *juillet* 1854.

L'assemblée générale semestrielle des actionnaires de la Compagnie de Rouen a eu lieu lundi dernier, à trois heures, au siége de la Compagnie, sous la présidence de M. de l'Espée, président du Conseil d'administration. Le bureau se composait, en outre, de MM. de Cheppe et Lassence, comme scrutateurs, et de M. Minoret-Aubé qui remplissait les fonctions de secrétaire.

Le rapport, lu par M. Thibaudeau, secrétaire de la Compagnie, rend un compte détaillé des opérations du semestre dont les recettes et dépenses se soldent par un bénéfice net de 2,113,889 fr. 79. Cette somme, déduction faite du prélèvement pour l'amortissement et de la part attribuée aux actions de fondation, représente, pour les actionnaires, un dividende semestriel de 27 fr. 50 c. par action, et pour les actions de jouissance, une répartition de 15 fr.

Le dividende du semestre correspondant de 1853 n'était que de 25 fr.

Le rapport se termine par l'exposé de deux faits importants :

Le premier est l'accession au système d'exploitation mixte de la ligne de Caen dont la section de Mantes à Lisieux doit s'ouvrir le 1er avril prochain, et celle de Lisieux à Caen, le 1er juillet suivant. Par suite de cette accession, le traité de locomotion avec MM. Buddicom et Ce a été modifié et transformé en *régie intéressée*, système pratiqué par plusieurs compagnies des chemins de fer. Du reste, les avantages de ce système n'ont pas tardé à se faire sentir : mis à exécution le 1er mai dernier, c'est, en partie, aux économies résultant de son application pendant les deux derniers mois de l'exercice, qu'est due l'augmentation du dividende du semestre.

Le second est la transformation d'une des entreprises rivales de navigation de la Seine en un service de correspondance par mer avec le chemin de fer, en créant de nouvelles relations aux ports de Rouen et du Havre.

Aucune discussion n'a suivi la lecture du rapport, et les comptes ont été approuvés à l'unanimité.

MM. de l'Espée et Blount, dont les pouvoirs expiraient par suite du roulement dont l'ordre a été établi par le sort, ont été réélus administrateurs à l'unanimité.

Le dividende sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 7 de ce mois.

F. Solar.

Comptoir national d'escompte.

Assemblée générale du 31 *juillet* 1854.

Les actionnaires du Comptoir national d'escompte ont été convoqués en assemblée générale extraordinaire, lundi 31 juillet, pour entendre la lecture du compte rendu des opérations pendant l'exercice 1853-54.

Les statuts, modifiés par décret impérial du 25 juillet 1854, ont été approuvés à l'unanimité. La Société du Comptoir national d'escompte est prolongée pour trente années; ses moyens d'action sont encore étendus et lui permettront de donner à ses opérations tout le développement dont elles sont susceptibles.

Les élections pour réélire ou remplacer les administrateurs dont les fonctions expirent à la fin de chaque année n'ont pas eu lieu dans cette séance. Elles sont remises à la prochaine convocation, qui aura pour but d'autres nominations exigées par les statuts modifiés : toutes ces élections se feront en même temps et auront la même date, ce qui simplifiera les nominations à l'avenir.

Au 30 juin 1853, le capital social s'élevait à 33,333,500 fr., dont 20,000,000 avaient été versés par les actionnaires; la réserve, à 2,008,769 fr. 76 c. Le rapport qu'on lira plus loin fait connaître ce qui concerne l'escompte et les recouvrements, la caisse, le portefeuille, les comptes courants d'espèces, les effets en souffrance, etc.

Le bénéfice net de l'exercice s'élève à	2,046,426 19
Les bénéfices de l'exercice précédent s'étaient élevés à	1,061,583 43
L'augmentation en faveur de cet exercice est de	984,842 76
Le prélèvement opéré sur les	2,046,426 19
a été de	1,310,673 01
L'excédant disponible est de	735,753 18
Deux tiers ont été retenus sur cet excédant, soit pour être portés à la réserve.	490,502 12
Il reste	245,251 06

dont 240,000 fr. sont destinés à être distribués comme dividende. Les 5,251 fr. 06 c. qui forment le solde doivent être portés au crédit du compte de profits et pertes du prochain exercice.

Il a déjà été distribué à chaque action de 500 fr. 3 0/0 pour le premier semestre, soit 15 fr.; le dividende du deuxième semestre, fixé à 21 fr., soit 4 1/5 0/0, porte à 36 fr. le dividende de l'exercice entier, soit 7. 2 00. La somme de 490,512 fr. 12 c. mise au compte de la réserve, diminue de 12 fr. 50 c. le dividende. Le bénéfice réel est donc de 48 fr. 26 c. par action, soit 9.6 0/0. Le dividende se paie depuis le 1er août.

Les résultats que nous venons de rapporter ont été obtenus sous l'empire des anciens statuts; les nouveaux statuts permettent d'en espérer de plus avantageux encore.

C. Devinx.

Chemin de fer d'Orsay.

Inauguration de la section de Bourg-la-Reine à Orsay.

Avant de livrer au public ce nouveau railway, commencé et attendu depuis plusieurs années, le Conseil d'administration, déférant à des habitudes aujourd'hui passées dans nos mœurs, avait jugé à propos de faire précéder cette époque d'une inauguration toute simple, sans ostentation, sans fracas, conforme à la modestie de ses destinées, à la brièveté d'un parcours qui *jusqu'ici* se résume en 22 kilomètres, et il en avait fixé le jour au 28 juillet.

Les billets d'invitation disaient qu'on partirait de l'embarcadère de Paris à 2 heures 1/4 et qu'on serait de retour à 4 heures 1/2. On n'avait ainsi que deux heures à retrancher de ses affaires, et ce temps qui fuit à tire d'ailes, ce temps qu'on tient d'autant plus à économiser, que trop souvent on le gaspille, devenait pour la majorité des promeneurs un attrait de plus. D'un autre côté, une température moins brûlante que celle des journées précédentes, des sites pittoresques et peu explorés, les fraîches vallées de la Bièvre et de l'Ivette, les bords de ces deux jolis cours d'eau qu'embellit une riche végétation, les nombreux détours dans lesquels ils se perdent et se retrouvent ; çà et là, de gracieuses villas dont l'Italie elle-même s'enorgueillirait : Villegenis, au prince Jérôme ; Antony, à M. Persil, Verrière, à M. le duc de Cambacérès ; Lozère, à MM. Jomard et Wert ; Gif, à M. Bourlon de Sarty, etc., etc. ; de distance en distance, de sveltes clochers dont les flèches s'élancent du sein de verts peupliers; à l'horizon, de gras pâturages et des troupeaux pour les vivifier, images de la Suisse en miniature ; enfin, quelques hauts personnages à rencontrer, et qui dans ces sortes d'occasions descendent de leur piédestal officiel et s'humanisent volontiers, suffisaient et au delà pour stimuler la curiosité.

On devait se contenter de s'arrêter, sans

mettre pied à terre, devant les stations d'Antony, de Massy et de Palaiseau, de toucher barre à Orsay, de jeter un coup d'œil sur le ravissant paysage qui l'encadre, et de s'y reposer pendant dix minutes. Les conditions de ce rapide programme ont été scrupuleusement observées. Pour les cérémonies comme pour les souverains, l'exactitude est la seule politesse possible. On a respiré le grand air, la douce odeur des moissons, on a joui de la vue des vertes et fertiles plaines et des coteaux variés des deux rives, tout cela en courant; la foule impatiente et impressionnable ne demande pas autre chose.

A 2 heures, 300 personnes environ, parmi lesquelles nous citerons MM. le maréchal Vaillant, ministre de la guerre; les ducs de Valmy et de Trévise; le général de division de La Wœstine; le marquis de Boissy, sénateur; Dubois, directeur général des chemins de fer; Persil et Darricau, conseillers d'Etat; Périer, vice-président de la commission municipale de Paris; Vavin, ancien député; Baron d'Hervey, intendant militaire; Babinet, Mathieu, Jomard et Dumont de l'Institut; Mary, Garnier, Chatelus, Duparc, de Franqueville, Delorme, etc., etc., des ponts et chaussées et des mines; les sous-préfets de Corbeil et de Versailles, plusieurs maires des localités voisines, montaient dans le convoi. Mmes Genty de Bussy, Delorme et Chauchat étaient les seules dames qui en fissent partie. Des places avaient été réservées dans des salons et distribuées avec autant de discernement que de convenance. M. le ministre des travaux publics, à la sollicitude duquel l'administration d'Orsay doit tant d'actions de grâce, était malheureusement retenu chez lui par une indisposition.

Le chemin de Paris à Sceaux, ce vivant problème, aujourd'hui si nettement résolu, du parcours facile et sûr des courbes à petits rayons, est trop connu pour que nous ayons à nous en occuper. On allait pouvoir en constater l'épreuve sur une plus longue échelle; là, pour les hommes de l'art, était la question. L'intérêt ne s'éveillait donc qu'à la naissance de l'embranchement de Bourg-la-Reine à Orsay; mais, à dater de ce point, il devait être et il a été *crescendo*. Attirées par la nouveauté du spectacle, les populations riveraines attendaient les voyageurs derrière les haies qui à droite et à gauche ferment la voie, et les accompagnaient de formidables *vivat!* A Antony, à Massy, à Palaiseau, les stations étaient décorées avec ce luxe des champs qui laisse bien loin derrière lui le luxe fardé de nos villes. A la station d'Antony, les artistes du bourg s'étaient surpassés.

Enfin, le sifflet aigu du machiniste, en traversant Lozère, annonce Orsay: on descend. A ce moment, et comme pour s'associer aux plaisirs des touristes, le soleil consent à voiler un peu ses rayons. Au milieu de l'élégante raquette qui termine le parcours, sous une vaste tente garnie de drapeaux et de fleurs, des rafraîchissements aussi abondants qu'élégamment servis sont offerts aux invités. Le Conseil d'administration, qui a si bien fait les honneurs de cette petite fête, et M. Arnoux spécialement, reçoivent les félicitations unanimes du public d'élite groupé autour d'eux. Les pauvres, qu'ils s'étaient bien gardés d'oublier, parce que la charité porte toujours bonheur, mêlent leur reconnaissance à la satisfaction générale.

On se dépêche d'admirer le magnifique tableau qu'on a devant soi, la belle exécution de travaux conduits avec tant de célérité; puis, le signal donné, on s'installe derechef dans les wagons; le train glisse légèrement sur les rails, et quatre heures et demie sonnaient à l'horloge de Paris lorsqu'on y rentrait. La ponctualité avait été telle qu'on avait pu croire assister à une séance de la Bourse.

Au retour, on s'entretient de l'extrême douceur de la voie, de la beauté du pays, de l'avenir du chemin, de l'auguste protection dont il est l'objet, des communications qu'il va créer et multiplier entre cette partie considérable et un peu oubliée du département de Seine-et-Oise et la capitale; on fait des vœux pour sa prospérité, pour son prolongement. A cinq heures, chacun avait repris ses travaux, enchanté de cette excursion.

C. Devina.

Nous compléterons l'article descriptif qu'on vient de lire par un article extrêmement remarquable de notre confrère et ami M. Burat, sur le rôle important que le système de voitures à train articulé est appelé à jouer dans la construction des chemins de fer à bon marché :

—

Le chemin de fer de Paris à Orsay, qui a été livré le 28 juillet dernier à la circulation, présente un double intérêt : Il ajoute au développement de ces chemins de banlieue qui sont appelés à transformer les environs de Paris; il étend l'application d'un nouveau système destiné à jouer un rôle important dans la construction des chemins de fer à bon marché.

Nous avons déjà entretenu plusieurs fois nos lecteurs du système des voitures à trains articulés, employé sur le chemin de fer de Sceaux, auquel le chemin d'Orsay vient s'embrancher. Ce système consiste, comme on sait, en un ensemble de dispositions fort simples, imaginées pour passer les courbes. Le parallélisme des essieux et la fixité des roues sur les essieux forment, dans l'état actuel de la construction des chemins de fer, le grand obstacle au passage des convois dans les parties curvilignes. Pour remédier à ces inconvénients, M. Arnoux a rendu aux roues la mobilité autour des essieux, aux essieux la liberté de tourner autour de chevilles ouvrières, et il a adapté ensuite un mécanisme à l'aide duquel le chemin de fer, réagissant lui-même sur chaque voiture à l'instant où elle entre dans la courbe, donne aux essieux un degré de convergence tout juste proportionné au degré de la courbure. Ainsi, quelle que soit la sinuosité du tracé, le mouvement s'effectue dans chaque courbe de la façon la plus naturelle, avec le moindre frottement, avec la moindre dépense de force.

C'est surtout pour expérimenter ce système que le chemin de fer de Sceaux a été construit. Sept années d'exploitation en ont démontré les avantages. Il demeure prouvé, d'après les rapports faits par les ingénieurs de l'administration des ponts et chaussées, que le matériel articulé circule sans difficulté aucune dans des courbes dont le rayon descend jusqu'à 50 mètres; que le mouvement est très-doux et très-régulier; que les roues, qui s'usent si rapidement sur les chemins de fer pour peu qu'on veuille avoir de vitesse, se conservent beaucoup plus longtemps.

Ajoutons qu'un mode de perfectionnement remarquable a été introduit, il y a peu de temps, dans le mode d'articulation. La convergence des essieux proportionnellement aux courbures s'obtenait, dans l'origine, à l'aide de chaînes qui pouvaient offrir quelques inquiétudes sous le rapport de la solidité, et auxquelles on reprochait surtout de ne pas se prêter aux manœuvres de reculement. M. Arnoux, aidé de son fils, un des ingénieurs les plus distingués du corps des mines, a remplacé ces chaînes par un parallélogramme articulé de barres rigides, assez analogue à celui qui est employé dans la machine à vapeur de Watt. Ce perfectionnement ingénieux a fait disparaître les objections que l'usage des chaînes avait pu soulever.

Les résultats obtenus sur le chemin de fer de Sceaux étaient tels, que le gouvernement, à la veille d'entreprendre les chemins de fer secondaires qui doivent sillonner notre territoire, résolut de pousser l'expérience jusqu'au bout, en lui ouvrant un champ un peu plus vaste. Cependant la Compagnie du chemin de fer de Sceaux était hors d'état de pourvoir, avec ses seules ressources, aux frais de cette extension. Il fallait que l'Etat lui vînt en aide et lui facilitât les moyens d'achever une tâche entreprise sans subvention et poursuivie courageusement à travers les circonstances les plus difficiles. Certes, la chose en valait la peine, et la participation de l'Etat à une semblable dépense devait être plus que compensée par l'économie que l'application du nouveau système permettrait de réaliser dans la construction des lignes secondaires de notre réseau.

En 1848, le lendemain de la révolution de février, sous la pression des circonstances et dans un but conforme aux idées du moment, un chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay, avait été décrété par le gouvernement provisoire comme atelier national pour les ouvriers inoccupés de Paris. Les terrassements et les travaux d'art avaient été faits jusqu'à Palaiseau et avaient absorbé plus de 2 millions. Mais, plus tard, quand les ateliers nationaux eurent été dissous, les travaux avaient été suspendus, jusqu'à ce qu'on fût fixé sur le parti à prendre à l'égard de ce tronçon inachevé. Que pouvait-on faire de mieux que d'accorder la concession du chemin d'Orsay à la Compagnie de Sceaux, à la condition qu'elle l'achèverait avec le concours de l'Etat,

et qu'elle en ferait le théâtre d'expériences destinées à compléter tout ce qui pouvait rester à connaître relativement au système articulé?

Le chemin, sur la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau, d'une longueur de 10 kilomètres, était prêt à recevoir la voie de fer. 4,200 mètres de plus, et l'on atteignait Orsay. On desservait plusieurs villages qui contribuaient à l'approvisionnement de Paris, et où s'élevaient de charmantes maisons de plaisance ; on procurait un moyen de transport facile aux carrières de pavés de l'Yvette; on pouvait donc établir en même temps des trains à grande vitesse et des trains de marchandises pesamment chargés, ce qui était favorable aux essais à tenter. Que voulait-on savoir, en effet? On désirait s'assurer, d'une part, s'il n'y avait pas d'inconvénient à imprimer une grande vitesse aux convois de voyageurs dans des courbes très-réduites, et, d'autre part, si l'on pouvait, dans les locomotives destinées au service des marchandises pesantes, conserver le couplement des roues qui est employé pour leur donner plus de puissance de traction, et qui suppose le parallélisme des essieux. Or, sous ces différents points de vue, le chemin de fer d'Orsay était approprié au but qu'on se proposait d'atteindre.

De là la convention passée l'année dernière entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie de Sceaux, et sanctionnée par le Corps législatif. La Compagnie, moyennant une prolongation de concession, une subvention de 800,000 fr., une garantie à 3 0/0 d'emprunts montant à 4,200,000 fr., et la livraison des travaux exécutés, s'engagea à achever le chemin de Bourg-la-Reine à Orsay, à ramener la voie du chemin de Sceaux a la largeur ordinaire, à faire les expériences reconnues nécessaires par l'administration des ponts et chaussées, et enfin à autoriser l'emploi du système articulé sur les autres chemins moyennant une indemnité qui serait fixée dans chaque cas particulier par le gouvernement. Cette convention avait, comme on voit, l'avantage de fournir à la Compagnie de Sceaux le moyen de sortir d'une position fâcheuse en étendant son exploitation, d'assurer l'achèvement du chemin de Paris à Orsay, de permettre l'expérimentation du mode articulé d'une manière complète, et de faciliter la propagation du système à de bonnes conditions.

La Compagnie, on lui rendra cette justice, s'est mise à l'œuvre avec une grande activité. Elle devait, aux termes du cahier des charges, terminer la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau dans le délai d'un an, exécuter la section de Palaiseau à Orsay dans le délai de dix-huit mois. Le chemin a été construit tout entier et livré à la circulation au bout d'un an.

Cette rapidité est d'autant plus remarquable, que la condition de ramener la voie à la largeur commune soulevait d'assez grandes difficultés dans l'exécution. Pour exploiter une voie étroite, il fallait modifier tout le matériel roulant, et l'on ne pouvait opérer cette modification sans interrompre le service. La Compagnie s'en est tirée en établissant trois rails, au lieu de deux, sur la ligne de Paris à Sceaux aussi bien que sur le prolongement de Bourg-la-Reine à Orsay. De cette manière, on pourra, en exploitant simultanément les deux largeurs de voie, se servir à la fois du matériel modifié et de celui qui ne l'est pas encore. La transformation effectuée, on enlèvera le troisième rail pour ne conserver que la voie commune à toutes les lignes, et l'on emploiera les rails qui en proviendront, soit pour l'entretien du chemin, soit pour l'établissement d'une double voie.

Le chemin se développe à travers un pays charmant, par les petites vallées si pittoresques de la Bièvre et de l'Yvette. Nommerai-je tous les jolis villages qu'on aperçoit en passant? Villegenis, où le prince Jérôme possède une verdoyante villa; la Croix-de-Berny, célèbre dans les annales du sport; Antony et ses fraîches maisons de campagne; Verrières avec ses châteaux et ses bois; Palaiseau, illustré par la pie voleuse; Orsay, où l'on arrive, après un parcours de 22 kilomètres, sur un petit plateau artificiel, formé des déblais de la voie et situé au milieu d'un amphithéâtre de verdure.

Le tracé entre Bourg-la-Reine et Palaiseau ne présente rien de particulier, si ce n'est un petit tunnel que l'on traverse au sortir de Bourg-la-Reine et quelques ponceaux. A partir de Palaiseau, il suit une vallée assez accidentée pour avoir fourni une application utile des petites courbes. Ainsi, dans le premier kilomètre seulement, en ne réduisant d'ailleurs le rayon des courbes qu'à 125 mètres, on a économisé 63,000 mètres cubes de terrassement sur le devis primitif qui avait été dressé par les ingénieurs du gouvernement en vue de grandes courbes. En résumé, le total des déblais transportés en remblais est à peine de 36,000 mètres cubes pour une longueur de 4,200 mètres, soit moins de 9 mètres cubes par mètre courant, chiffre auquel on est bien rarement descendu dans la construction des autres chemins.

Il nous semble, d'après le voyage que nous venons de faire, que l'expérience a suffisamment prononcé en ce qui concerne le transport des voyageurs à grande vitesse. Quant à l'application du système articulé aux locomotives à marchandises, dans lesquelles l'accouplement présente une assez grave difficulté, nous apprenons que le plan d'une combinaison nouvelle, proposée par M. Arnoux, a été approuvé par les ingénieurs de l'administration des ponts et chaussées chargés de la surveillance, et que deux machines de ce nouveau modèle sont en construction. Nous espérons donc que cette dernière partie du problème sera prochainement résolue, et que le système sortira victorieux de toutes les objections.

Si nous avons insisté sur cette nouvelle application du système articulé, c'est que ce système est, à nos yeux, d'une haute importance pour la construction des lignes qui doivent compléter notre réseau. Jusqu'ici, les frais de premier établissement des chemins de fer ont été tellement considérables, que, si l'on ne trouvait pas moyen de les diminuer, il faudrait renoncer à généraliser ces voies de communication dans notre pays et surtout dans les contrées accidentées. Cette diminution sur les frais de construction, l'emploi des petites courbes peut la réaliser dans un grand nombre de cas. Il n'est plus nécessaire de tout niveler, vallées et montagnes. Non-seulement les courbes à petit rayon permettront de suivre des vallées sinueuses, mais elles permettront également d'éviter des terrassements considérables ou d'écarter les fortes pentes, en donnant la facilité de tourner l'obstacle au lieu de le surmonter, et cela sans un très-grand allongement de parcours. C'est ainsi qu'il deviendra possible de faire pénétrer les chemins de fer dans nos régions montagneuses, notamment dans celles de la France centrale, au moyen de dépenses raisonnables et en rapport avec l'effet utile à réaliser.

J. Burat.

Chemin de fer Victor-Emmanuel.

La Compagnie du chemin sarde Victor-Emmanuel a obtenu une modification importante à sa loi de concession. Par une convention nouvelle, la Compagnie a obtenu deux avantages très-considérables : le premier, de limiter provisoirement sa concession à la section d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne ; le second, de pouvoir renoncer à la concession après avoir exploité cette section pendant une année. Dans ce cas, la Compagnie recevrait du gouvernement sarde de la rente 5 0/0 pour le montant de la somme dépensée, fixée à 15 millions.

Ainsi, les actionnaires sont placés dans cette alternative : ou ils seront en possession d'une très-bonne affaire, ou ils recevront de la rente 5 0/0 piémontaise au pair pour le montant de leur versement, fixé à 150 fr. par action.

Aucune autre chance n'est possible pour les actionnaires du Victor-Emmanuel, car la Compagnie, par suite de traités passés avec des entrepreneurs et fournisseurs éminents, est assurée contre toutes les mauvaises éventualités. Les actionnaires, grâce à l'intelligence et à l'activité des administrateurs, ne peuvent, dans aucun cas, avoir un intérêt moindre de 5 0/0 de leur versement, et ils ont en leur faveur les éventualités les plus favorables : d'abord, une concession importante, qui, reliée avec le chemin de Lyon à Genève, assure à cette ligne les transports entre la France et l'Italie ; ensuite, une garantie d'intérêt de 4 1/2 0/0 sur l'ensemble de la ligne ; en troisième lieu, la faculté de restreindre la concession à la section la meilleure, celle d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne ; enfin, une garantie de 5 0/0 d'intérêt, dans le cas où la Compagnie se bornerait à construire cette section, c'est-à-dire que, dans ce dernier cas, les actionnaires, pour

150 fr. qu'ils auraient versés, recevraient une somme égale en rente 5 0/0, soit 7 fr. 50 de rente. La rente piémontaise 5 0/0 étant cotée à 84 fr., rien ne justifie la dépréciation dont ces actions sont l'objet.

Du reste, les chambres piémontaises ont parfaitement compris les avantages faits à la Compagnie par cette nouvelle concession, et il n'a fallu rien moins que la haute influence des ministres des finances et des travaux publics, MM. Cavour et de Paléocapa, pour triompher des résistances du parlement piémontais.

J. Mirès.

La Chambre de commerce de Rouen et les Compagnies de Rouen et du Havre.

Les journaux de Rouen nous annoncent que la Chambre de commerce de cette ville vient d'adresser à l'administration supérieure des réclamations au sujet d'un traité passé entre les Compagnies de chemins de fer de Rouen et du Havre et une des Compagnies de navigation de la Loire.

Le *Journal de Rouen* nous donne un avant-goût des arguments de la Chambre de commerce. Rien de plus naturel, et nous sommes même très-fier que ces réclamations ne se soient pas produites plus tôt. L'intérêt exclusivement rouennais est d'ordinaire plus prompt à s'émouvoir, et, depuis un mois qu'il est question de ce traité, nous attendions chaque jour le *pronunciamento*.

Nous ne connaissons pas encore un acte des Compagnies de chemins de fer de Paris au Havre qui ait obtenu l'approbation de la Chambre de commerce de Rouen. Surtout depuis que quelques-uns des fondateurs de la Compagnie de Rouen ont entrepris l'exécution du chemin de fer du Havre, la Chambre de commerce de Rouen a fait divorce complet avec les chemins de fer. A l'exemple des doges de Venise, elle a épousé le fleuve ; mais elle ne s'est pas contentée de lui jeter son anneau, elle lui a apporté en dot toute l'ardeur de sa passion locale.

La Chambre de commerce de Rouen est à l'état de perpétuelles réclamations contre les deux chemins de fer; elle ne s'est pas contentée de les poursuivre devant la juridiction administrative, elle s'est associée par ses délibérations, par ses mémoires, à tous les procès que les entreprises rivales ont suscités à ces deux Compagnies. Enfin, grâce à la persévérance de cette rancune de la Chambre de commerce, on a pu craindre un moment que la loi sur la police des chemins de fer ne devînt devant la Chambre des pairs du temps une loi de circonstance contre les Compagnies de Rouen et du Havre. De sages esprits s'élevèrent alors contre cet envahissement de l'esprit de localité dans le domaine de l'intérêt public.

La Chambre de commerce a obtenu peu de succès dans cette lutte, l'administration et la justice ont donné raison aux compagnies. Dans le mécontentement de leur défaite, les partisans de la Chambre de commerce ont été jusqu'à dire que les compagnies régnaient et gouvernaient, et qu'investies par l'Etat d'une partie de la puissance publique, elle l'avaient absorbé tout entière. Il y a cependant quelque chose de vrai dans ce mauvais propos de plaideur désappointé.

Les chemins de fer tiennent plus à l'Etat et l'Etat aux chemins de fer qu'on ne le croit. L'Etat fait œuvre sage quand il les protége contre les injustices de l'intérêt privé et de l'intérêt de localité; ce n'est pas une compagnie de chemin de fer que l'Etat défend, il maintient tout simplement les droits de l'utilité publique ; et nous espérons bien que si, comme nous en sommes convaincus, le traité dont il est question est une nouvelle satisfaction donnée à l'utilité publique, la dernière réclamation de la Chambre de commerce de Rouen aura le même sort que celles qui l'ont précédée.

Ce débat nous remet en mémoire un travail auquel nous avons longtemps songé, mais qui ne peut être réellement bien fait que par les compagnies de chemins de fer ou avec leur concours; ce serait l'histoire des chemins de fer sous le double rapport de l'Etat et des localités, ce que l'Etat et les localités ont fait pour l'établissement des chemins de fer, mais surtout ce que les localités ont fait contre cet établissement, ce que leurs prétentions, leurs rivalités, leurs exigences ont coûté à l'Etat et aux compagnies, c'est-à-dire à l'utilité publique. Pour compléter cette instruction, il faudrait faire le même travail sur l'intervention des localités dans les actes de l'exploitation, et l'on arriverait facilement à démontrer que si l'établissement et l'exploitation des chemins de fer eussent été abandonnés aux influences locales, ils auraient été fort mal construits et encore plus mal exploités.

Il nous semble que la conférence des chemins de fer rendrait un service signalé aux actionnaires, au public et au gouvernement lui-même en s'occupant de ce travail. Elle a tout ce qu'il faut pour le bien faire : la connaissance des faits, l'expérience ; elle renferme des hommes qui ont figuré dans les conseils de l'Etat, dans les assemblées publiques, qui ont administré des départements, et qui ont trouvé dans la direction des chemins un remède salutaire contre la maladie de l'inaction politique; les informations ne peuvent lui manquer, et la publicité ne lui fera certainement pas défaut.

C. Devinck.

Chemin de fer de Paris à Orsay.

ACCIDENT.

Hier 3 août, le train parti de Sceaux à six heures cinquante-huit minutes, a rencontré entre Bourg-la-Reine et Arcueil, à 20 mètres du tunnel de la route impériale d'Orléans, une locomotive partie de Paris à toute vitesse, pour les besoins de la ligne d'Orsay. Un choc effroyable s'en est suivi, et il a eu malheureusement pour résultat des blessures de la nature la plus grave parmi les voyageurs venant de Sceaux. Douze d'entre eux sont dans un état qui inspire de graves inquiétudes.

A la nouvelle de cet accident, M. le sous-préfet de Sceaux, accompagné du capitaine de gendarmerie, s'est rendu sur les lieux et a assuré l'organisation des premiers secours.

La plupart des blessés, appartenant aux communes environnantes, ont pu être transportés chez eux.

On attribue cet accident à la malheureuse idée qu'a eue un des ingénieurs d'expédier cette locomotive à une heure où l'on pouvait craindre de trouver la voie occupée; il espérait arriver à Bourg-la-Reine assez à temps pour changer de voie. Lui-même conduisait la locomotive, et il a failli payer de sa vie cette grave imprudence. Il a été mis en état d'arrestation jusqu'à plus ample informé.

On dit qu'au nombre des blessés se trouvent trois employés de l'administration.

Parmi les personnes qui faisaient partie du convoi parti de Sceaux, se trouvait, nous assure-t-on, un ingénieur des mines qui a eu les deux jambes brisées. On dit qu'on a peu d'espoir de le sauver. Deux autres personnes sont aussi dans une situation presque désespérée.

Le service a été interrompu.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Orléans,	876,442 »	133.632	17.9
Nord,	801,732 »	123,879	18.2
Ouest,	160,086 »	16,385	11.4
Lyon,	468,151 »	85,609	22.3
Méditerranée (1)	217,166 »	17,047	8.5
Id. (2)	272,578 »	72,460	36.2
Gd central,	191,808 »	19,164	11.1
St-Germain,	375,000 »	47,179	14.3
		Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
Rouen,	236,167 »	12,206	4.9
Havre,	104,461 »	14,249	12.0
Est (3),	618,179 »	31,919	4.8

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Victor-Emmanuel. — Assemblée générale le 7 août, à Chambéry, à une heure.

(1) Sans le nouveau réseau.
(2) Avec le nouveau réseau.
(3) Sans les recettes des sections de la concession du 17 août.

CRÉDIT FONCIER. — Le 5 août, assemblée à trois heures, salle Sainte-Cécile.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

OUEST. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

LYON A GENÈVE. — 50 francs sur les actions à partir du 15 juillet. En même temps que l'on effectuera le versement, on échangera les actions provisoires contre des actions au porteur.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et O, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

JOURNAUX RÉUNIS. — Intérêts, 1er juillet.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende, actions de jouissance, 15 fr.

NORD. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

ORLÉANS. — 32 fr. 40 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

LYON. — 31 fr. 25 actions. Dividende et intérêts en déduction du versement de 100 fr. appelé au 1er juillet.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. actions intérêts.

GRAND-CENTRAL. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

CRÉDIT MOBILIER. — 25 fr. dividende.

MESSAGERIES. — 200 fr dividende.

GLACES DE MONTLUÇON. — 12 fr. 50 dividende

GENÈVE. — 4 fr. actions intérêts.

ST-RAMBERT. — 4 fr. intérêts.

BANQUE DE FRANCE. — 112 fr. dividende.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PONTS-VERGNIAIS. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

ÉCHANGE DE TITRES.

ANDRÉZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la Caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ROUEN. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

C. DEVINA.

Houilles en Angleterre.

Houilles de Newcastle. — Exploitation pour la France et ses colonies, de 1851 à 1853.

Elle s'est élevée, pour les houilles sorties de ce port :

En 1851, à 190,926 tonneaux.
1852, à 225,997
1853, à 202,685

Le transport de cette dernière quantité a été effectuée par 1,075 navires, jaugeant 146,530 tonneaux, à savoir :

Anglais. . .	582 navires,	88,165 tonneaux.
Français . .	458	49,850
Tiers. . . .	32	8,515

Dans les transports de 1852, la part de notre pavillon s'est élevée à 36,515 tonneaux, soit au quart du tonnage général.

(*Annales du commerce extérieur*).

Chemin de fer de Paris à Rouen.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

à l'assemblée générale des actionnaires du 31 juillet 1854.

Messieurs,

Etablissement.

Le chiffre total de la dépense du compte de la construction et de l'établissement s'élevait, au 31 décembre 1853, à 67,792,960 34

Depuis il a été dépensé fr. 99,980 36, savoir :

Dépenses générales.

Frais d'insertions et d'affichage, 56 55

Terrains.

Acquisitions aux Batignolles et à Meulan. Indemnités frais et honoraires, 6,514 90

Établissement de la ligne.

Matériaux employés. Travaux à la gare des Batignolles :
Bitumage d. quais; construction d'écuries pour le camionnage, construction d'un hangar et clôture de cette gare 81,778 91

Matériel.

Télégraphe électrique. Modifications aux wagons, 11,630 »

Total égal, 99,980 36

Il vous est rentré pendant ce semestre :
Pour revente de terrains, 20,863 19
Pour matériaux trouvés en plus aux inventaires, 3,222 54
Pour vente de bâches et d'outillag. 5,772 50

Ensemble à déduire, 29,858 23

Ce qui réduit la dépense du semestre à 70,122 13

et porte l'ensemble des dépenses à 67,863,082 47

Mais vous avez à ajouter à cette somme des dépenses autorisées par vous et qui doivent être soldées sur les fonds provenant de l'emprunt de 18 millions, émis pour le remboursement des prêts de l'Etat et l'acquit de ces dépenses.

Elles se composent :

De la subvention à la Compagnie de Cherbourg, qui représente une partie de votre dette envers l'Etat, et dont le montant ne figure que pour ordre dans vos dépenses ;

D'un remboursement à l'Etat par compensation de comptes ;

Enfin de l'établissement du chemin de fer de ceinture.

Vous avez remis à la Compagnie de Cherbourg, à compte sur sa subvention, 5,900,000 »
Le remboursement à l'Etat s'élève à 436,685 98
Et votre part contributive dans les dépenses d'établissement du chemin de fer de Ceinture se monte, au 30 juin dernier, à 1,139,134 20

Ensemble, 7,475,820 18 — 7,475,820 18

qui, ajoutés à vos dépenses antérieures, portent le compte total de la construction et de l'établissement de votre chemin de fer, au 30 juin 1854, à 75,338,902 65

ce qui laisse, à cette même époque, un solde disponible de 10,661,097 35

pour compléter la somme de 86,000,000 » montant actuel de votre capital, mais dans le-

quel une somme de 16,000,000 fr. n'entre que pour ordre.

EXPLOITATION.

RECETTES.

L'ensemble des recettes, depuis le 1er janvier jdsqu'au 30 juin 1854, s'élève à 5,375,684 fr. 07 c., savoir :

Service de la grande vitesse.

492,480 voyageurs,		2,233,341 59
Recettes supplémentaires,		14,225 60
1,171,657 kilog. excédant de bagages,		73,145 55
8,187,591 kilog. marchandises,		379,596 69
Voitures et bestiaux,		15,354 75
Trains spéciaux,		9,953 60
Service de la poste,		102,183 85
Magasinage et factage,		12,875 65
Total de la grande vitesse,		2,842,659 40

Service de la petite vitesse.

228,310 tonnes marchandises,	2,212,786 50	
Voitures et bestiaux,	59,512 65	
Magasinage,	13,309 05	
Chemin de fer de Ceinture,	27,792 30	
Total de la petite vitesse,	2,313,400 50	2,313,400 50
Total de la grande et de la petite vitesse,		5,156,059 60

RECETTES DIVERSES.

Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers,	127,689 74	
Loyers. — Recettes diverses,	91,934 73	
Total des recettes diverses,	219,624 47	219,624 47
Total général des recettes,		5,375,684 07

Voici comment les recettes proprement dites de l'exploitation se sont réparties dans ces six mois :

Janvier,	859,933 25
Février,	779,652 45
Mars,	867,429 30
Avril,	889,802 20
Mai,	859,277 85
Juin,	899,961 55
Recettes diverses,	219,624 47
Somme égale,	5,375,684 07

DÉPENSES.

L'ensemble des charges et dépenses de l'exploitation s'élèvent à fr. 3,261,794 28, savoir :

Charges de l'exploitation.

Intérêts et remboursement des emprunts,	835,030 35	
Péage à la Compagnie de Saint-Germain,	373,391 40	
Loyer,	19,608 25	
Total des charges de l'exploitation,		1,228,030

Impôts et surveillance de l'Etat.

Impôt du dixième,	79,023 02	
Droit de licence et permis,	437 92	
Contributions et patente,	14,400 »	
Frais de police et de surveillance,	12,000 »	
Total des impôts et frais de surveillance,		105,860 94

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Administration,	50,000 »	
Personnel,	489,570 57	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art,	437,445 90	
Entretien des bâtiments,	16 705 03	
Traction,	712,912 34	
Entretien du matériel roulant,	198,435 51	
Entretien du petit matériel et du mobilier,	26,720 45	
Eclairage,	38,697 23	
Chauffage,	10,124 97	
Imprimerie,	21,667 89	
Papeterie,	7,284 67	
Habillement et équipement,	12,812 51	
Frais et articles divers,	4 043 83	
Subventions,	72,136 35	
Détaxes,	7,483 30	
Indemnités pour perte d'effets et avaries,	15,338 77	
Assurances,	15,217 29	
Frais judiciaires,	4,817 54	
Frais généraux,	11,905 28	
Caisse de prévoyance,	11,548 15	
Total des dépenses proprement dites de l'exploitation,		1,927,903 34
Total général des charges et dépenses de l'exploitation,		3,261,794 28

En résumé, dans ce semestre, les recettes ayant été de	5,375,684 07
et les charges et dépenses de l'exploitation de	3,261,794 28
Le bénéfice net est de	2,113,889 79

A répartir ainsi qu'il suit :

Prélèvement pour l'amortissement (six mois),	12,000 »
Aux actionnaires, intérêts de six mois,	900,000 »
Reste fr. 1,201,389 79, dont un dixième aux actions de fondation,	120,138 97
Neuf dixièmes aux actionnaires,	1,081,250 82
Somme égale,	2,113,889 79

Il revient aux actionnaires :

Intérêts de six mois,	900,000 »
Neuf dixièmes de l'excédant,	1,081,250 82
Solde du dernier exercice,	573 71
Total,	1,981,824 53

soit 27 fr. 50 par action, ce qui laisse un solde de fr. 1,824 53 pour le prochain exercice.

Le produit revenant à l'action du capital, pour ce semestre, étant de fr. 27 50, dans lesquels figurent fr. 12 50, pour intérêts à 5 0/0, le dividende de l'action de jouissance sera de fr. 15.

Nous avons maintenant à vous présenter l'état comparatif des recettes et des dépenses, pendant les deux premiers semestres de 1853 et de 1854.

(*Tableau annexé.*)

Il résulte de cette comparaison que, pendant le dernier semestre, vos recettes ont augmenté de 327,907 91
et diminué de 49,243 90

ce qui laisse une augmentation nette de 308,664 01

L'augmentation porte sur neuf articles, la diminution sur quatre, savoir :

AUGMENTATION :

Service de la grande vitesse.

Voyageurs,	121,043 30
Trains spéciaux,	8,626 90
Magasinage et factage,	11,687 55

Service de la petite vitesse.

Marchandises,	132,626 55
Voitures et bestiaux,	9,397 35
Magasinage,	1,659 80
Chemin de fer de Ceinture,	27,792 30

Recettes diverses.

Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers	3,939 86
Loyers. — Recettes diverses.	11,143 30
Total de l'augmentation,	327,907 91

DIMINUTION :

Service de la grande vitesse

Recettes supplémentaires,	310 25	
Excédant de bagages,	2,379 55	
Marchandises,	11,997 30	
Voitures et bestiaux,	4,576 80	
Total de la diminution à déduire		19,243 90
Augmentation nette,		308,664 01

Il résulte des chiffres qui précèdent que, dans le service de la grande vitesse, l'augmentation porte sur trois chapitres seulement : les voyageurs, les trains spéciaux et le magasinage et le factage.

L'augmentation afférente au chapitre des voyageurs est due exclusivement aux services maritimes, au transport des émigrants, et surtout aux voyageurs de parcours intermédiaire. Le parcours direct des trois classes qui acquittent les prix pleins de votre tarif s'est ressenti du ralentissement imprimé aux affaires et aux voyageurs par la cherté des subsistances, la continuité des pluies et les événements extérieurs ; mais cette diminution a été largement compensée par les autres transports : ainsi, les services maritimes vous ont donné 3,000 voyageurs de plus, les émigrants 13,000, et la troisième classe du parcours intermédiaire 21,428 voyageurs de plus que dans le semestre correspondant. Dans ce dernier chiffre, il est vrai, doit être compté un déclassement de 5,294 voyageurs qui figurent en moins à la deuxième classe. La première classe de ce même parcours, au contraire, s'est accrue de près de 2,000 voyageurs.

Cette décomposition de vos transports vous explique la diminution du produit des excédants de bagages, malgré l'augmentation dans le nombre et dans la recette des voyageurs. Ceux qui acquittent le prix de cet excédant appartiennent principalement au parcours direct, qui a subi une diminution pendant ce dernier semestre.

Les observations que nous venons de vous présenter au sujet des voyageurs et des excédants de bagages, se reproduisent également pour la marchandise de grande vitesse. Les transports directs ont diminué pendant que les transports intermédiaires augmentaient; il s'en est suivi qu'avec un tonnage supérieur à celui du semestre correspondant, mais avec un parcours moindre, vos recettes ont présenté ce résultat, en apparence contradictoire, d'une diminution de produit correspondante à un accroissement de tonnage; la cause s'en trouve naturellement dans la qualité des transports.

Quant à la diminution de recette, au chapitre des bestiaux, elle ne doit être attribuée qu'au passage de cette nature de transport de la grande à la petite vitesse, où elle trouve un avantage de prix dans les réductions accordées aux chargements par wagons complets.

L'augmentation du produit des trains spéciaux résulte de transports de troupes; et celle qui figure au chapitre du magasinage se compose, en outre, du produit du factage, qui, dans le semestre correspondant de l'année dernière, était porté aux recettes diverses.

Le service de la petite vitesse présente une amélioration générale.

Le transport des marchandises s'est accru de 22,054 tonnes, et ce chiffre aurait été doublé si l'ouverture du chemin de Bordeaux n'était venue vous enlever, en grande partie, les vins qui vous arrivaient par les ports du Havre et de Dieppe. En tenant compte de cette dernière perte, qui ne représente pas moins de 22,000 tonnes, l'augmentation réelle de vos transports est de plus de 44,000 tonnes. Les céréales entrent pour un chiffre considérable dans cet accroissement de transports.

Le produit du transport des bestiaux à petite vitesse compense, par une augmentation de 20 0/0, la diminution subie par la grande vitesse.

Enfin, un chapitre nouveau a été introduit dans le service de votre petite vitesse. Ce chapitre, qui présente le produit du chemin de fer de Ceinture, avait été compris, l'année dernière, dans les recettes diverses du deuxième semestre de 1853. Nous en avons fait un article distinct, afin de vous en faire suivre, à l'avenir, les développements.

La recette afférente au premier semestre 1853 était de 14,000 fr.; le produit du chemin de Ceinture a presque doublé pendant le dernier semestre, puisqu'il s'élève à 27,792 fr. 30.

Malgré cette classification de divers éléments de recettes, que nous avons passer des recettes diverses au compte du trafic proprement dit, le chapitre de vos recettes diverses présente encore, pour ce dernier semestre, une augmentation de 15,074 fr. 16.

La comparaison des dépenses présente les résultats suivants :

Charges de l'exploitation.

Diminution :		
Intérêt et remboursement des prêts de l'Etat,		513,094 08
Loyers,		117 97
		513,212 05
Augmentation :		
Intérêts et remboursement des emprunts,	471,785 35	
Péage à la Compagnie de St-Germain,	31,141 55	
A déduire,		502,926 90
Diminution nette,		10,285 15

Impôts et surveillance de l'Etat.

Augmentation :	
Impôt du dixième,	4,825 17
Contributions et patentes,	1,801 »
Frais de police et de surveillance,	6,000 »
Total,	12,625 17
Diminution :	
Droit de licence et permis (à déduire),	18 23
Augmentation nette,	12,606 94

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Augmentation :		
Personnel,		40,297 86
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art,		319 46
Entretien du petit matériel et du mobilier,		7,264 73
Eclairage,		8,764 10
Chauffage,		1,647 91
Imprimerie,		5,815 41
Papeterie,		2,148 47
Habillement et équipement,		2,146 35
Frais et articles divers,		1,919 22
Subventions,		12,368 25
Indemnités pour perte d'effets et avaries,		9,108 07
Frais judiciaires,		405 99
Frais généraux,		28,254 66
Caisse de prévoyance,		44 »
Total,		120,471 18
Diminution :		
Entretien des bâtiments,	1,395 55	
Traction,	6,884 92	
Entretien du matériel roulant,	9,168 48	
Détaxes,	1,582 75	
Assurances,	135 99	
A déduire,		19,167 39
Augmentation nette,		101,303 79
Augmentation totale sur les charges, impôts et dépenses de l'exploitation,		636,023 25
Diminution totale à déduire,		532,397 67
Augmentation nette sur l'ensemble des charges, impôts et dépenses,		103,625 58

Les charges de votre exploitation présentent une diminution nette de plus de 10,000 fr., malgré l'augmentation de 31,141 f. 55 c. que le développement de votre trafic a apportée dans le péage à la Compagnie de Saint-Germain. La cause de cette diminution, vous le savez, est la conséquence de la substitution d'un emprunt remboursable pendant la durée de votre concession, au service des prêts de l'Etat, dont le complet amortissement devait s'opérer dans une période de moins de 30 années.

Les impôts et frais de surveillance de l'Etat figurent ensemble pour un surplus de 12.625 f. 17 c. Dans cette somme, 4,825 fr. 17 c. résultent de la perception du droit du dixième sur une plus grande circulation de voyageurs; 1,800 fr. ont été payés en plus pour contributions, par suite des variations dans les époques d'acquittement des impôts; et 6,000 fr. ont dû être ajoutés à vos frais de police et de surveillance, afin de faire supporter par chaque exercice la portion réelle qui lui incombe dans les charges annuelles de cette nature.

Dans les dépenses proprement dites de votre exploitation, quelques augmentations proviennent de services dont les résultats ne figuraient pas d'une manière distincte dans vos comptes, mais qui se compensaient, ou dont la différence seule ressortait, soit en recette, soit en dépenses. Ainsi, le chapitre des subventions s'est trouvé grossi, pendant ce semestre, des dépenses du factage, dont les produits ont été portés dans les recettes de votre service de grande vitesse, dont il est une annexe utile.

Vos frais généraux se sont accrus d'une somme destinée à diminuer le prix du pain en faveur des employés les moins rétribués de votre ligne. C'est une dépense qui figurait déjà dans les comptes présentés à votre dernière assemblée générale, et que vous avez approuvée.

D'autres augmentations sont le résultat direct et inévitable du développement de vos transports, et surtout de ceux qui, tels que les céréales, exigeaient une manutention plus rapide. De là, la différence portée au chapitre du personnel, dont la dépense s'est trouvée grevée, pendant ce semestre, d'un nombre considérable de journées supplémentaires.

L'entretien du petit matériel a supporté, pendant le dernier exercice, les frais qui lui appartiennent dans l'entretien des bâches, et, de plus, les frais de même nature de l'exercice précédent, dont le règlement avait été suspendu.

L'éclairage, indépendamment de l'élévation du prix des matières premières, a suivi, ainsi que l'imprimerie et la papeterie, le mouvement ascensionnel de votre trafic, et le chapitre de l'imprimerie a supporté, en outre, les frais de création des titres de votre dernier emprunt.

L'augmentation sur l'habillement et l'équipement coïncide avec une époque de renouvellement partiel.

Quant aux diminutions de dépenses, elles portent sur l'entretien des bâtiments, sur les détaxes, et principalement sur les frais de traction et d'entretien du matériel roulant. Les diminutions du fait de ces deux derniers éléments de votre exploitation s'élèvent ensemble à fr. 16,053 40 pour deux mois seulement d'application du nouveau système adopté pour le service de la traction. Mais, en réalité, l'économie obtenue est beaucoup plus considérable, car, pour une augmentation de trafic de 312,833 fr. 75 c., vos frais de traction, qui, dans les conditions de votre ancien traité, se fussent accrus de 84,000 fr. environ, présentent au contraire une diminution de 16,053 fr., ce qui porte l'économie effectivement réalisée au chiffre de 100,000 fr. pour les deux mois pendant lesquels le nouveau système a reçu son application.

En résumé, pendant ce dernier semestre, vos recettes se sont accrues de plus de 300,000 fr. et vos frais proprement dits d'exploitation, qui, dans l'exercice correspondant, s'élevaient à 36.04 0/0 des recettes, n'ont été que de 33.86 0/0, malgré l'augmentation exceptionnelle de cer-

tains chapitres de vos dépenses et les réductions de prix consenties pour les transports considérables de céréales.

Les comptes que nous venons de placer sous vos yeux constatent un nouveau progrès dans votre revenu, quoique les circonstances qui se sont produites depuis votre dernière assemblée générale aient pu faire craindre une diminution. De toutes les lignes de chemin de fer, la vôtre est celle qui se ressent le plus, et le plus promptement, de tout ralentissement dans les transactions commerciales.

Depuis l'ouverture des chemins de fer du Havre et de Dieppe, votre ligne est demeurée pendant plusieurs années sans voir augmenter son trafic par des affluents nouveaux, tandis que d'autres grandes lignes étendaient leur réseau, et que plusieurs d'entre elles vous créaient une sérieuse concurrence. D'un autre côté, la navigation, constamment favorisée par les améliorations introduites dans le cours de la Seine, s'est maintenue en possession de transports considérables.

Au mois d'avril de l'année prochaine, le chemin de Caen et de Cherbourg sera ouvert jusqu'à Lisieux, et trois mois après jusqu'à Caen. Cette ligne vous apportera de nouveaux produits, en développant le trafic de la contrée qu'elle traverse et qui ne vous est apporté que par les moyens ordinaires de transport.

L'amélioration de votre revenu, qui résultera de l'ouverture du chemin de Caen, ne consistera pas seulement dans une augmentation de recette, mais dans une réduction de dépense produite par l'accession du chemin de fer de Caen au système d'exploitation mixte qui vous unit déjà à la ligne du Havre.

La plus importante des conditions du traité d'exploitation mixte avec la Compagnie de Caen est arrêtée ; c'est celle qui règle le service de la locomotion. Nous avons profité de cette circonstance pour modifier notre traité avec MM. Buddicom et Cie, et le transformer en régie intéressée, système pratiqué avec avantage par plusieurs autres Compagnies de chemins de fer. Nous avons obtenu cette modification sans sacrifice notable, quoique le traité eût encore près de six années à courir. La compensation à donner à MM. Buddicom et Cie sera réalisée, d'abord, au moyen de la restitution des prélèvements successivement faits sur le prix de traction et d'entretien qui leur était dû, retenue destinée à garantir que le matériel vous serait rendu, à l'expiration du traité, dans une condition d'effet utile semblable à celle qu'il avait lorsqu'il avait été remis aux entrepreneurs de la traction. Ce n'était qu'une précaution, car vous trouvez une garantie plus réelle dans le parfait état d'entretien de votre matériel roulant. Le reste de l'indemnité à payer à MM. Buddicom et Cie est réalisé, pour la plus grande partie, au moyen de la somme que vous verse la Compagnie de Caen pour l'usage de vos ateliers de réparation et en raison des avantages qu'elle retire de la traction commune.

La Compagnie de Caen trouve dans ce traité, réciproquement avantageux, l'économie d'une partie de ses dépenses d'établissement et de ses frais d'exploitation ; et la modification du traité avec MM. Buddicom et Cie vous met, à partir du 1er mai de cette année, en possession des avantages de la régie intéressée.

Nous avons, à diverses reprises, appelé votre attention sur la concurrence qui vous était faite par la navigation de la Seine; nous avons la satisfaction de vous annoncer qu'une de ces entreprises rivales a transformé son service de concurrence en un service de correspondance par mer avec le chemin de fer, qui crée de nouvelles relations aux ports de Rouen et du Havre.

Vous avez pu vous préoccuper de la réalisation de l'emprunt ouvert pour l'acquittement des 16 millions à payer à la Compagnie de Caen et de Cherbourg, en échange des obligations que vous aviez précédemment souscrites pour le paiement de votre dette envers l'Etat.

Nous avons suivi dans l'émission de cet emprunt les errements que nous avions précédemment pratiqués avec avantage ; si les circonstances n'ont pas permis sa réalisation complète, nous avons du moins pu suffire aux obligations qui résultaient pour vous de la concession du chemin de fer de Caen et de Cherbourg. Les travaux du chemin de fer de Caen, bien loin d'être ralentis, ont été poursuivis avec une activité qui vous garantit l'ouverture de cette ligne à une époque prochaine.

Les pouvoirs de deux administrateurs, MM. de l'Espée et Ed. Blount, expirent cette année, par suite du roulement dont l'ordre a été fixé par le sort. Aux termes des statuts, ils peuvent être réélus. Nous vous proposons de réélire MM. de l'Espée et Ed. Blount.

Si vous approuvez la répartition du dividende de 27 fr. 50 c. par action, il sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 7 août prochain.

Comptoir national d'escompte.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'EXERCICE 1853-54.

Messieurs,

Vous vous rappelez que, dans votre assemblée générale de l'an dernier, nous avons soumis à votre examen un projet de statuts nouveaux, dont vous nous avez chargés de poursuivre l'adoption auprès du gouvernement. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que nos démarches ont été couronnées de succès. Nos statuts nouveaux existent. Après avoir été arrêtés par M. le ministre des finances et approuvés par le conseil d'Etat, ils ont été consacrés par un décret impérial inséré au *Moniteur* du 28 de ce mois. Notre demande principale nous a été accordée : nous sommes prolongés pour trente ans. D'ailleurs, à quelques modifications près auxquelles vous nous aviez donné pouvoir de souscrire, ces statuts sont conformes au projet que nous vous avions présenté. C'est ce dont vous serez assuré tout-à-l'heure par la lecture qui vous en sera faite.

Avant de vous rendre compte de nos opérations pendant l'exercice clos le 30 juin dernier, je dois vous prévenir que les élections auxquelles vous avez à procéder pour remplacer ou réélire les administrateurs dont les fonctions expirent à la fin de chaque année, n'auront point lieu dans cette séance. Comme vous serez convoqués de nouveau et prochainement en assemblée extraordinaire pour d'autres nominations exigées par nos Statuts modifiés, nous avons cru devoir ajourner celles des administrateurs sortants dont le nombre est changé, afin que toutes ces élections soient faites en même temps et que les pouvoirs que vous aurez soit à renouveler, soit à confier pour la première fois, aient tous la même date.

OPÉRATIONS DU COMPTOIR.

I. — *Capital social.*

Au 30 juin 1853, notre fonds social s'élevait à 33,333,500 fr., composés de 20 millions versés par les actionnaires, de 6,667,000 fr. en obligations de la ville de Paris, et de 6,666,500 fr. en bons du Trésor. A la même date, votre réserve était de 2,008,769 f. 76 c. C'est donc, en espèces, un capital de 22,008,769 f. 76 c., dont le Comptoir a disposé pour ses opérations pendant l'exercice de 1853-54.

II. — *Escomptes et recouvrements.*

Le Comptoir a pour objet principal l'escompte des valeurs sur Paris, les départements et l'étranger.

L'escompte comprend :

1° Les effets à deux signatures au moins, sur Paris et les départements ;

2° Ceux sur Paris à une seule signature, souscrits à l'ordre du Comptoir et accompagnés de récépissés de marchandises ;

3° Les effets sur Paris, à deux signatures au moins, présentés par les sous-comptoirs de garantie ;

4° Les valeurs sur l'étranger à deux signatures au moins.

Les valeurs qui ne sont reçues qu'à l'encaissement sont celles qui ne portent qu'une signature, comme les mandats tirés directement par les négociants de Paris sur leurs clients de province, celles qui sont présentées par des personnes n'ayant pas de compte ouvert au Comptoir, celles qui ne réunissent pas les autres conditions exigées par nos statuts, celles enfin que les porteurs désirent ne pas soumettre aux charges de l'escompte.

Un même progrès se fait remarquer dans nos escomptes et dans nos recouvrements, et témoigne que la marche ascendante de nos affaires ne s'est pas arrêtée.

Ainsi :

1° Le nombre des effets à deux signatures au moins, sur Paris et les départements, escomptés par le Comptoir, a été de 653,179, pour 397,501,652 fr. 91 c. L'année dernière, le nombre de ces effets avait été de 445,296, pour 270,468,002 fr. 52 c. Différence en faveur du présent exercice : 197,112 effets, pour 118,096,650 fr. 35 c.

2° Le nombre des effets sur Paris ayant une seule signature, mais accompagnés de récépissés de marchandises, s'est élevé à 1,538, pour 16,123,188 fr. 35 c. L'année précédente, il n'avait été que de 1,197, pour 7,978,343 fr. 30 c. C'est une augmentation de 341 effets, pour 8,144,845 fr. 05 c.

3° Le nombre des effets présentés par les Sous-Comptoirs de garantie et reçus à l'escompte, a été de 14,356, pour 128,016,024 fr. 75 c. L'année dernière, il avait été 12, 59 effets, pour un chiffre de 148,734,874 f. 65 c. C'est une différence en plus de 2,197 effets, et une différence en moins de 20,718,849 fr. 90 c.

Cette diminution, qui porte sur une seule catégorie de nos escomptes, provient surtout du Sous-Comptoir des chemins de fer, dont les prêts ont baissé, bien que sa clientèle ait continué de s'accroître. Cette contradiction apparente s'explique par la prudence que la direction du Sous-Comptoir a dû s'imposer en présence de circonstances momentanément difficiles.

4° Le nombre des effets sur l'étranger, escomptés par le Comptoir, a été de 9,065, pour 41,981,440 fr. 56 c. Pendant l'exercice précédent, il n'avait été que de 7,197 effets, pour 33,131,100 fr. 54 c. Différence en plus : 1,868 effets, et 8,850,340 fr. 02 c.

5° Enfin, le nombre des effets reçus en recouvrement sur Paris, les départements et l'étranger, s'est élevé à 169,671, pour 44,836,485 fr. 05 c. L'année dernière, le nombre de ces effets n'avait été que de 130,909, pour 33,358,113 fr. 08 c. L'excédant en faveur présent du exercice est donc de 38,762 effets, pour 11,478,371 fr. 97 c.

En résumé, le montant général de nos escomptes de toute nature et de nos recouvrements depuis le 1er juillet 1853 jusqu'au 30 juin dernier, a été, en nombre, de 837,809 effets, et, en sommes, de 628,521,791 fr. 62 c. L'exercice antérieur présentait un chiffre de 596,758 effets, pour un total de 502,670,434 fr. 09 c. Par conséquent, l'exercice actuel offre sur le précédent une augmentation de 241,051 effets, et de 125,851,357 fr. 53 c.

Maintenant, si nous comparons les deux semestres de cette année, nous voyons que les escomptes se sont répartis ainsi :

Premier semestre,	382,852 effets,	303,536,768 92
Deuxième semestre,	454,957 effets,	324,985,022 70
Ce qui donne à l'avantage du deuxième semestre un excédant de	72,105 effets, pour	21,448,253 78

En comparant les douze mois entre eux, nous remarquons que les escomptes de décembre et d'avril ont été les plus forts :

En décembre, ils se sont élevés à	57,381,694 41
En avril, à	57,566,015 23

Enfin, si nous cherchons la moyenne de nos escomptes, nous trouvons qu'elle a été, par jour, pour 310 jours, de 2,027,489 fr. 65 c.

III. — *Caisse.*

L'augmentation que nous avons signalée dans nos escomptes existe naturellement aussi dans le mouvement général de la Caisse. Ce mouvement s'est élevé :

Au débit, à	678,554,052 09
Au crédit, à	675,004,735 75

La moyenne des paiements par mois a été de 56,261,655 fr. 78 c.

Les moyennes, par mois, des exercices antérieurs, avaient été :

En 1848, de	16,233,320 82
En 1849, de	10,619,097 87
En 1850, de	14,548,137 75
En 1851, de	19,904,642 93
En 1852, de	25,011,294 32
En 1853, de	50,711,000 »
En 1854, de	56,261,000 »

IV. — *Portefeuille.*

	Effets	Montant
Les valeurs en portefeuille, au 30 juin 1853, étaient de	30,215 effets, montant à	58,454,137 08
Il est entré du 1er juillet 1853 au 30 juin 1854,	837,809	628,521,791 62
Ensemble,	868,024	686,975,928 70
Il est sorti pendant cette période,	830,527	638,325,504 71
Le solde des valeurs en portefeuille, au 30 juin dernier est donc de	37,497	48,650,423 99

Mais pour connaître le chiffre entier des risques, au 30 juin 1854, il convient d'ajouter le montant des valeurs en cours d'échéance réescomptées, qui, à la même date, s'élevait à	18,063,324 03
De sorte que le total des valeurs en portefeuille et en cours d'échéance, au 30 juin dernier, s'élève à	66,713,748 02
Il était, au 30 juin 1853, de	67,495,453 64
Différence en moins,	781,705 62

Cette différence est minime et porte entièrement sur le portefeuille de l'étranger, que nous avons cru devoir réduire à cause de la situation extérieure. En effet, de la comparaison séparée des trois portefeuilles de Paris, de la province et de l'étranger, il résulte :

Que le portefeuille de Paris, s'élevant, au 30 juin 1854, à	51,063,354 79
N'était, au 30 juin 1853, que de	48,506,662 64
Que le portefeuille de la province, montant, au 30 juin 1854, à	13,486,515 53
n'était, au 30 juin 1853, que de	10,788,007 25
Tandis que le portefeuille de l'étranger, qui s'élevait, au 30 juin 1853, à	8,200,784 26
n'était plus, au 30 juin 1854, que de	2,163,878 20

Soit, en faveur du présent exercice, une différence en plus de 2 556,692 fr. pour le papier de Paris, et de 2,698,508 fr. pour le papier sur la province, et une différence en moins de 6,036,906 fr. sur les valeurs étrangères.

Pour compléter la comparaison entre les portefeuilles des deux années, si nous prenons les existences à la fin de chaque mois, nous trouvons une existence moyenne :

Pour l'année 1853-54, de	71,656,491 »
Pour l'année 1852-53, de	60,954,766 »
Soit, en faveur de cette année, une supériorité mensuelle et permanente de	10,701,725 »

V. — *Comptes-courants d'espèces.*

Le solde des sommes versées en comptes-courants s'élevait, au 30 juin 1853, à	29,320,357 69
Au 30 juin dernier, il est de	20,160,690 89
Différence en moins,	9,159,666 80

Cette diminution ne vous étonnera pas, si vous vous rappelez que nous avons conservé l'intérêt à 2 0/0, tandis que d'autres caisses l'ont élevé, dans le cours de l'année, jusqu'à 5 et 5 1/2. Malgré ce désavantage, et au plus vif des inquiétudes qui ont un instant troublé la place, le solde de notre compte de dépôts s'est maintenu à un chiffre qui prouve la confiance dont jouit le Comptoir.

VI. — *Effets en souffrance.*

Le reliquat des valeurs tombées en souffrance pendant l'exercice 1853-1854 était, au 30 juin dernier, de	99,243 09
Il a été recouvré, pendant l'année, sur le contentieux ancien,	35,025 63
L'excédant, qui est de	64,217 46

a été passé au compte de profits et pertes, suivant l'usage que nous avons toujours suivi. Mais nous avons tout lieu de croire que cette somme sera recouvrée en grande partie au bénéfice de l'exercice prochain.

VII. — *Frais généraux.*

Les dépenses de l'exercice 1853-1854 ont été de	502,684 43
se répartissant ainsi :	
Honoraires et appointements,	345,713 46
Fournitures de bureaux et impressions,	28,625 45
Frais généraux de toute nature, droits de présence, loyer, contributions, patente, etc.,	80,239 05
Ports et affranchissements de lettres,	48,106 47
Chiffre égal,	502,684 43

Soit, pour un mouvement d'affaires de 628,521,791 f. 62 c., 07 cent. 99/100 pour 100 francs du chiffre des opérations.

Les dépenses de l'exercice 1852-1853 avaient été de 425,743 fr. 76 c. pour un chiffre d'affaires de 502,670,434 fr. 09 c., soit 08 centimes pour 100 francs.

Parmi les frais du dernier exercice figure une dépense qui, nous l'espérons, cessera bientôt et ne se reproduira pas de longtemps. Nous avons cru devoir, momentanément et à cause de la cherté des subsistances, augmenter de 1/10 le traitement des employés qui reçoivent moins de 1,300 fr. Le nombre des employés qui ont pris part à cette allocation supplémentaire a été de quatre-vingt-quatre, et il est encore aujourd'hui de cinquante-trois.

VIII. — *Compte de profits et pertes.*

Le crédit du compte de profits et pertes s'élève à		4 443,317 31
et le débit à		2,214,242 77
Le solde créditeur est donc de		2,229,074 54
Mais il faut retrancher de cette somme, pour le réescompte du portefeuille au 30 juin dernier,		182,648 35
Reste pour bénéfice net,		2,046,426 19
Les bénéfices nets de l'exercice s'étaient élevés à	1,061,583 43	
C'est une augmentation de	984,842 76	
La répartition de cette somme de		2,046,426 19

a été arrêtée de la manière suivante :

Il a été prélevé tout d'abord sur les bénéfices :

1°	64,217 46	pour éteindre le solde au compte des valeurs en souffrance au 30 juin dernier ;
2°	20,000 »	pour prélèvement applicable aux frais d'établissement, rue Bergère ;
3°	26,455 55	pour gratification aux employés ;
4°	600,000 »	dividende de 3 0/0 payé au 31 décembre 1853 pour le premier semestre sur un capital de 20 millions ;
5°	600,000 »	dividende de 3 0/0 pour le deuxième semestre sur le même capital.
	1,310,673 01 ci	1,310,673 01
	L'excédant disponible est de	735,753 18

Sur cet excédant il a été exercé, conformément à l'art. 10 des statuts, une retenue des deux tiers, soit 490,502 fr., lesquels ont été portés à la réserve et en élèvent le chiffre à 2,490,271 fr. 88, ci	490,502 12
A l'égard des 245,251 fr. 06 restant, votre Conseil d'administration a décidé qu'une somme de 240,000 fr., soit 1 1/5 0/0, serait distribuée aux actionnaires, à titre de supplément de dividende, ci	240,000 »
Et que le solde de 5,251 fr. 06 serait porté au crédit du compte de profits et pertes du prochain exercice, ci	5,251 06
Somme égale,	735,753 18

Ainsi, Messieurs, vous avez à toucher, pour le deuxième semestre de cette année, 21 fr. par action. Avec les 15 fr. qui ont été payés déjà pour le premier semestre, vous aurez reçu, pour l'année entière, un dividende de 36 fr. par action de 500 fr., soit 7 20 0/0.

Si, par hypothèse, nous partagions entre les quarante mille actions les 490,512 fr. 12 portés au compte de la réserve, ce serait 12 fr. 26 de plus qui reviendraient à chacune d'elles. C'est-à-dire que le bénéfice a été réellement de 48 fr. 26 par action de 500 fr., soit de 9 65 0/0.

La répartition que nous vous faisons connaître ayant été approuvée par M. le Ministre des finances, les 21 fr. afférents au second semestre seront payés à la caisse du Comptoir, à partir du 1er août prochain.

IX. — *Conclusion.*

Tels sont, Messieurs, les résultats que nous avons obtenus. Notre dividende avait baissé un peu l'année dernière par une cause que vous vous rappelez, notre nouveau capital ayant participé au bénéfice du second semestre avant d'avoir eu le temps de prendre une part active aux affaires. Cette situation devait être naturellement de courte durée et vous voyez que notre dividende a déjà repris le niveau des meilleures années.

Vous remarquerez, Messieurs, que les résultats que nous vous annonçons ont été atteints avec nos anciens statuts. Si, renfermés dans leurs limites, nous avons pu utilement employer notre capital actuel, il nous est permis d'espérer que, sous l'empire de statuts nouveaux qui étendent ses moyens d'action, le Comptoir obtiendra des résultats plus considérables encore, et que ses opérations prendront alors tout le développement dont elles sont susceptibles.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS.

Présidence de M. Zangiacomi, conseiller.

Chambre des appels de police correctionnelle.

AUDIENCE DU 28 JUILLET 1854.

Compagnies de chemins de fer. — Convention

avec des entrepreneurs pour le transport des voyageurs et des marchandises sur les routes aboutissant aux stations. — Égalité de traitements. — Autorisation spéciale de l'administration.

MM. Bonjour et Verrier, Robillard-Glot et Dommartin, Becquesnier et Ch. Lair, commissionnaires de roulage de Paris, et MM. Douhaud, Billaudeau, Nivet Saint-Martin, Mazier-Verrier, commissionnaires de roulage à Niort, à Poitiers, à Tours, à Nantes et au Mans, ont cité la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans devant le tribunal de police correctionnelle de la Seine en condamnation d'une somme de 600,000 fr., à titre de dommages-intérêts pour le préjudice résultant de différents faits qu'ils imputaient à la Compagnie. Les demandeurs prétendaient que la Compagnie avait contrevenu aux dispositions des lois de concession et de son cahier des charges, qui interdisent aux Compagnies de former aucune entreprise de transports de voyageurs ou de marchandises pour desservir les routes aboutissant aux chemins de fer, et de faire directement ou indirectement, à moins d'autorisation spéciale avec des entreprises de ce genre, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

La contravention, suivant les demandeurs, résultait de conventions verbales intervenues entre la Compagnie et certains entrepreneurs, aux termes desquelles ceux ci étaient chargés de transporter les marchandises que la Compagnie leur livrait en destination de villes situées au delà du chemin de fer.

Les demandeurs articulaient encore d'autres griefs contre la Compagnie à raison de l'application de tarifs différentiels sur diverses portions de la ligne.

Un jugement du tribunal de première instance, rendu le 23 février 1855, avait débouté les demandeurs de leur plainte.

Sur l'appel par eux interjeté de ce jugement, la Cour, après avoir entendu le rapport de M. Cazenave, conseiller rapporteur, et sur la plaidoirie de Mᵉ Mathieu, avocat des appelants, et de Mᵉ Duvergier, avocat de a Compagnie du chemin de fer d'Orléans intimée, a statué en ces termes :

Considérant que l'art. 5 de la loi du 7 juillet 1838 avait interdit à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Orléans, sous les peines portées en l'art. 419 du Code pénal, de former aucune entreprise de transport de voyageurs ou de marchandises pour desservir les routes aboutissant à ce chemin de fer, mais que cette disposition n'a pas été reproduite dans la loi du 26 juillet 1844 portant concession du chemin de fer du Centre, déclarée applicable au chemin de fer d'Orléans par le décret du 27 mars 1852 ; d'où il suit que cette prohibition se trouve aujourd'hui abrogée, et que les concessionnaires du chemin d'Orléans et du Centre ont le droit d'entreprendre le transport des voyageurs et des marchandises, non-seulement sur toute l'étendue de la voie de fer, mais aussi sur les routes aboutissant aux diverses stations ; qu'étant responsables vis-à-vis des expéditeurs avec lesquels ils contractent, les concessionnaires ne peuvent être tenus de remettre indistinctement les colis ou marchandises qui leur sont confiés à tous les entrepreneurs de transport exploitant les autres voies de communication, mais qu'ils ont la faculté de traiter avec ceux qui leur offrent les garanties convenables ;

Considérant qu'aux termes de l'art. 8 de la loi du 26 juillet 1844 il est interdit à la Compagnie concessionnaire, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, de faire avec des entreprises de transports des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes autres entreprises desservant les mêmes routes ;

Considérant que cette disposition laisse à la Compagnie du chemin de fer la faculté de faire avec un entrepreneur de transports les stipulations qui leur conviennent respectivement, à la charge seulement par la Compagnie de ne pouvoir refuser aux autres entrepreneurs les mêmes avantages, comme aussi à la charge par les entrepreneurs de se soumettre aux conditions imposées par les traités dont ils réclament le bénéfice, telles que l'engagement de ne pas user du groupage ou de fournir un poids déterminé de marchandises à transporter dans un laps de temps déterminé ;

Que les traités de cette espèce, ne portant point atteinte au principe d'égalité consacré par l'art. 8 précité, ne sont pas soumis à l'autorisation spéciale de l'administration supérieure ;

Considérant, en fait, qu'il n'est pas établi que la Compagnie d'Orléans ait refusé aux plaignants les avantages accordés par des traités faits avec d'autres entrepreneurs, traités dont les plaignants aurait accepté les conditions ;

Que dans ces circonstances, Bonjour, Verrier et consorts ne sont pas fondés à se plaindre de ce que lesdits traités n'auraient pas été spécialement autorisés ;

Considérant, au surplus, que les conventions intervenues entre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et divers entrepreneurs de roulage, ont été autorisées par l'administration supérieure à la date du 7 décembre 1853 ;

Considérant que cette autorisation, bien que postérieure à la plainte, constitue l'accomplissement d'une condition dont l'effet rétroagit au jour auquel l'engagement a été contracté ;

Qu'en tous cas, au point de vue de la répression pénale, elle couvrirait l'irrégularité des traités dont s'agit ;

Considérant que les autres griefs énoncés dans la plainte ne sont pas justifiés ;

Met l'appellation au néant,

Ordonne que le jugement dont est appel sortira effet, etc.

Droit d'enregistrement. — Louage d'industrie. — Compagnie de chemin de fer. — Entreprise de messageries.

Le traité par lequel une Compagnie de chemin de fer s'engage à transporter, pendant un certain temps, les voitures d'une entreprise de messageries moyennant un prix déterminé, rentrant dans la classe des marchés, doit être considéré comme un louage d'industrie, et être passible, dès lors, du droit de 1 fr. pour 100 fr. établi par l'art. 69, § 3, n° 1ᵉʳ de la loi du 22 frimaire an VII, et non de celui de 20 fr pour 100 fr., fixé par l'art 1ᵉʳ de la loi du 16 juin 1824, qui n'est applicable qu'aux baux à ferme et à loyer.

Cassation, au rapport de M. le conseiller Gillon et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Vaïsse, d'un jugement rendu par le tribunal civil de la Seine. (Administration de l'enregistrement contre la Compagnie des messageries impériales et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ; plaidants, Mᵉˢ Moutard-Martin et Fabre.)

Forges.

PARIS.

La cote des métaux livrée par les courtiers de commerce sur la place de Paris ne se fait remarquer par aucune variation sensible. Le calme résume la semaine. Pour le plomb, la position na change pas, si ce n'est qu'aux avis défavorables d'Espagne on doit ajouter plus de calme sur la place de Londres. En cuivre, il y a par continuation bonne tenue et affaires courantes satisfaisantes. La position de l'étain se présente sous le même aspect, la grande quantité de marchandises prévue aux ventes publiques de la Hollande rend les prix plus lourds avec tendance à la baisse ; en Angleterre, le marché s'en ressent également ; on y remarque plus de faiblesse dans toutes les spécialités de cet article. Le zinc a été depuis huit jours dénué d'intérêt ; sur le marché du Hambourg, la position ne s'est modifiée ni en bien ni en mal, et par suite, mêmes prix sur les autres places.

Nous continuerons à publier la cote suivante qui n'indique que les prix antérieurs :

		Par 100	kil.
Cuivre de Russie,	fr.	320	325
— d'Angleterre,		315	320
— d'Australie,		320	»
— du Chili,		295	»
— da Suède,		300	305
— laminé jaune,		320	»
— laminé rouge,		345	350
Etain anglais,		320	»
— de Banca,		312	50
— des détroits,		307	50
— Pérou brillant,		310	»
— Id. terne,		300	»
Zinc brut de Silésie,		58	59
— Vieille-Montagne,		65	»
— laminé,		70	»
Plomb de France,		65	»
— d'Espagne,		65	»
— d'Angleterre,		70	»
— laminé,		75	»

O. Sauvique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 22 juillet :

Depuis notre dernier compte-rendu, une certaine sensation s'est faite au marché, au sujet de l'incertitude où l'on est de la quantité de marchandises possédées en magasin par les maisons qui ont récemment fait faillite. On craint que le stock ne soit considérable et que les ventes forcées n'influencent le marché. Jusqu'ici, toutefois, les cours n'ont pas baissé et la confiance ne demande pas mieux que de se rétablir.

— On écrit de Glascow, 20 juillet :

Le marché des fers en gueuses est en assez pauvre état. Mardi une panique a eu lieu parmi les courtiers et a fait baisser les prix de 1-85 par tonne. Le mercredi, nouvelle baisse de 60 c. Les cours ont fermé à 106.75 pour le n° 1 ; à 103 75 pour le n° 3.

— Depuis quelque temps les charbons anglais

restent sans changement de prix. L'extraction est toujours très-active; la demande de la consommation intérieure et celle de l'étranger enlèvent le tout au fur et à mesure. Le charbon tout venant se paie sur place 11 fr. et 11 fr. 25.

Nous lisons dans un journal anglais qu'au marché d'un des ports de ce pays, vingt huit cargaisons étaient arrivées. Toutes ont été vendues. Voici les prix donnés par ce journal :

Newcastle-Buddle's West Hartley, 22 fr. 50; Tanfield-Moor, 21 fr. 25; Sunderland et Seaham Do-Braddyll, 25 fr. 60; Haswell, 26 fr. 25; Lambton, 25 fr. 60; Stewart's, 26 fr. 25. — Stockton et Hartepool, W. E. Caradoc, 25 fr. 60.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 22 juillet :

FERS ET FONTES. — Les ventes de cette huitaine ont été nombreuses et avantageuses. Elles ont porté, comme celles de la huitaine précédente, sur toutes les espèces de fer, et les prix qui faisaient mine, un moment, de vouloir s'affaiblir, se sont de nouveau consolidés. Les demandes de l'étranger et de l'intérieur sont devenues plus fréquentes; nous pouvons signaler quelques marchés de fonte affinage dont la livraison, qui commencera en octobre, entamera l'année 1855. Ces marchés sont un bon indice pour la campagne prochaine.

Depuis quelque temps la fonte moulage était languissante; l'intérieur n'achetait plus rien, le carreau des hauts-fourneaux s'en remplissait; cet article a repris faveur et a été demandé, ces jours derniers, très-conramment. On nous cite encore un fort marché de rails pour le Piémont, traité à un prix rémunérateur par un établissement remis récemment en activité.

Ainsi qu'on le voit, la situation de la métal lurgie est aussi bonne que possible dans notre district.

CHARBONS. — On met la plus grande activité dans tous nos charbonnages pour arriver à remplir, avant la fermeture de la navigation, les nombreux marchés à livrer pour cette époque et contractés en général depuis le commencement de l'année. La même activité règne sur tous les rivages; on travaille jour et nuit au chargement des bateaux. Les houilles et les gailleteries demi-grasses jouissent en ce moment d'une grande faveur; il en est arrivé des commandes très-importantes. cette dernière quinzaine, de divers points de la France. Le tout-venant est aussi très demandé en France, et aussi de l'intérieur du pays.

— Liége, 22 juillet :

La situation de notre marché de fontes et de fer est exactement la même que celle de la semaine passée.

Nos prix se soutiennent toujours avec fermeté, grâce aux ordres importants qui tiennent nos usines en activité.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Comptoir national d'escompte.

MM. les actionnaires sont prévenus que le deuxième dividende de l'exercice 1853-1854, fixé à 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action, et annoncé dans l'assemblée générale du 31 juillet, est payé à la caisse du Comptoir national d'escompte, 14, rue Bergère, à partir du 1er août.

NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE

DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

UN VOL. IN-18. — BROCHÉ, 1 FR. 50. — RELIÉ, 2 FR.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

Correspondance.

M. P., à Baden. — Les nos 2, 3, 3, 4, 5, sont excellents, soit comme placement, soit comme spéculation; le no 1 est bon comme spéculation.

M. de M., à Aix. — No 1, 40 fr. environ. — No 2, les premiers offrent plus de garantie; les seconds, plus de probabilité d'augmentation. — No 3, les éléments de ce calcul sont encore incertains. On ne peut rien préciser encore pour les chemins cotés sous les nos 4, 5, 6, 7. Le revenu le plus considérable sera assurément sur le no 4; on ne l'estime pas inférieur à celui des meilleures lignes. — Nos 8 et 9, bonne ligne dont le revenu peut s'accroître, si les circonstances sont favorables.

M. B., à Orléans. — No 1, causes accidentelles et n'intéressant pas l'avenir de l'entreprise. — No 2, non. — No 3, vous citez de bonnes valeurs, mais il vaut mieux ne pas se déplacer.

M. G., à X. — En général, nous ne conseillons pas cette nature de placements.

M. de B., à Toulouse. — Le dividende se touche au 1er octobre et l'intérêt au 1er janvier.

M. R., à Nevers. — No 1, oui. — No 2, envoyez les fonds.

M. B., à Nantes. — Reçu, crédité. — No 1, dans l'ordre suivant : B, E, I.

M. D., à Quimper. — No 1, non. — No 2, Orléans, Nord, Lyon. — No 3, Grand-Central

M. S., à Angoulême. — No 1, environ 75 fr. — No 2, c'est possible. — No 3, les recettes progressent.

M. N., à Rouen. — No 1, on vous a expédié les titres par lettres recommandées. — No 2, comme il vous conviendra.

M. D., à Lyon. — No 1, adressez-vous à la Compagnie. — No 2, non. — No 3, surtout comme spéculation.

M. X., à Amiens. — No 1, Orléans, Nord. — No 2, Midi. — No 3, divisez vos fonds.

M. M., à Meaux. — No 1, dans l'ordre ci-dessous : 2, 4, 5, 1. — No 2, Midi.

M. B., à Livry. — No 1, oui. — No 2, expédiez. — No 3, non.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Juin 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1853........	83,054	41,785 15	526 10	42,311 25
1854........	74,840	37,534 45	622 90	38,157 35
En faveur de 1853.....	8 214	3,250 70	96 80	4,153 90
Du 1er janv. au 30 juin en faveur de l'exerc. 1854	22,378	10,590 30	923 25	11,513 55

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 23 au 29 juillet 1854.

123,921 voyageurs	369,827 65
Bagages, marchandises, etc	431,904 60
TOTAL	801,732 25

Semaine correspondante de 1853.

114,511 voyageurs	343,777 30
Bagages, marchandises, etc	334,075 03
PRODUIT total	677,852 33

Recette totale du 1er janvier au 29 juillet

1854	21,318,072 77
1853	18,287,098 35
DIFFÉRENCE	3,030,074 42

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 23 au 29 juillet 1854.

22,507 voyageurs	120,147 00
Bagages, marchandises, etc	110,020 10
TOTAL de la semaine	230,167 10
Semaine correspondante de 1853	248 373 95
TOTAL de l'exercice courant	943,018 00
Exercice correspondant de 1853	978,860 90

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 23 au 29 juillet 1854.

15,689 voyageurs	43,017 70
Bagages, marchandises, etc	60,844 00
TOTAL de la semaine	104,401 70
Semaine correspondante de 1853	118,710 85
TOTAL de l'exercice courant	1,980,745 10
TOTAL de l'exercice correspondant	1,889,963 90

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 23 au 29 juillet 1854.

Grande vitesse) 53,571 voyageurs	288,364 05
Petite vitesse) Bagages, marchand.	179,787 05
TOTAL de la semaine	468,151 70
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	11,087,668 60
TOTAL	11,555,820 30
Semaine correspondante de 1853	382,541 85
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	10,510,668 70
TOTAL de l'exercice correspondant	10,893,210 55

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) pour le service de la grande vitesse, a eu lieu le 10 juillet 1854.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 23 au 29 juillet 1854.

Voyageurs	376,673 52
Bagages, marchandises, etc	499,769 22
TOTAL	876,442 74
Semaine correspondante de 1853	742,809 91
Différence en faveur de 1854	133 632 83
Recettes du 1er janvier au 29 juillet	23,672,165 06
Recette correspondante de 1853	18,596,579 68
Différence en faveur de 1854	5,075,585 98

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 30e semaine.

Du 23 au 29 juillet 1854.

Voyageurs	284,831 98
Marchandises	333,347 35
TOTAL de la semaine	618,179 33
Recettes antérieures	17,180,051 36
TOTAL GÉNÉRAL	17,798,230 69
30e semaine de 1854	618,179 33
Semaine correspondante de 1853	650,099 31
Différence en faveur de 1853	31,919 98
Exercice 1854	17,798,230 69
Id. 1853	15,224,008 43
Différence en faveur de 1854	2,574,222 26

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 23 au 29 juillet 1854

Voyageurs	11,281 70
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	16,213 40
TOTAL	27,495 10
Recettes antérieures	907,922 29
TOTAL	935,417 39

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 24 au 30 juillet 1854.

Ouest. — 15,313 voyageurs (gr. vitesse	64,739 25
(Petite vitesse)	37,578 03
TOTAL	102,317 28
Rive gauche — 43,551 voyageurs	34,537 60
Rive droite. — 34,149 voyageurs	23,231 15
TOTAL	160,086 03
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	70,295 87
Rive gauche	44,589 85
Rive droite	28,814 60
TOTAL	143,700 32

Recette totale du 1er janvier au 30 juillet 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	4,012,832 11
Idem. — 1853	3,478,540 71

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 423 kilomètres.)

Recettes du 16 au 22 juillet 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	99,998 50
Bagages et marchandises	117,167 60
TOTAL de la semaine	217.166 10
Semaine correspondante de 1853	200,118 45
Augmentation	17,047 65

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	40,439 60
Bagages et Marchandises	14,972 90
Total de la semaine	55,412 50
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	272,578 60
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	5,754,327 48
Recette correspondante de 1853	4,394,305 27
Augmentation	1,360,022 21

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 16 au 22 juillet 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

21,729 voyageurs, grande vitesse	44,935 00
Petite vitesse	139,745 73
Services annexes	7,127 44
TOTAL	191,808 17

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	40 162 43
Petite vitesse	120,370 83
Services annexes	6,110 66
TOTAL	172,643 92

Recette totale du 1er janvier au 22 juillet

1854	5,086,707 09
1853	4,361,583 05

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juillet 1854.

Voyageurs St-Germain	280,395		
id. Auteuil	231,031		
Total	511,426	Recettes.	277,003 50
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			97,996 74
		Total	375,000 24

juillet 1853.

Voyageurs	321,181	Recettes	327,827 55
Différence en faveur de 1854			47,172 09

COMPARAISON :

Les sept mois de 1854 ont donné	1,774,073 34
La même période de 1853 a donné	1,460,532 94
Différence en faveur de 1854	313,540 40

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Le Conseil d'administration invite MM. les actionnaires qui ont fait le troisième versement de 100 fr. au 1er juillet, à venir retirer exactement leurs titres à l'époque indiquée sur les récépissés de versement qui leur ont été délivrés.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent déposer gratuitement leurs actions dans les caisses de la Compagnie ; ils recevront un certificat nominatif de dépôt (47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du premier semestre de l'année 1854 est payable, à dater du 7 août courant, à raison de 27 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de 10 heures à 3 heures, sur la présentation des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	298	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
160	1310	2536
2487	2451	2668
2018	1294	2350
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. APPEL DE 50 FR. PAR ACTION.

— Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 13 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que le coupon de 25 fr. leur est payé depuis le 1er juillet courant, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de 15 obligations peuvent faire, dès maintenant, le dépôt de leurs coupons.

Il leur sera délivré avec un récépissé, un numéro d'ordre qui leur donnera droit d'opérer, à partir du 1er juillet, le recouvrement des sommes qui leur seront dues.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de 50 fr. est fait sur les actions, aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 15 juillet prochain, tous les jours, les fêtes et dimanches exceptés, de 10 heures à 2 heures, à Paris, à la caisse de la Compagnie, 23, rue Laffitte ;

A Lyon, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres au porteur, lesquels, à dater du 5 août, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts courront, à raison de 4 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1854.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 31 décembre prochain, sous la condition, pour ceux qui l'effectueront après le 31 juillet, de tenir compte à la Compagnie de l'intérêt à 4 0/0, à partir du même mois, lequel se compensera avec l'intérêt servi par elle.

Tout versement qui n'aura pas été effectué au 31 décembre 1854, donnera lieu, à partir de cette date, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,
Alph. Baudin.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 7 août prochain, à Chambéry, à une heure.

Tout porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes ou des procurations aura lieu, contre la présentation des titres, à partir du 25 courant jusqu'au 4 août, à deux heures :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 48 *bis* ;

A Chambéry, à la banque de Savoie ;

A Turin, chez M. J. de Fernex et Ce ;

A Londres, 38, Trogmorton-street, chez M. John Easthope et Ce.

Paris, le 21 juillet 1854.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire,
Le Provost.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CREDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de rappeler au public qu'elle reçoit gratuitement en dépôt les titres ci-après, savoir :

Les actions de la Société générale de Crédit mobilier ;

Les actions de la Compagnie des chemins de fer du midi ;

Les actions et obligations du chemin de fer Grand-Central ;

Les actions et obligations du chemin de Saint-Germain ;

Les actions de la Société des mines de la Silésie ;

Les obligations de Rhône-et-Loire et les titres de Saint-Etienne à Lyon.

Les dépôts s'opèrent, soit par des certificats nominatifs, délivrés aux porteurs, soit en compte courant.

Tout déposant titulaire de 25 titres a droit à l'ouverture d'un compte courant, et peut, dans ce cas, en disposer par des mandats directs, ou par des mandats de virement.

Les intérêts et dividendes touchés, sans frais, pour le compte des parties, sont payés sur mandats directs ou sur des mandats de virement.

COMPAGNIE ANONYME

DES MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, conformément à l'article 35 des Statuts, l'assemblée générale se réunira, le lundi 4 septembre 1854, à midi, au siége social de la Compagnie, à Hourpes-sur-Sambre, près Thuin (Belgique).

L'assemblée entendra le rapport du Conseil d'administration, sur la situation des affaires sociales, arrêtera le bilan et fixera le dividende.

Pour être admis à cette assemblée, il faut être propriétaire d'au moins dix actions et être muni, soit de ses titres, soit de récépissés de dépôt qui seront délivrés : à Paris, au siége de l'administration centrale, 48, rue Laffitte ; à Bruxelles, chez M. Rod. Coumont, agent de change.

Par le Conseil d'administration :

Le Secrétaire général de la Compagnie,
E. Lorentz.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 5 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :
ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 1 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les spéculateurs sont presque tous éloignés de la bourse; ils sont partis pour la campagne ou pour les eaux: aussi la stagnation est complète dans les transactions, et c'est à peine si la liquidation a donné lieu à un peu de mouvement dans le cours des valeurs. Comme les seules transactions de quelque importance qui avaient été entamées le mois dernier sur la rente portait sur des primes, et que les primes avaient été vendues à de très-bas prix, et ressortaient sur la rente 3 0/0 de 71 20 à 71 50, on s'attendait qu'une réponse des primes faite à 71 25 formerait un découvert et déterminerait des besoins de rentes pour la liquidation.

Cependant le mouvement de réaction n'a été que de 50 c., de 71 25 à 70 75, et le report, qui avait été offert au pair, s'est tout à coup relevé à 15 c. La rente, débarrassée ensuite de cette difficulté de liquidation a commencé à se raffermir, et elle s'est rapprochée de 71.

La Bourse de Londres paraît être aussi languissante que la nôtre, mais les cours se maintiennent sur les consolidés comme sur nos propres fonds.

Les affaires n'ont pas été plus animées sur les actions de chemins de fer que sur la rente. Ces valeurs ont éprouvé si peu de variations depuis la dernière quinzaine, que les spéculateurs qui ont opéré à terme sont encore acheteurs ou vendeurs aux cours qui ont servi de base à leurs opérations.

L'éboulement qui a eu lieu sur le chemin de fer de Lyon, par suite des violents orages, n'a pas été aussi grave qu'on l'avait annoncé à la Bourse, et les actions de cette ligne, qui avaient rétrogradé un moment à 937 50, sont revenues à 942 50. De nombreux achats ont eu lieu depuis un mois sur les actions de Lyon, mais elles ont été généralement levées. Ces achats étaient destinés à des placements sérieux.

Les actions de la Méditerranée n'ont varié également que de 837 50 à 842 50. La spéculation s'est retirée pour le moment, mais il ne se présente presque pas de vendeurs, tant au comptant qu'à terme.

L'Orléans est stationnaire, de 1,162 50 à 1,165. Les arbitrages qui ont eu lieu entre cette ligne et celle de Lyon, au profit des actions de Lyon, ont produit peu d'effet sur l'une et l'autre valeur.

Le Nord se soutient depuis longtemps de 815 à 820, cependant les recettes de ce chemin continuent à augmenter dans une progression considérable.

Le Midi a donné lieu pendant quelques jours à des achats importants, puis les cours sont redevenus stationnaires. L'ouverture de la section de Bordeaux à Bayonne paraît décidément fixée aux premiers jours du mois de septembre. Les chaleurs extrêmes de juillet ont gêné les ouvriers et n'ont pas permis de terminer la section de manière qu'elle puisse être ouverte pour le moment où l'Empereur et l'Impératrice vont revenir des Pyrénées.

L'ouverture du prolongement d'Orsay avait fait monter les actions de Sceaux de 190 à 207 50; mais l'accident qui a eu lieu vendredi sur ce chemin a déterminé quelques ventes qui ont fait retomber de nouveau à 190.

Quoique le dividende semestriel de 27 50, qui a été déclaré à l'assemblée générale de Rouen, soit supérieur à celui de l'année dernière, les actions de ce chemin ont rétrogradé de 1,017 50 à 1,003 75. Le Havre a également été faible; quelques acheteurs en bénéfices se sont décidés à vendre depuis que le mouvement de hausse était arrêté.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 27 juillet jusqu'à celle du 3 août:

La rente 3 0/0 a fléchi de 71 20 à 70 65 au comptant; elle est restée à 70 75. Elle a varié à terme de 71 15 à 71 40; elle a fléchi à 70 75, et elle est restée à 70 95.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 98 10 à 98 75.

La Banque de France a monté de 2,895 à 2,900.

Le Crédit foncier a varié de 595 à 592 50; le Crédit mobilier, de 693 75 à 692 50; le Comptoir national, de 613 75 à 580.

Les actions du Nord ont varié de 815 à 820; elles ont fermé à 817 50.

L'Est a monté de 778 75 à 782 50; il est resté à 777 50. Les nouvelles de l'Ouest ont fait 615 et 620, et ont fermé à 617 50.

Lyon a fléchi de 942 50 a 937 50; il est resté à 942 50.

Lyon à la Méditerranée a varié de 845 à 842 50.

Lyon à Genève a fléchi de 505 à 500; il est resté à 502 50.

Orléans a monté de 1,157 50 à 1,166 25; il est resté à 1,165.

Rouen a fléchi de 1,020 à 1,000; il a fermé à 1,003 75.

Le Havre a fléchi de 575 à 565; il est resté à 567 50.

Saint Germain a fléchi de 688 75 à 680.

Cherbourg s'est tenu de 515 à 517 50; le Midi a fléchi de 610 à 605.

Le Grand-Central s'est tenu de 492 50 à 490.

Sceaux, qui avait monté de 195 a 210, est revenu à 190.

Saint-Rambert a monté de 430 à 437 50. La Teste a varié de 250 à 245.

Samedi. — Les affaires étaient complètement nulles. Cependant les cours étaient très fermes. On s'attendait à des besoins de titres de rentes pour la liquidation. Les chemins de fer étaient à peu près sans variations. La rente 3 0/0 a monté au début de 10 c. à 71 15, et à terme de 15 c. à 71 25. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 98. La Banque a monté de 5 à 2,900; le Crédit foncier de 5 à 600; le Crédit mobilier, de 2 50 à 691 25. Le Comptoir national a fléchi de 12 50 à 690. Le Nord a monté de 1 25 à 816 25; l'Est, de 1 25 à 778 75; les nouvelles de l'Est, de 3 75 a 618 75; Lyon a varié de 912 50 à 940. La Méditerranée a monté de 3 75 à 842 50. L'Ouest a fléchi de 5 à 635; le Midi, de 1 25 à 608 75 Le Grand-Central s'est tenu à 492 50. Rouen a monté de 2 50 à 1,017 50; Saint-Germain, de 1 25 à 686 25 Le Havre s'est tenu à 570. Sceaux a monté de 2 50 à 200; la Teste, de 2 50 à 250.

Lundi. — Un mouvement de reprise a eu lieu aussitôt après la réponse des primes de la rente. Mais les cours étaient faibles à la clôture. Les chemins de fer étaient calmes et sans variations. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 71 25; elle a fait à terme 71 40 et elle est revenue à 71 25. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 98 50. La Banque a fléchi de 5 à 2,895; le Crédit mobilier, de 3 75 à 687 50. Le Comptoir national a varié de 607 50 à 600. Le Nord a fléchi de 1 25 à 815. L'Est s'est tenu à 778 75. Les nouvellesde l'Est ont monté de 1 25 à 620; Lyon, de 2 50 à 912 50; la Méditerranée, de 2 50 à 845; Genève, de 2 50 à 505. L'Ouest a fléchi de 5 à 635; le Midi, de 1 25 à 607 50; le Grand-Central, de 1 25 à 691 25; Saint-Germain, de 3 75 à 687 50; Rouen, de 2 50 à 1,015. Le Havre a monté de 7 50 à 577 50. Orléans s'est tenu à 1,165. La Teste a fléchi de 5 à 245.

Mardi. — Bourse très-faible. La liquidation s'est faite en baisse sur la rente. Il y avait beaucoup de livraisons de rentes provenant de l'emprunt. Les chemins de fer étaient sans affaires et leurs cours ont légèrement rétrogradé. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 70 90, et à terme de 50 c. à 70 75; on est resté pour fin août à 70 90. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 98 25; il a monté en liquidation de 15 c. à 98 40. La Banque s'est tenue à 2,895. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 685 50; le Comptoir national, de 5 à 595. Le Nord s'est tenu à 815. L'Est a fléchi de 3 75 à 775, les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 617 50; Lyon, de 2 50 à 940; le Grand-Central, de 1 25 à 490. Le Midi s'est tenu à 607 50; la Méditerranée, à 845; Saint-Germain, à 687 50. Orléans a fléchi de 2 50 à 1,162 50; Rouen, de 2 50 à 1,012 50; le Havre, de 7 50 à 570; Genève, de 2 50 à 502 50; Cherbourg, de 2 50 à 515. Sceaux a monté de 7 50 à 207 50.

Mercredi. — Le début de la bourse était encore en baisse, mais les cours se sont raffermis à partir de deux heures. La liquidation des chemins de fer était lourde, mais elle a donné lieu à très-peu de variations. Le 3 0/0 a monté, au comptant, de 10 à 71, et, pour fin août, de 15 à 71 05; le 4 1/2 0/0, de 35 à 98 60 au comptant. La Banque a monté de 5 à 2,900. Le Crédit foncier était à 595. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 680; le Comptoir national, de 5 à 590. Le Nord était calme à 815; l'Est, à 775; les nouvelles de l'Est, à 617 50. Lyon a monté de 2 50 à 942 50. Orléans s'est tenu à 1,162 50; le Havre, à 570. Genève a fléchi de 2 50 à 500; Cherbourg, à 515. Saint-Germain a fléchi de 5 à 682 50 L'Ouest a monté de 2 50 à 637 50; le Midi, de 1 25 à 608 75; le Grand-Central, de 1 25 à 491 25; Sceaux, de 2 50 à 210.

Jeudi. — Les affaires sont retombées dans leur calme habituel. Il n'y a pas de variations, tant sur la rente que sur les chemins de fer. Le 3 0/0 a varié, au comptant, de 70 65 à 70 75, et, à terme, de 70 85 à 70 95. Le 4 1/2 0/0 a fait 98 75. La Banque s'est tenue à 2,900; le Crédit mobilier, de 680 à 682 50; le Comptoir national, à 590; le Nord, à 817 50; l'Est, de 775 à 777 50; les nouvelles de l'Est, de 615 à 617 50; Lyon, de 940 à 942 50; Orléans, de 1,162 50 à 1,165; Rouen, de 1,000 à 1,003 75; le Havre, de 565 à 567 50. L'Ouest a fait 635; Saint-Germain, 680; le Grand-Central, 492 50 à 490; le Midi, 605; Sceaux, 190.

Vendredi. — Les consolidés anglais sont venus en hausse de 3/8 à 92 3/4. La Banque d'Angleterre a réduit son escompte de 1/2 à 5 0/0. Cependant telle était la mollesse des affaires à notre bourse que les nouvelles ont produit d'abord très-peu d'effet. Plus tard, les cours se sont un peu raffermis. Le 3 0/0 a varié de 70 90 à 70 95 au comptant et de 70 90 à 70 95 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fait 98 95; la Banque, 2,900; le Crédit mobilier, 685; le Nord, de 817 50 à 818 75; l'Est, de 777 50 à 776 25; les nouvelles de l'Est, 617 50; Lyon, de 942 50 à 940; Orléans, 1,165; Rouen, 1,003 75 à 1,000; le Havre, 565; Saint-Germain, 680; l'Ouest, 632 50; le Grand-Central, 492 50; le Midi, 605; la Méditerranée, de 843 75 à 845.

Larosa.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 29 juillet au 4 août 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 29 Compt.	Samedi 29 Terme	Lundi 31 Compt.	Lundi 31 Terme	Mardi 1 Compt.	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Compt.	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Compt.	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Compt.	Vendredi 4 Terme
710	9	99	400.000	400	tout	58 fr.	janv. juillet	Nord	848 25	846 25	845 »	846 25	845 »	»	845 »	847 50	847 50	846 25	848 75	848 75
tout		99	72.000	500	tout	60 fr.	août février	Paris à Rouen	1017 50	»	1015 »	1015 »	1012 50	1010 »	1005 »	1005 »	1001 75	1003 75	1000 »	1001 75
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobre.	Rouen au Havre	579 »	573 75	577 50	578 50	570 »	»	570 »	562 50	567 50	566 25	565 »	»
51	72	95	36.000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	285 »	»	285 »	»	»	»	285 »	»	285 »	»	»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	545 »	»	547 50	»	545 »	»	545 »	»	545 »	»	545 »	»
tout	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	Saint-Germain	680 25	»	687 50	685 »	687 50	»	682 50	»	680 »	»	682 50	»
tout	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	212 50	»	»	»	»	»	»	»
174	530	99	70.100	500	250	21 fr.	chaq. année	Ouest	640 »	»	635 »	635 »	635 »	»	637 50	»	635 »	»	632 50	632 50
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	200 »	»	200 »	»	207 50	»	210 »	»	210 »	»	210 »	»
1116	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1165 »	»	1165 »	1165 »	1162 50	1160 50	1162 50	1160 25	1165 »	1165 »	1165 »	1160 25
617	724	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	Est	776 75	777 50	778 75	777 50	775 »	778 75	775 »	775 »	777 50	776 25	776 25	776 25
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	618 75	»	620 »	617 50	617 50	616 25	617 50	616 25	617 50	617 50	617 50	621 »
313	512	99	240.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	940 »	940 »	942 50	942 50	940 »	942 50	942 50	942 50	942 50	942 50	940 »	942 50
»	227	99	80 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	502 50	»	505 »	505 »	502 50	»	500 »	502 50	502 50	»	505 »	»
423	612	99	100.000	500	300	16 fr.	avril octobre	Lyon à la Méditerr.	842 50	841 25	845 »	843 75	845 »	841 25	841 25	841 25	842 50	»	843 »	843 75
»	950	99	131.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	608 75	607 50	607 50	610 »	607 50	606 25	608 75	607 50	605 »	606 25	606 25	»
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	250 »	»	245 »	»	»	»	»	»	»	»	250 »	»
150	915	99	180 000	500	250	4 0/0.	avril octobre	Grand Central	492 50	492 50	491 25	491 25	490 »	491 25	491 25	490 »	490 »	»	490 »	491 25
	»	99	50.000	500	200	4 0/0		St-Rambert à Gren.	»	»	»	»	»	»	437 50	»	437 50	»	415 »	»
»	46	80	12.350	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	9 460	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	110.100	500	100	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emm.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
									»	»	»	»	»	»	»	»	450 »	»	455 »	»

	Nombre	Valeur	Somme payée	Intérêts	Époques	Noms	Sam. 29 Compt.	Terme	Lundi 31 Compt.	Terme	Mardi 1 Compt.	Terme	Merc. 2 Compt.	Terme	Jeudi 3 Compt.	Terme	Vend. 4 Compt.	Terme
	»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	71 15	71 25	71 20	71 20	70 90	70 75	71 »	71 05	70 75	70 90	70 9.	70 65
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	98 »	»	»	»	98 25	98 50	98 60	»	98 75	98 5.	98 [illegible]	98 [illegible]
	250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	71 15	»	»	»	71 05	»	70 90	»	70 75	»	70 8.	»
	»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	»	»	98 50	»	»	»	98 25	»	»	»	98 25	»
(1) Pendant la durée des travaux.	141.330	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2790	»	2745	»	2805	»	2810	»	2800	»	2800	»
	120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	Crédit mobilier	691 25	690 »	687 50	687 50	682 50	682 50	680 »	680 25	682 50	682 50	685 »	685 »
	40 000	500	tout	31 25	janvier juillet	Comptoir national	600 »	»	600 »	»	597 »	»	600 »	»	580 »	»	588 75	»
	50.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	640	»	»	»	»	»	595 »	»	592 50	»	»	»
	110.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	D° Obligations Cert.	935	»	»	»	935 »	»	935 »	»	935 »	»	»	»
	»	500	400	3 0/0	mai, novembre	D° Obligations de 500	436	»	»	»	435 »	»	435 »	»	432 50	»	432 50	»
	»	100	tout	3 0/0	»	D° 10es d'Obligations	98 75	»	»	»	»	»	98 75	»	»	»	98 75	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 29 juillet au 4 août 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts annuels	Époques des tirages	Dates des paiements
1851.	150 000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	D°
1854.	181.260	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
D°	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1848.	10.440	44 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1852.	15.000	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1853.	17.500	» »	1.000	750	1.250	5 0/0	»	D°
1842.	6.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1848.	2.331	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°
1854	100.000	» »	275	75	500	3 0/0	»	D°
1845.	3.887	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.918	98 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1848.	15.000	78 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1849.	5.000	87 —	1000	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.
1853.	131 017	98 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.
1853.	102.611	90 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°
1853.	83.443	99 »	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°
1853.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°

Noms des compagnies	29	31	1	2	3	4
Nord Boulogne	305 »	307 50	307 50	305 25	304 25	308 2.
Paris à Lyon	1028 75	1027 50	1027 50	1022 10	1030 »	102. »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »
D° Nouvelles 3 0/0	307 50	307 50	301 25	307 10	3.7 50	307 5.
Est	502 50	505 »	502 50	502 50	502 50	501 25
Saint-Germain (nouvelles)	» »	»	» »	» »	» »	»
Versailles r. d.	» »	» »	»	» »	» »	»
Ouest	937 50	935 »	935 »	935 »	» »	935 »
D° (nouvelles)	» »	» »	9.0 »	935 »	935 »	» »
Paris à Orléans	» »	» »	» »	1015 »	» »	» »
D° (Nouvelles 1848)	» »	» »	» »	» »	» »	» »
D° (Nouvelles 1852)	310 »	308 75	310 »	307 50	307 50	307 50
D° (Nouvelles 1854)	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »
Paris à Rouen	» »	» »	» »	» »	» »	» »
D° (nouvelles)	1005 »	1000 »	» »	1000 »	1000 »	» »
Rouen au Havre	» »	1010 »	» »	1010 »	1000 »	» »
D° (nouvelles)	1125 »	» »	1125 »	» »	» »	» »
Grand-Central	290 »	291 25	290 »	291 25	291 25	290 50
Rhône-et-Loire	492 50	492 50	» »	» »	» »	» »
D° 3 0/0	» »	301 »	» »	» »	» »	» »
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	500 »	500 »	500 »	500 »	»	» »

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 28 juillet au 3 août 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	28	29	31	1	2	3
Nord	815 » à 817 50	815 » à 817 50	815 » à 818 75	815 » à 818 75	81. » à 818 75	812 50 à 815 »
Paris à Strasbourg	780 » à 785 »	777 50 à 781 25	772 50 à 777 50	772 50 à 777 50	777 50 à 781 25	775 » à 777 50
Orléans	1125 » à 1130 »	1125 » à 1130 »	1125 » à 1130 »	1125 » à 1130 »	1125 » à 1130 »	1125 » à 1130 »
Paris à Rouen	1000 » à 1025 »	1000 » à 1025 »	1000 » à 1050 »	1000 » à 1012 »	1000 » à 1025 »	1000 » à 1012 50
Rouen au Havre	570 » à 575 »	570 » à 575 »	570 » à 575 »	565 » à 575 »	567 50 à 570 »	570 » à 575 »
Lyon	945 » à 950 »	942 50 à 947 50	942 50 à 947 50	945 » à 950 »	940 » à 943 75	945 » à 947 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse hypot.	500	111 25	Bess-ac.... Charbon	1/1800	500	Tuyaux Chameroy	500	6 5	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale... Mar. flu.	12.000	32 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	50	Fers galvanisés	500	250	— Orléanaises.	1000	775	Lloyd franç. ... d°	1000	10 0/0 b.
Soc. des nu-propriét.	5000	6.5..	Layon et Loire	1/1551	400	Carisindo	500	87	— Tricycles	500	475	Union des Ports d°	5000	10 0/0 b.
Lire à la Bassée	5000	7.4.. »	Do uet et v m. a. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	24 »	— Batignolaises	1000	600	Neptune ... d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais... Paris.	2500	5200	Compagnie générale	500	600	Sécurité ... d°	5000	22 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	Montchanin Charbon.	5000	»	— français... Paris.	500	1025	Laiteries	500	650	Sauvegarde ... d°	1000	8 0/0 b.
Sambre française	1.000	1000	Azincourt ... Charbon.	1/1500	1000 »	— parisien	1000	1175	Stéarines	500	500	Océan ... d°	5000	15 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	215 »	Bastennes ... Asph.	1000	400 »	— Lacarrière. Paris	500	1050	Dentelles	500	415	Chambre ... d°	2000	22 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Seyssel angl. ... Asph.	125	60	— Belleville	500	1100	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... d°	5000	14 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	495 »	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	550	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ... d°	5000	10 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1500 p	Aveyron ... Forges.	2000	600	— Ouest ... Passy.	500	650	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	775	950 »	Aubin ... Forges	500	500	— Est ... Vincennes.	500	»	Le Siècle	[illegible]	100	Générale ... d°	5000	180 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	355 »	Maubeuge ... Forges.	500	500	— Wazemmes	500	100	Docks L. Napoléon	250	214 »	Union ... d°	5000	54 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	750	650	Alais ... Forges	2000	1700	— Calais	1000	250 »	Palais de l'Industrie	100	108 75	France ... d°	5000	33 0/0 b.
Le phalie ... Zinc.	1000	1105 »	Châtillon ... Forges	500	500	— Amiens	500	400	Glaces de St-Gobain	7.000	22100	Phénix ... d°	1000	1 000
Fours ... Cuivre.	100	60	Herserange ... Forges.	500	185 »	— Versailles	1000	435	— de Montluçon	500	370	Providence ... d°	5000	35 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)	100	41 25	Monceaux ... Forges	1000	1575	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1200	Urbaine ... d°	5000	64 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/7225	630	Providence ... Forges	1000	1175	— Cie centrale	500	400	— d'Aix-la-Chapelle	375	395 50	Confiance ... d°	2000	5 0/0 b.
Grand-Combe	1/2400	500	Loire et Ardèche. forg.	5000	5050 »	Mess. imp. serv. mar.	5000	4000	Lin Maberly	500	637 50	Soleil ... d°	1000	50 0/0 b.
Rhône-Loire. Charbon.	500	203	Espérance ... Forges.	1000	655	— voitures	10000	10000	— Cohin	500	500	Nord ... d°	1000	9 0/0 b.
Blanzy ... Charbon.	500	»	Montigny ... Forges.	500	525	— Caillard	1000	600	— Pont-Remy	»	»	Globe ... d°	500	pair
Charleroi ... Charbon.	1/3316	515	Septèmes ... Usine.	250	190	Gondoles parisiennes	80	125	— Gamaches	500	275	Nationale ... Vie.	5000	2 0/0 b.
Charbonnages belges	500	400	Phénix ... Usine.	750	900	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2200 »	Richer ... Vidanges.	500	270	Générale ... d°	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	300	Cail ... Usine.	500	780	— ch. de fer	300	225	Herbet ... Sucrerie.	500	540 A	Union ... d°	5000	5 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	150	Cavé ... Usine.	250	335 »	— Favorites	800	1000	Scarpe ... d°	250	250	Patria ... d°	5000	3 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 221. 13e ANNÉE. — N° 32. SAMEDI, 12 AOUT 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

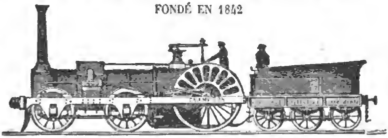
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 août sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La Banque de France a publié ce matin sa situation au 10 août. Nous rapprochons les articles essentiels de cette situation de ceux fournis par les situations précédentes :

1854.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics.	Avances sur chemins de fer.	Billets en circulation.	Comptes courants.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.
Janvier.	295	403	43	85	643	153
Février.	281	411	38	63	624	153
Mars.	292	384	34	64	599	157
Avril.	369	382	29	56	595	202
Mai.	409	336	26	51	590	167
Juin.	470	292	25	49	583	206
Juillet.	451	275	25	52	604	143
Août.	**474**	**260**	**24**	**53**	**609**	**176**

On remarquera que les avances sur effets publics et sur chemins de fer se maintiennent, à un million près, au chiffre du mois précédent.

En somme, la situation est satisfaisante.

La Banque d'Angleterre a diminué le taux de son escompte de 1/2 0/0.

Le mouvement vers la hausse s'est un peu plus prononcé cette semaine, ainsi qu'on le reconnaîtra dans le tableau suivant, qui présente la comparaison des cours au 4 et 10 août 1854 :

	4 août.	*10 août.*	*Hausse.*	*Baisse.*
3 0/0,	70 95	72 20	1 25	» »
Orléans,	1,166 25	1,195 »	28 75	» »
Nord,	817 50	837 50	20 »	» »
Strasbourg,	776 25	780 »	4 25	» »
Lyon,	942 50	952 50	10 »	» »
Méditerranée,	843 75	860 »	16 25	» »
Rouen,	1,003 75	976 25	» »	27 50
Midi,	632 50	616 25	» »	16 25
Crédit mobil.,	685 »	703 75	18 75	» »

Dans le tableau ci-après, on pourra comparer les cours en juillet 1853 et 1854, et apprécier par conséquent l'influence de l'état de guerre pendant la durée d'une année :

Plus haut et plus bas cours de Juillet 1853 et 1854.

	1853		1854	
	Plus haut	Plus bas	Plus haut	Plus bas
Rente 3 0/0	78 95	74 90	73 40	70 45
Crédit foncier	760 »	650 »	655 »	585 »
Crédit mobilier	840 »	695 »	763 75	672 50
Saint-Germain (2)	1750 »	1550 »	715 »	675 »
Orléans	1172 50	1030 »	1160 »	1137 50
Rouen	1120 »	900 »	1052 50	995 »
Havre	519 »	465 »	505 »	550 »
Nord	885 »	840 25	870 »	800 »
Est ancien	938 75	860 »	800 »	770 »
Est nouveau (3)	» »	» »	635 »	610 »
Lyon	940 »	875 »	937 50	915 »
Méditerranée (1)	777 50	700 »	856 25	825 »
Midi	602 50	642 50	615 »	590 »
Ouest	753 75	705 »	662 50	635 »
Caen et Cherbourg	620 »	585 »	530 »	515 »
Dijon à Besançon	530 »	505 »	657 50	645 »
Grand-Central	» » non cotés en	» » juillet 1853.	(1) 507 50	482 50
Genève	» »	» »	515 »	486 25
Dieppe	345 »	330 »	297 50	285 »
Graissessac	405 »	495 »	430 »	430 »
Orsay	220 »	210 »	200 »	185 »
Versailles, r. g.	360 »	325 »	315 »	310 »

(1) Lyon à Avignon.

(2) Les actions ont été divisées en deux coupures.

(3) N'était pas émis.

(4) Fusionné avec Lyon, et cesse d'être négocié à partir du 7 juillet.

Voici ce qui résulte de cette comparaison :

Le cours le plus bas de juillet 1853 et le cours le plus haut de juillet 1854 sur la rente 3 0/0 ne s'écartent que de 1 fr. 50 c.

Il y a hausse comparative en faveur de juillet 1854 sur l'Orléans, le Lyon, la Méditerranée.

Sur les autres valeurs, les plus bas cours de juillet 1853 et les plus hauts de juillet 1854 ne s'écartent pas sensiblement.

En résumé, on peut dire que depuis un an le cours de toutes les valeurs n'a subi que de faibles dépréciations, et nous pouvons apprécier aujourd'hui d'une manière positive l'influence fort limitée de l'état de guerre.

Constatons encore cette semaine la progression des recettes des chemins de fer. Deux sont en diminution : le Rouen et le Havre.

L'augmentation la plus forte s'est produite sur le Lyon ; elle est de 17.9 0/0.

Voici l'ordre progressif des lignes :

Lyon,	17.9 0/0.
Nord,	15.6 0/0.
Orléans,	12.9 0/0.
Grand-Central,	7 9 0/0.
Ouest,	6.6 0/0.
Est,	3.4 0/0.
Méditerranée (1),	2.1 0/0.
La diminution	
Sur le Havre est de	11.1 0/0.
Sur le Rouen,	2.2 0/0.

Le beau temps se raffermit depuis quelques jours, et la moisson des céréales, déjà terminée dans le Midi, s'achèvera dans le Nord dans de bonnes conditions. Nous laissons la parole à ce sujet au *Journal d'agriculture pratique*. Voici comment s'exprime cette feuille spéciale :

« La récolte la plus importante dans notre pays, celle des céréales, s'est achevée dans le Midi, se fait dans le Centre et se commence dans le Nord, dans de bien meilleures conditions qu'on ne pouvait l'espérer. S'il est vrai qu'on ne pourra fixer le rendement exact qu'après le battage, il n'en est pas moins évident que, dès aujourd'hui, d'après le nombre et le poids des gerbes, *on est certain d'une bonne récolte.*

D'après les nouvelles que nous recevons, partout où on a commencé à battre, on trouve plus de grain et du plus beau qu'on ne se l'était imaginé. Il n'y a que de rares et locales exceptions à cette situation générale. Nous pouvons citer un rendement de 30 à 40 hectolitres constaté dans Saône-et-Loire.

Nous croyons qu'en moyenne la récolte sera *supérieure* à une récolte ordinaire. Les seigles, les maïs, les avoines se présentent également sous le meilleur aspect.

Les nouvelles que nos correspondants particuliers du Lot, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Gers, Basses-Alpes, etc., nous apportent, sont toutes favorables.

Dans le rayon d'approvisionnement de Paris, dans le Nord et dans l'Est, la moisson des seigles est commencée. »

Le *Moniteur* a annoncé hier en ces termes la nouvelle certaine de l'évacuation complète de la Valachie et de la Moldavie par les Russes :

« L'envoyé de Russie a annoncé au cabinet de Vienne que l'empereur Nicolas venait d'ordonner l'évacuation complète des principautés de Valachie et de Moldavie. Nonobstant cette déclaration, M. le comte de Buol a échangé, le 8 de ce mois, avec M. le baron de Bourqueney et lord Westmoreland, des notes desquelles il résulte que l'Autriche envisage comme la France et l'Angleterre les garanties à exiger de la Russie pour empêcher le retour des complications qui ont troublé le repos de l'Europe, et s'engage, jusqu'au rétablissement de la paix générale, à ne traiter elle-même avec le cabinet de Saint-Pétersbourg que si elle en obtient ces garanties. »

D'après le *Journal des Débats* de ce matin, la question d'Orient, qui s'est si souvent transformée depuis son origine, entre aujourd'hui dans une nouvelle phase qu'il n'est pas encore possible d'apprécier. Cependant, la Bourse a accueilli hier par de la hausse la nouvelle de l'évacuation des principautés.

F. SOLAR.

P. S. — La hausse s'est fortement dessinée à la bourse d'aujourd'hui. La rente 3 0/0 a atteint le cours de 73 fr. 40 c.

Chemin de fer du Nord.

La Compagnie du chemin du Nord déploie une grande activité pour compléter la partie du réseau qui doit relier la ligne d'Erquelinnes à Saint-Quentin. La section d'Erquelinnes à Maubeuge sera livrée au mois

(1) Sur le réseau total.

d'octobre, et la Compagnie vient d'acquérir 15 hectares de terrains à Marchienne-au-Pont, pour y établir les ateliers et remises nécessaires à l'exploitation. Nous croyons que la section de Maubeuge à Saint-Quentin sera terminée vers le mois de mai 1855.

Du reste, sur toute la ligne, l'administration du chemin du Nord ne néglige aucune partie du service; partout elle multiplie les moyens de transport ; ainsi une troisième voie va être percée en face des houillères de l'Escarpelle, qui permettra de desservir plus spécialement ces mines de charbons. Ce qui a plus particulièrement déterminé le Conseil d'administration à prendre cette mesure, c'est que l'hiver dernier le charbon a manqué par l'interruption de la navigation causée par la gelée ; désormais, grâce aux mesures prises par le chemin du Nord, cet inconvénient va disparaître.

La Compagnie du Nord est la première des grandes compagnies qui ait inauguré une large exploitation du transport des houilles, et l'augmentation des recettes, qui porte surtout sur les marchandises, prouve la sagesse qui a dirigé les administrateurs dans la voie qu'ils ont suivie.

C. Devina.

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Le Conseil d'administration du chemin de Saint-Rambert à Grenoble vient, nous assure-t-on, de prendre une honorable initiative : sur la proposition de M. de Valmy, le Conseil aurait mis à l'étude l'endiguement de l'Isère, combiné avec le prolongement du chemin vers la Savoie. Déjà le ministre des travaux publics aurait été prévenu de ce projet, qui consisterait principalement à associer les deux entreprises. M. Gaillard, vice-président du Conseil d'administration, d'accord avec l'ingénieur en chef de la voie, est chargé de préparer les moyens d'exécution de cette entreprise.

F. Solar.

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 10 août 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	206,547,637 41
Numéraire dans les succursales.	178,026,801 »
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	447,653 84
Portefeuille de Paris, dont 51,338,669 fr. 29 provenant des succursales....	114,511,469 34
Portefeuille des succursales, effets sur place............	146,487,540 »
Avances sur lingots et monnaies	517,000 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	1,137,933 »
Avances sur effets publics français	18,958,736 40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	6,071,950 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	40,414,500 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales...........	13,007,470 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..............	65,000,000 »
Rentes de la réserve..........	10,000,000 »
Rentes, fonds disponibles.....	55,447,573 97
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	3,760,484 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	306,436 77
Divers....................	703,151 41
	955,052,396 84

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000 »
Réserve de la Banque........	12.980,750 14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque.............	468,734,300 »
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	141,223,725 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	6,018,276 40
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	10,653,556 »
Compte courant du Trésor créditeur	62,654,913 48
Comptes courants de Paris....	113,962,584 85
Comptes courants dans les succursales..................	34,415,621 »
Dividendes à payer..........	1,380,581 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	1,818,166 59
Droits de garde.	8,666 6
Rée-compte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	916,188 68
Effets en souffrance.........	141,406 54
Divers....................	4,890,660 26
	955,052,396 84

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Sous-Gouverneur de la Banque,

J.-E. Gautier.

ACTES OFFICIELS.

Chemin de fer de Mulhouse à Thann.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 30 juillet 1852, portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Société anonyme du chemin de fer de Mulhouse à Thann* et approuvant ses statuts ;

Vu les modifications aux dits statuts, votées par l'assemblée générale de la Compagnie, en date du 30 juillet 1853 ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les modifications apportées aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann sont approuvées telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé le 20 juillet 1854, devant Me Turquet et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur*, et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine et du Haut-Rhin.

Fait à Biarritz, le 5 août 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. Magne.

De la Navigation.

Il y a quelques années, le gouvernement faisait dresser des statistiques minutieuses pour connaître ou apprécier du moins, les revenus probables des principales lignes de chemins de fer. Il serait très-curieux de comparer aujourd'hui les recettes kilométriques réelles avec les recettes présumées. On serait frappé des différences considérables qui en résulteraient au profit de la réalité. Par exemple, dans les évaluations du chemin de Paris à Rouen, on avait fait entrer la moitié ou les trois quarts des marchandises qui circulaient entre Rouen, Orléans et Paris, comme devant revenir à ce chemin de fer. — Pour les voyageurs, le nombre n'en avait été que quadruplé. — Or, l'exploitation a dépassé toutes les prévisions ; les voyageurs se multiplient dans des proportions immenses, les marchandises augmentent constamment et arrivent à un tel chiffre, qu'il dépasse l'importance totale des marchandises anciennement transportées.

Ce résultat, si considérable, est dû naturellement à la facilité des communications. Il est évident que la navigation à vapeur, rendant des services analogues à ceux rendus

par les chemins de fer, doit, par le même motif, prendre un grand développement. Quand on considère surtout que, pour les voyages de long cours, les mêmes traversées, qui duraient, il y a peu d'années, plusieurs mois, sont réduites aujourd'hui à 12, 15 et 30 jours; que les dangers de l'ancienne navigation à voiles sont de beaucoup réduits, et le seront encore davantage par l'emploi des bateaux mixtes, on peut pressentir l'avenir réservé à la grande navigation, à celle qui met en rapport les deux mondes; car pour la petite navigation, ou autrement dit le cabotage, son existence n'est pas seulement menacée, elle est gravement compromise par l'achèvement du réseau de chemins de fer.

Il est, en effet, évident que lorsque les chemins de fer, par le développement de leur trafic, l'usage et l'expérience des tarifs et les progrès de l'exploitation, seront parvenus à réduire successivement leurs tarifs, les marchandises pour tout l'intérieur de la France seront transportées par les chemins de fer. Il ne faut à cet égard conserver aucune illusion. Quelle que soit l'étendue des parcours, les chemins de fer *finiront* par transporter à meilleur prix et économiseront les frais et le temps, sans compter l'avantage de la précision du service qu'on ne peut ni obtenir ni espérer du cabotage.

Cette annulation certaine du cabotage crée ou créera de grandes obligations à l'Etat, aux grands capitaux et aux puissantes institutions de crédit; à l'Etat, parce que le cabotage étant anéanti, les éléments précieux qu'il fournissait à la marine disparaissent, et que l'Etat ne peut y suppléer que par le développement de la grande navigation; aux grands capitaux, parce que le commerce maritime leur offre une large et belle rémunération; aux grandes institutions de crédit, parce qu'elles trouveront dans le développement de la grande navigation une occasion de démontrer leur utilité et de justifier la bienveillance dont elles sont l'objet de la part du gouvernement.

Ces considérations réunies nous déterminent à publier l'article suivant de M. Borat, qui résume les progrès de la navigation en Angleterre et en Amérique. Nous examinerons plus tard ces questions au point de vue financier. Nous espérons prouver aux capitaux qu'ils trouveront de brillants avantages en entrant dans cette voie aussi fructueuse que patriotique.

J. Mirès.

« Nous avons vu dans ces deux dernières années les entreprises de chemins de fer prendre l'extension la plus remarquable, et, grâce à l'impulsion qui leur a été donnée par le gouvernement actuel, regagner rapidement le temps perdu sous l'influence de discussions stériles ou par l'effet des événements politiques. Malheureusement, il n'en a pas été de même de la grande navigation à vapeur. La Compagnie des messageries impériales a organisé, il est vrai, un magnifique service dans la Méditerranée, mais nous n'avons encore aucune ligne de steamers sur l'Océan, et nous en sommes toujours à attendre la réalisation de ces vastes projets qui devaient relier nos ports à ceux des États-Unis, des Antilles et du Brésil.

Qu'on y fasse attention! l'Angleterre et l'Union américaine marchent à grands pas et s'avancent chaque jour davantage dans une carrière où nous avons tant de peine à nous engager. Si l'on veut savoir le chemin qu'elles ont déjà parcouru, on n'a qu'à lire l'excellent rapport que vient de présenter M. Charles Dupin à l'Académie des sciences, sur un ouvrage de M. Bourgeois concernant la navigation commerciale à vapeur du Royaume-Uni. M. Bourgeois, capitaine de frégate, est un des trois officiers entre lesquels l'Académie des sciences a partagé, l'année dernière, le prix extraordinaire de 40,000 fr. proposé pour le perfectionnement de la navigation à vapeur; le travail qu'il publie aujourd'hui est le résultat d'études sérieuses faites sur les lieux mêmes, et le rapport dont M. Ch. Dupin vient de l'honorer est destiné à en faire ressortir les conclusions, tout en les complétant.

La première grande entreprise de paquebots à vapeur qui ait été formée en Angleterre ne date guère que de quinze années. Mais que de progrès accomplis depuis cette époque! C'est une histoire que nous essaierons de retracer à grands traits en suivant le savant rapporteur de l'Académie des sciences. Elle pourra faire naître des réflexions salutaires de ce côté du détroit, stimuler l'esprit d'association et diriger ses forces vers des opérations qu'il ne nous est plus permis d'ajourner sous peine de déchoir. Nous pourrons, en outre, y trouver des enseignements pour nous guider et pour ne pas tomber dans les fautes commises par ceux qui nous ont devancés.

Ce fut en 1839 que la navigation transatlantique à vapeur fut organisée. La Royal-India-mail Company se chargea de faire le service de l'Angleterre avec l'Amérique méridionale et les Antilles, et s'engagea à parcourir annuellement 636,000 kilomètres, équivalant à seize fois le tour du globe, moyennant une subvention de 6 millions de francs. Comme l'Etat dépensait auparavant plus de 4 millions pour les paquebots à voiles, il n'augmentait en réalité ses dépenses que de 2 millions à peine pour un service incomparablement plus régulier et plus rapide. L'affaire fut d'abord ruineuse pour la Compagnie, d'autant plus que les premières années furent affectées par la perte de six navires; mais elle s'est relevée, grâce au développement des relations commerciales, grâce à l'expérience acquise. Les résultats seraient encore plus favorables, si la Compagnie n'eût été obligée de construire ses bâtiments en bois et en forte charpente pour pouvoir être transformés en bâtiments de guerre, et si elle n'en eût porté la capacité jusqu'à 2,250 tonneaux, la force jusqu'à 800 chevaux, proportions supérieures à ce que le service exigeait.

Une ligne beaucoup plus importante et beaucoup mieux desservie, est celle qui unit l'Angleterre et les Etats-Unis. La Compagnie Cunard, qui en est chargée, doit faire au moins quarante-quatre voyages par an. Afin d'atteindre les plus grandes vitesses, elle a élevé la force motrice, qui ne devait être que de 400 chevaux, d'après le cahier des charges, à 650 et 800 chevaux; elle a augmenté la tension habituelle de la vapeur, et elle a, en outre, accru le rapport entre la largeur et la longueur des bâtiments. Elle marche à raison de 9 nœuds 7/10e par heure en allant, de 10 nœuds 9/10e en revenant, soit de 10 nœuds 3/10e en moyenne, ce qui représente 19 kilomètres ou cinq lieues moins un quart. La subvention qui lui est accordée est de 4,333,000 fr., équivalant à 8 fr. 32 c. par bâtiment et par kilomètre parcouru.

La Compagnie Cunard rencontre une concurrence redoutable dans la Compagnie Collins, qui est subventionnée par les Etats-Unis. La Compagnie américaine emploie des paquebots d'une grandeur et d'une force extrêmement considérables. Aussi, tandis que la vitesse moyenne des paquebots Cunard a été de 10.92 nœuds par heure pendant les trois dernières années, celle des paquebots Collins s'est élevée à 11.36. Il est vrai que la Compagnie Cunard a tenté de nouveaux efforts dans ces derniers temps, et qu'elle a fait construire notamment l'*Arabia*, de 2,400 tonneaux et de 960 chevaux, qui a réalisé une vitesse plus grande encore, soit 11 nœuds 3/8 ou cinq lieues et quart en moyenne. Du reste, la Compagnie américaine n'a pu développer des moyens aussi formidables qu'à l'aide de la forte subvention qu'elle reçoit du gouvernement, subvention qui, proportion gardée avec le service qu'elle est chargée d'accomplir, est double de celle de la Compagnie anglaise.

M. Bourgeois et M. Ch. Dupin montrent avec sagesse combien l'emploi de bâtiments d'une grandeur démesurée, pour obtenir des accroissements de vitesse renfermés après tout dans des limites modérées, a jeté les Compagnies loin du maximum d'avantages économiques auxquels on aurait dû s'arrêter. Aussi, tandis que les deux entreprises subventionnées se livraient à une lutte qui avait en quelque sorte pris le caractère d'une lutte de peuple à peuple, on voyait se former à Glascow une troisième entreprise qui suivait d'autres errements. Cette Compagnie navigue sans subvention entre l'Angleterre et l'Amérique du Nord, avec des bateaux en fer et à hélice; mais elle se contente d'une force de 300 chevaux pour 1,600 tonneaux de jauge, d'une vitesse de 8 nœuds par heure, et elle économise ainsi l'équivalent de la subvention qu'elle n'a pas. Un fait curieux, c'est qu'en tenant compte des bâtiments de réserve que les Compagnies subventionnées doivent posséder pour assurer leur service, les navires à moyenne vitesse font, dans une année, autant de voyages que les paquebots accélérés. Quant au fret, qui est de 105 fr. sur les bâtiments des Compagnies subventionnées, il n'est que de 78 fr. 75 sur ceux de la Compagnie de Glascow, ce qui représente encore deux fois et demie le fret de la navigation à voiles.

Enfin, l'Angleterre compte encore la grande *Compagnie péninsulaire orientale*, qui, après avoir commencé par le service de la Méditerranée, l'a successivement étendu à la mer Rouge, à Bombay, à Calcutta, à Ceylan, à Singapore, jusqu'en Chine, et qui communique même avec l'Australie. Le gouvernement lui paie chaque année 6 millions de fr.; mais il retire annuellement du service postal, opéré par la Compagnie, 3,680,000 fr., ce qui réduit son déboursé à 1,320,000 fr. Moyennant cette somme, les navires à vapeur de la Compagnie parcourent en douze mois, et avec une vitesse moyenne de 10 nœuds, 1,235,000 kilomètres, c'est-à-dire cent vingt-trois fois le quart du méridien, ou trente et une fois le tour entier de la terre.

M. Charles Dupin fait remarquer combien l'amirauté anglaise a vu ses prévisions déçues, en imposant aux paquebots à vapeur des conditions qui devaient, suivant elle, permettre de les convertir en bâtiments de guerre, suivant

les nécessités. Il est résulté d'une enquête faite l'année dernière que, sur 91 navires à vapeur possédés par les Compagnies que l'amirauté subventionne, 13 seulement pouvaient être appropriés pour le combat; ce qui eût, d'ailleurs, exigé des frais très considérables et n'eût jamais donné que des bâtiments doués de peu de résistance. La commission est arrivée à cette conclusion : que jamais les navires transformés ne pourront être considérés comme de bons bâtiments de guerre; que l'élancement de la poupe rendrait dangereux le tir d'un canon dans la direction de l'arrière; qu'ils ont trop peu de mâtures, des entreponts trop élevés, des salons et des logements de luxe trop vastes pour les besoins austères de la guerre; que les machines occupent trop d'espace, qu'elles exigent un trop grand approvisionnement de charbon, et qu'elles sont exposées aux boulets de l'ennemi; que l'artillerie, ajoutée aux poids supérieurs, diminuerait la stabilité, surtout sous voiles; qu'en définitive, il faudrait changer les installations et les emménagements, fortifier les ponts et les œuvres mortes, en un mot, faire d'énormes dépenses pour obtenir des bâtiments inférieurs à ceux que construit la marine militaire. Aussi, lorsque l'amirauté anglaise a dû faire dans ces derniers temps des armements immenses pour les besoins de la guerre, au lieu de transformer les paquebots à vapeur, elle a préféré s'en servir comme bâtiments de transport pour les troupes et les chevaux.

Ce sont là des faits sur lesquels M. Ch. Dupin insiste avec raison, afin que, lorsque la France établira à son tour de grandes lignes de paquebots à vapeur, elle ne s'amuse pas à soumettre la construction des bâtiments à des conditions qui nécessiteraient des subventions considérables, et dont on reconnaîtrait l'inutilité au moment du besoin.

Si maintenant, sans entrer plus avant dans l'examen des diverses Compagnies, on cherche à évaluer les services que la navigation anglaise tire de la vapeur, on voit qu'elle s'élevait en 1851 à 60,000 chevaux. D'après les calculs auxquels s'est livré M. Ch. Dupin, le travail accompli par la vapeur était égal à la quatorzième partie du travail accompli par la navigation à voiles. C'est une proportion que les perfectionnements successifs tendent à augmenter sans cesse. Il est temps que nous prenions à notre tour une part plus active à cette révolution. Sans doute dans notre pays, où le combustible est plus cher qu'en Angleterre, la navigation à vapeur est comparativement moins avantageuse, et c'est là peut-être ce qui explique jusqu'à un certain point nos hésitations. Mais, ainsi que le remarque M. Ch. Dupin, la navigation mixte, avec une moindre proportion de vapeur, nous offre une solution appropriée à nos conditions économiques, et il dépend de nous d'en tirer un excellent parti.

J. Burat.

Chemin de l'Est.

Depuis le 3 de ce mois, deux locomotives circulent sur le chemin de fer de Thionville, et le service de ballastage est organisé entre Metz et Mondelange. La réception des travaux devait avoir lieu dimanche matin. L'ouverture de cette partie de la ligne de fer se fera donc incessamment.

La seconde voie de fer vient d'être posée entre Saint-Avold et Forbach, et peut être aussi livrée à la circulation.

— Un service régulier de navigation à vapeur est maintenant établi entre Metz et Trèves.

Chemins de fer espagnols.

Peu de faits sont à signaler depuis notre dernier article sur la situation des voies de fer en Espagne. Les événements récents ont eu naturellement une influence fâcheuse sur leur marche progressive; et en particulier la ligne d'Aranjuez, les sections de Tembleque et Alcazar se sont ressenties des effets de la guerre civile par le manque complet de trafic. Il y a eu des dégâts bien regrettables, et d'autant plus qu'ils n'avaient d'autre raison que le mal et la destruction. C'est ainsi que sur la ligne de Valence à Jativa, les ponts *del Turia*, de *Catarroja y Masanasa*, ont été détruits et réduits en cendre.

La plus grande activité règne toujours dans la Catalogne. L'essai de la première section de la ligne du Nord, de Barcelone à Granollers (29 kilomètres), a eu lieu le 13 juillet, et le 22 du même mois, cette section a été livrée à la circulation publique.

De la ligne du Centre, on livrera probablement au public dans le mois prochain les 17 kilomètres qui forment la section de Barcelone à *Molins del Rey*.

L'entreprise de la ligne de l'Est, soit de Barcelone à Mataro, espère terminer dans le courant de cette année le prolongement de la voie jusqu'à *Arenis del Mar*.

Ed. Malahar.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*		*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Orléans,	933,143	»	120.585	12.9
Nord,	813,247	»	109,689	15.6
Ouest,	159,808	»	9,980	6.6
Est (3),	667,403	»	22,402	3.4
Lyon,	484.218	»	73,671	17.9
Méditerranée(1)	285,379	»	5,977	2.1
Gd central,	180,099	»	13,311	7.9
			Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
Rouen,	262,920	»	5,916	2.2
Havre,	106,886	»	13,427	11.1
Méditerranée(2)	222,312	»	57,091	20.4

C. Devina.

(1) Avec le nouveau réseau.
(2) Sans le nouveau réseau.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

APPELS DE FONDS.

Orléans. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

Ouest. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

Lyon à Genève. — 50 francs sur les actions à partir du 15 juillet. En même temps que l'on effectuera le versement, on échangera les actions provisoires contre des actions au porteur.

Crédit foncier. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Journaux réunis. — Intérêts, 1er juillet.

Caisse et journal des chemins de fer. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Nord. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

Orléans. — 32 fr. 10 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

Lyon. — 31 fr. 25 actions. Dividende et intérêts en déduction du versement de 100 fr. appelé au 1er juillet.

Chemins du Midi. — 5 fr. actions intérêts.

Grand-Central. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

Lyon à la Méditerranée. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

Crédit mobilier. — 25 fr. dividende.

Messageries. — 200 fr dividende.

Glaces de Montluçon. — 12 fr. 50 dividende

Genève. — 4 fr. actions intérêts.

St-Rambert. — 4 fr. intérêts.

Banque de France. — 112 fr. dividende.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Ponts-Vergniais. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

ÉCHANGE DE TITRES.

Andrézieux à Roanne (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la

Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la Caisse des dépôts et consignations.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

C. Devina.

JURISPRUDENCE.

Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Paris à Orléans. — Messageries impériales. — Transports de marchandises. — Prix du tarif.

Il a été jugé par arrêt de la Cour impériale de Paris, du 16 août 1853, contre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, en faveur de l'administration des Messageries impériales, que la Compagnie du chemin de fer était tenue, contrairement à l'article 24 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juillet 1845, de recevoir aux conditions du tarif, c'est-à-dire à raison de 36 c. par tonne et par kilomètre, pour les transports à la vitesse des voyageurs, les expéditions de paquets ou colis que lui remettait ladite administration des Messageries impériales, à la destination d'elle-même ou de ses préposés, soit sous une même enveloppe, soit sous des enveloppes distinctes, pourvu que chaque envoi pesât au moins 50 kil., qu'il y eût un seul expéditeur et un seul destinataire, et que les marchandises appartinssent à la même classe du tarif; les mots: marchandises *de même nature* employés dans l'article 24 précité du cahier des charges, devant être considérés comme synonymes des mots: *même classe*.

Le pourvoi de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, fondé sur la violation de cet art. 24, a été admis au rapport de M. le conseiller de Boissieux, et sur les conclusions conformes du même avocat général; plaidant, Me Favre.

Deux autres pourvois de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, contre deux autres arrêts qui avaient résolu la même question dans le même sens, en faveur des Messageries impériales et des Messageries Caillard, ont été également admis.

COUR IMPÉRIALE D'AMIENS.

Audience du 3 juin.

(Correspondance particulière du *Droit, journal des Tribunaux*.)

CHEMIN DE FER. — MARCHANDISES ENCOMBRANTES. — TARIFS. — RÉVISION ANNUELLE. — TRANSPORT DE CHARDONS.

Lorsque l'administration a approuvé une classification de marchandises présentée par une Compagnie de chemin de fer, les expéditeurs ne peuvent pas se refuser au paiement des prix portés dans le tarif, sous prétexte qu'il n'a point été revisé annuellement par l'autorité supérieure, notamment lorsqu'il s'agit de marchandises encombrantes pesant moins de deux cents kilogrammes par mètre cube.

Les faits du procès sont suffisamment exposés dans le dispositif du jugement que nous rapportons :

« Le Tribunal,

« Attendu que le cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1845 règle les droits des tiers à l'égard de la Compagnie concessionnaire du chemin de fer du Nord et réciproquement;

« Attendu que les prix du tarif (art. 45) ne sont pas applicables aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés au tarif, lesquels, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kil., et que les prix de transport desdits objets seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie; qu'aux termes de l'art. 43, les denrées, marchandises et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés pour les droits à percevoir dans les classes auxquelles ils auront le plus d'analogie, et que les assimilations de classes peuvent être provisoirement réglées par la Compagnie, et seront soumises à l'administration qui prononcera définitivement;

« Attendu que les chardons, objet du procès, rentrent dans les catégories prévues par lesdits articles 41 et 45; que la Compagnie du chemin de fer du Nord a satisfait aux prescriptions de ces deux articles; qu'elle a stipulé, dans son projet de classification dans lequel figurent, à la première classe, les chardons, que les denrées et objets non énoncés au tarif du cahier des charges, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes, paieraient le double des taxes applicables aux marchandises de la classe dans laquelle ils sont rangés;

« Attendu que le projet de classification a été rendu exécutoire le 10 février 1847; que le livret dont se prévaut le demandeur, portant la date du 15 novembre 1848, n'est que la reproduction des assimilations et classifications comprises en l'arrêté du 10 février 1847, et justifie suffisamment de la publicité requise,

« Attendu que l'ordonnance royale en date du 15 novembre 1846, dérogeant à l'obligation du renouvellement annuel des tarifs, permet la perception des taxes du précédent tarif, lorsqu'il n'a pas été renouvelé; qu'il résulte de ce qui précède que la Compagnie est dans son droit en taxant au double du tarif de première classe l'envoi des chardons dont est question, et que c'est à tort que le sieur Favry refuse de s'y soumettre; que s'il est vrai qu'à plusieurs reprises la Compagnie n'a exigé de lui que le simple droit, c'est par le fait d'une erreur ou d'une simple tolérance dont le sieur Favry ne saurait se prévaloir;

« Attendu que c'est par son fait que la délivrance de sa marchandise a éprouvé le retard dont il se plaint; que dès lors il n'y a lieu de statuer à l'égard des 1,500 fr. de dommages-intérêts qu'il réclame;

« Donne acte à la Compagnie du chemin de fer du Nord des offres réelles par lesquelles elle réduit ses prétentions à la somme de 58 fr. 60, et ce par jugement contradictoire et en dernier ressort;

« Déclare ledit sieur Favry mal fondé dans les fins et conclusions de sa demande, l'en déboute et le condamne aux dépens. »

Sur l'appel interjeté par M. Favry, la Cour d'Amiens, par un arrêt du 3 juin 1854, a confirmé purement et simplement la décision du Tribunal de commerce.

Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer.

Rapport fait à la Chambre de commerce de Boulogne sur-Mer sur le régime des douanes, — sur la question des houilles, — sur celle des aciers employés dans la fabrication des plumes métalliques.

(SUITE.)

Le système protecteur ne manquera pas de se faire honneur des résultats que nous signalons et de demander : « A quoi bon modifier les tarifs sous l'empire desquels ils se manifestent? » Il lui sera répondu, avec autorité, parce que ce sera avec pleine vérité, que ce n'est pas à cause de ces tarifs, mais en dépit d'eux, que cette bonne fortune nous est venue; qu'elle ne témoigne pas de la sagesse de notre législation douanière, mais de l'impuissance de tout système restrictif à arrêter complétement le progrès, mais surtout des qualités sympathiques de notre caractère national, de notre goût supérieur, de nos arts : influences heureuses qui grandissent chez les nations étrangères à mesure que la nôtre est mieux connue d'elles, et que leurs progrès leur rendent plus nécessaires et plus précieuses les choses délicates et vraiment belles.

C'est à favoriser ces dispositions que toute notre législation doit tendre désormais.

II. — *Observations particulières.*

Après ces considérations générales, abordons notre régime douanier par quelques détails principaux.

I. — *Les grains et les bestiaux.* — Avant tout, la vie à bon marché! A cet égard nous n'avons presque rien de plus à demander que ce que la législation transitoire, déterminée par la crise des subsistances, nous donne en ce moment.

Tout le monde est d'accord sur ce point, que le système de l'échelle mobile appliquée à l'importation des grains, ingénieux en théorie, est en pratique inutile et dangereux. Il repose tout entier sur cette donnée si complétement illusoire que le commerce enceindra la France d'une ligne d'entrepôts de grains étrangers, prêts à s'ouvrir à toute heure propice pour compenser par leur abondance le déficit des récoltes et mettre obstacle à la trop grande élévation du prix des céréales françaises. C'est admettre que le commerce a la prescience des saisons, et qu'il peut à l'avance indiquer à coup sûr quelle sera leur influence féconde ou désastreuse sur la production des grains.

Le commerce a déjà bien assez des chances attachées à toute spéculation reposant sur des bases arrêtées et dont il peut calculer le degré de solidité, il n'acceptera jamais celles d'alé-

res aléatoires dans leur essence même, et ne livrera pas d'immenses capitaux aux hasards d'influences atmosphériques qu'il ne peut ni dominer, ni prévoir.

Avec l'échelle mobile qui pose devant lui cette redoutable question : « Le blé que je vais » importer entrera-t-il dans la consommation à » son arrivée même? Serai-je contraint de le lais- » ser un an, deux ans et plus en entrepôt, puis » de le vendre à lourde perte pour m'exonérer » des frais de garde ? » on peut être certain que le commerce n'agira jamais qu'en présence d'un déficit déclaré. Son action trop active alors, en faisant renchérir le blé sur les marchés étrangers, ne lui permet plus d'opérer que sur des quantités restreintes achetées elles-mêmes à très haut prix, venant bien ajouter quelque chose à l'approvisionnement national, mais sans influence appréciable sur les cours. L'action continue du commerce sur les céréales admises comme aujourd'hui à un droit de balance, aurait au moins chance de s'exercer de manière à prévenir la hausse si rapide des prix qui, bien souvent artificielle, marche toujours en raison directe non pas des manquants reconnus, mais de la terreur que l'idée de la famine jette à l'improviste au fond des âmes, et de l'habileté avec laquelle on l'exploite. Avec ce changement de système, toute apparence de récolte médiocre ne sera pas le signal d'un renchérissement excessif, parce que les réserves du commerce se présenteront aux esprits comme une compensation féconde et tendront à les rassurer.

Les autres inconvénients résultant de l'échelle mobile et de l'action momentanée et improvisée du commerce que forcément elle détermine, ont été maintes fois signalés. Le plus grave est la surélévation du fret! Quand tous les navires sont employés à aller chercher des grains, il n'en reste plus pour les autres transports : les approvisionnements et la houille manquant à l'industrie, celle-ci se voit condamnée à réduire sa fabrication, devenue plus coûteuse. Dès que la vie est chère, les achats se restreignent dans les limites de l'absolu nécessaire. Le fabricant est contraint de produire moins pour ménager ses ressources et ne pas trop dépasser l'équilibre de ses ventes; et ce n'est jamais qu'en s'imposant de très-lourds sacrifices qu'il fait vivre ses ouvriers, pour lesquels cette diminution forcée de travail équivaut à une réduction des salaires. Mais, s'il faut que la cherté du fret vienne ajouter son action artificielle aux causes naturelles déjà trop agissantes du chômage partiel des usines, la mesure est bientôt comble alors, et l'on se trouve en présence des plus poignantes inquiétudes et de souffrances navrantes.

C'est ainsi que tout se tient, et qu'une mauvaise loi agricole devient, à un jour donné, la mortelle ennemie de l'industrie.

— Quant aux bestiaux, l'ancien régime ne les tarifait qu'aux droits les plus modérés (3 fr. par tête de bœuf, tarif de Colbert de 1664) ; — la loi du 15 mars 1791 les avait exemptés de tous droits ; — celle du 28 avril 1816 ne les taxa qu'aux taux anciens ; — mais celle du 27 juillet 1822 les frappa, dans des vues purement politiques, insoucieuses du bien-être des masses, de droits exorbitants (50 fr. par tête de bœuf) qui se sont maintenus jusqu'à ce jour ! Quand une pareille protection n'a pu aboutir, après trente-deux ans d'épreuves, qu'au renchérissement progressif de la viande, il n'y a qu'un vœu à exprimer, c'est que le gouvernement qui a rétabli si à propos le tarif de 1816, déclare ce retour définitif; et, de plus, qu'il réduise à 5 fr. les 100 kilogrammes le droit sur les viandes salées que le décret du 14 septembre 1854 a fixé d'une manière exagérée encore à 10 fr., et abaisse au même taux le droit sur les saindoux, dont ce décret ne s'est pas occupé.

La Chambre de commerce de Bordeaux, au mémoire de laquelle nous empruntons ces derniers vœux, a très bien indiqué quels rapports plus fructueux ces dispositions nous ouvriraient avec les Etats-Unis et les deux rives de la Plata, et quelle influence heureuse elles exerceraient sur l'alimentation d'une grande partie de nos populations. Ajoutons qu'en présence de la misère si poignante encore de tant de familles ouvrières réduites aux aliments les moins substantiels, c'est un reproche amer perpétuellement adressé aux législations douanières du continent, que sur l'autre rive de l'Atlantique vivent d'immenses troupeaux que leurs maîtres n'abattent que pour en avoir les cuirs, et dont la chair dédaignée est laissée aux oiseaux de proie et aux carnassiers, parce que le commerce, empêché par des droits excessifs, est impuissant à ravir ces trésors à ces vastes solitudes, et à les livrer aux populations mal nourries de nos ateliers et de nos campagnes. Dilapidation coupable des dons de la Providence, que chaque jour qui s'écoule rend plus pénible à la pensée : parce que le besoin du bien être, pénétrant incessamment les masses sociales avec les progrès de leur intelligence, et se rapprochant de plus en plus du pauvre, rend à celui-ci plus douloureuses ses privations.

II.— *Les instruments du travail et du transport.* — Nous appelons de ce nom le fer, les machines, les mécaniques, la houille, les bâtiments de mer.

Ce que nous avons à dire du *fer* et de la *houille*, après le décret bienfaisant du 22 novembre, trouvant sa place dans nos deux dernières sections, nous nous bornerons à consigner ici, sous la réserve de quelques modifications nécessaires encore, l'expression de la gratitude publique pour cette libérale décision.

Pour les *machines* et *mécaniques*, disons en un seul mot qu'une réforme non moins utile est celle de leur tarification. C'est dans cette partie de notre régime que se sont réfugiées les taxes les plus onéreuses ; et les primes accordées à l'exportation de certains appareils à vapeur ajoutent encore à cette protection déjà excessive.

Toute cette grande fabrication est chez nous en progrès : le chiffre de nos exportations s'accroît chaque année. Le moment est donc venu d'alléger un peu le fardeau que les droits quasi-prohibitifs des machines étrangères font peser sur toutes les industries qui emploient les forces organisées de la mécanique.

Quant aux *bâtiments de mer*, il y a de longues années que tous les hommes d'expérience sont d'accord sur ce point que la cherté relative de nos constructions est *l'une des causes* de l'infériorité de notre marine.

Le gouvernement avait inséré dans le projet de loi relatif aux douanes qu'il présenta à la Chambre des députés, le 31 mars 1847, un article ainsi conçu :

« Les fers en barres, le cuivre et le zinc bruts » ou laminés, le lin et le chanvre destinés à la » fabrication des objets servant à la construc- » tion ou à l'armement des navires de com- » merce français, seront admis en franchise de » droits, à charge de justifier, dans le délai » d'un an, de l'affectation desdits objets à la » destination déclarée. La même immunité se- » ra accordée aux tôles et cornières destinées » à la construction des navires en fer.

» Des ordonnances du roi détermineront la » nature et les conditions des justifications » auxquelles cette immunité sera subordon- » née. »

Le ministre avait établi des calculs desquels il résultait que si la franchise proposée était appliquée à toutes les matières entrant dans la construction d'un navire sans exception, il en résulterait une économie de 30 fr. 30 c. par tonneau, ce qui représentait une charge de 18,513,800 fr., imposée par nos tarifs à notre marine marchande, dont l'effectif s'élevait alors à 611,000 tonneaux. L'économie donnée par la franchise des seules matières admises à ce bénéfice par le projet, devait être encore de 17 fr. 30 c. par tonneau.

La commission de la Chambre des députés, à l'examen de laquelle fut renvoyé ce projet de loi, et qui eut pour rapporteur M. Lanyer, député de la Loire (séance du 24 juillet 1847), après avoir entendu des constructeurs prévenus qu'effrayait tout changement de système, parce qu'ils entrevoyaient comme conséquence inévitable, sans doute, la levée, à des conditions à régler, de la prohibition d'achats de navires construits à l'étranger, reconnut ces calculs exacts pour tous les navires de fort tonnage admettant le doublage en cuivre dans leur construction et des câbles-chaînes dans leur armement, mais les déclara exagérés en tant qu'employés aux bâtiments de tonnage inférieur dans lesquels ces matériaux et apparaux n'entrent point.

Sur cette seule considération, et sans faire la remarque si facile que toutes les tendances de la marine étaient en faveur de la construction des grands navires, et que les câbles chaînes devraient être employés, pour la sûreté des mouillages, à bord même des petits caboteurs comme en Angleterre, cette commission proposa le rejet de l'article.

Les événements qui survinrent ne permirent malheureusement pas à la Chambre de discuter, ni, par conséquent, au ministre de défendre le projet : depuis lors les choses sont restées dans le *statu quo*; il faut en sortir!

Le gouvernement s'en préoccupe ; pour lui, le principe de la franchise est admis, et il a chargé, il y a quelques mois, l'administration des douanes d'une enquête spéciale sur les moyens d'application. Au moment où nous écrivons on ne discute plus que sur ces moyens. Nous indiquerons sommairement comme une conciliation des difficultés pratiques que l'on rencontre, l'allocation d'une prime par tonneau de jauge pour toutes les *constructions neuves* tenant lieu de la restitution des droits, et, au contraire, le remboursement de ces mêmes droits pour les *rechanges complets*.

Au surplus, sans chercher à tout prévoir dans une matière où l'expérience se fera toujours la plus grande part, ce qui importe, c'est de ne pas tarder davantage à doter notre marine du bienfait que lui a fait entrevoir le projet de 1847.

Nous sommes d'ailleurs tout à fait d'avis qu'il y faudra joindre, à des conditions suffisamment protectrices, mais graduellement décroissantes, la levée de la prohibition existante depuis la loi du 21 septembre 1793, d'achat de navires construits à l'étranger. Il est essentiel, en effet, d'affranchir le commerce du monopole de nos constructeurs, et de contraindre ceux-ci à sui-

vre, comme ils sont si capables de le faire, les progrès de la construction étrangère.

III. — *Les matières premières.* — Une multitude d'articles fabriqués ne sont que la matière première d'autres sous-fabrications : aussi faut-il distinguer. Nous ne classons ici sous ce nom que les matières véritablement premières, telles que nous les livre l'industrie rurale : les lins, les chanvres, les laines, les cotons, les soies.

1. *Les chanvres et les lins.* Nous considérons comme un fait démontré, et nous aurons tout à l'heure encore à le constater pour les laines, qu'à l'égard des grandes productions agricoles, le progrès et la décadence de leur production sont tout à fait indépendants du taux des droits de douane. Ces matières sont si encombrantes et si lourdes : les frets, les assurances, les commissions, les accidents et retards de voyage, dont sont grevées les marchandises similaires de l'étranger, constituent pour leur production nationale une protection si forte, que le droit de douane, s'il n'est pas tout à fait prohibitif, n'agit plus que comme impôt ou comme désavantage imposé à notre industrie vis-à-vis de la fabrique étrangère : il n'agit pas comme influence directe et certaine sur la culture.

Celle-ci ne subit d'autre action que celle de la consommation même. Elle peut être lente, mais elle est sûre. Quelle preuve plus convaincante en veut-on que ce fait indéniable des rapides progrès actuels de la culture du lin chez nous en présence de l'accroissement inouï de l'importation de l'étranger !

Un aperçu de la marche de la tarification des chanvres et des lins, rapproché de ce que l'on sait de la situation de leur culture et de l'état de nos importations, fera saisir mieux que tous les raisonnements, le peu d'utilité de ces droits.

En voici le tableau chronologique :

Titres de perception.	Chanvre teillé	Lin teillé
—	les 100 kil.	
Lois des 15 mars et 21 août 1791, 24 nivôse an V, 6 prairial an VII,	Exempts ou simpl. droit de bal. de 15 c. p. 100 f. de valeur	
Loi du 28 avril 1816,	2 fr.	4 fr.
— du 27 mars 1817,	3 »	5 »
— du 27 juillet 1822,	8 »	10 »
— Ordonnance du 8 juillet 1834,	8 »	3 »

Ce sont les droits encore en vigueur.

Or, si les droits exerçaient en cette matière l'influence que certains intérêts qui ne s'étudient pas eux-mêmes voudraient leur attribuer, est-ce que dès 1822 ces deux cultures du chanvre et du lin n'auraient pas grandi en France dans une énorme proportion ? Est-ce qu'elles auraient traversé sans presque se modifier même la période de 1834 à 1848 où, d'une part, l'emploi du chanvre, ainsi qu'en témoigne le chiffre de nos importations, a remarquablement grandi, où, de l'autre, la filature mécanique du lin a fait des pas de géant. Évidemment non ! Que signifient, ensuite, des droits que l'on élève et que l'on abaisse arbitrairement de moitié ou des deux tiers dans de très courtes périodes, sans que leur action sur la culture se manifeste le moindrement ? Ce n'est donc pas à l'existence de ces droits qu'il faut rapporter le succès qu'en ce moment ces cultures obtiennent; la cause est, pour le chanvre, dans les excitations et les conseils de l'administration et des sociétés agricoles; pour le lin, dans les mêmes influences fortifiées do l'accroissement de la consommation que ne suit pas assez vite la production étrangère elle-même, ce qui renchérit les produits.

(*La suite au prochain numéro.*)

PARTIE TECHNIQUE.

Passage du mont Semmering au moyen d'un chemin de fer à locomotives.

§ I. — *Voie de fer.*

Les travaux du chemin de fer de Vienne à Trieste, par le mont Semmering, sont terminés actuellement, et des locomotives franchissent cette hauteur, la plus considérable qu'on ait atteinte jusqu'à présent.

Avant de décrire les machines qu'on emploie dans ce but, il n'est peut-être pas superflu de faire connaître en quelques mots la construction de cette ligne.

La voie de fer, dont l'inclinaison est dans plusieurs endroits de 0m,025 par mètre courant, avec des courbes de faible rayon, au minimum de 180 mètres, longe les flancs de la montagne sur près de 40 kilomètres. Le ballast a une épaisseur de 1 mètre; la couche inférieure, de 0m,30, forme une chaussée ordinaire comprimée au moyen du rouleau. Les supports des rails se composent de longrines de 5m,50 de longueur, 0m,31 de largeur et de 0m,21 de hauteur ; elles supportent les traverses de 2m,28 de longueur sur 0m,30 de largeur et 0m,16 de hauteur. En outre, des cornières en fer attachent les longrines sur les traverses.

Les rails de Vignoles, de 0m,11 de hauteur, ont une longueur de 5m,76 et reposent sur cinq traverses; ils sont fixés aux joints sur des plateaux, et attachés avec quatre vis contre des plaques de 0m,32 de longueur ; des crampons les prennent aux points intermédiaires.

Telle est la voie que les machines auront à suivre désormais dans les conditions atmosphériques les plus défavorables et avec des dispositions de tracé les plus difficiles.

§ II. — *Locomotives des fortes pentes.*

Le gouvernement autrichien avait offert, en 1851, une prime très élevée au constructeur qui résoudrait le problème d'un transport commode et régulier, par une seule locomotive, dans les petites courbes et les grandes inclinaisons. La première solution est généralement connue; quatre machines, d'une forme extraordinaire, ont été le résultat de ces recherches. L'une d'elles, *la Bavaria*, a reçu le prix : les trois autres ont été achetées aux frais de l'administration.

On a reconnu, depuis, que ces quatre locomotives n'ont pas répondu à l'attente; les voyages qui ont eu lieu lors du concours, ainsi que ceux faits ultérieurement avec la machine *Bavaria*, n'ont pas fourni des preuves suffisantes à l'appui de ce nouveau système. La chaîne, la pièce principale du mécanisme, qui établit la communication entre toutes les roues s'est rompue. Quant aux trois autres machines, elles ont été mises hors d'état en peu de temps.

Quoique ce concours ait fait faire un grand progrès à la mécanique pratique, par l'invention de plusieurs détails importants, le gouvernement s'est trouvé néanmoins au point de départ pour l'exploitation de son chemin de fer ; mais, avant d'abandonner cette machine, il a entrepris de nouvelles expériences dont voici le résultat.

§ III. — *Expériences définitives avec la chaîne de connexion.*

La puissance de traction de *la Bavaria* repose uniquement sur l'emploi de la chaîne qui s'est rompue lors du concours; les nouveaux essais ont eu lieu avec une chaîne plus forte et dans les conditions suivantes :

« Les wagons remorqués, à huit roues et à châssis mobiles, étaient chargés de 60 rails, d'un poids de 11 tonnes par wagon.

» Les voyages continuaient chaque fois aussi longtemps que l'état de la machine le permettait.

» Les trajets avaient lieu sur une longueur de 14 kilomètres et avec un nombre de wagons correspondant à une vitesse moyenne de 23 kilomètres à l'heure.

» Pour ne pas perdre de temps, la machine n'était pas retournée; elle marchait tender en avant à la descente.

» La vitesse maxima ne dépassait pas 30 kilomètres à l'heure.

» Avant chaque tournée, la machine était visitée dans tous ses détails; la chaîne, surtout, a été l'objet d'une surveillance toute spéciale. »

Comme il ne s'agissait, en définitive, que d'éprouver la chaîne, on n'a pas tenu compte de la dépense de combustible, mais on a noté exactement les charges, vitesses, distances parcourues, ainsi que l'état de toutes les pièces du mécanisme. Les résultats obtenus avec dix wagons, d'un poids brut de 180 tonnes, peuvent se résumer ainsi :

1° Pour premier essai, la locomotive a parcouru 28 kilomètres sur des pentes de 1 centimètre par mètre, avec un chargement de 123 tonnes. Malgré les soins dont la chaîne n'a cessé d'être l'objet, les doubles écrous se sont relâchés, et plusieurs se sont perdus en route. Ce même fait s'était produit pendant le concours. Il en est résulté qu'après chaque voyage l'état de la chaîne a dû être vérifié et les écrous des boulons ont dû être resserrés. On a fait faire immédiatement 50 boulons de réserve.

2° Dans le second voyage, le chargement a été de 144 tonnes, réparti sur 8 voitures. La pluie qui tombait ce jour-là a produit le patinage des roues. Sur une pente de 0m,025 par mètre, et dans une courbe de 200 mètres de rayon, il a fallu s'arrêter; la chaîne s'est détachée de la roue d'engrenage et est tombée, complètement détériorée, sur les essieux.

On a fait en même temps l'observation qu'il était très difficile de donner à la chaîne la tension voulue : trop longue, elle ballotte; trop courte, elle empêche la rotation de l'avant-train et elle court risque de se briser. Le jeu des boulons s'est trouvé de 0m,05 en totalité; 5 boulons se sont courbés. Des réparations ont été faites immédiatement et on a procédé au troisième voyage.

3° La distance parcourue a été de 100 kilomètres; les voitures se sont trouvées au nombre de huit, le poids a été de 144 tonnes, et la vitesse de 22 kilomètres à l'heure. La chaîne a encore glissé. La machine ayant également eu besoin de réparations, les voyages ont dû être interrompus pendant six jours.

4° La machine de nouveau remise en état, les essais ont été poursuivis : le chargement a été de 7, 10 et 14 wagons ; la vitesse a varié de 15 à 22 kilomètres. Ce jour-là la chaine s'est maintenue.

5° Les conditions de ce trajet sont restées les mêmes que celles de la veille. Il a fallu s'arrêter en route ; deux boulons de la chaine se sont perdus.

6° Le mauvais temps a produit le patinage des roues ; en outre, le cylindre a heurté une grosse pierre, tombée des talus sur la voie Par suite de cet accident, la marche s'est trouvée interrompue.

7° Dans ce voyage-ci, les rails, quoique couverts de glace, n'ont pas produit de patinage. Deux écrous de la chaine du tender se sont perdus.

8° Le train se composait de six wagons. Dans une grande courbe, et sur une faible pente, la chaine s'est brisée ; au moment de cette rupture la vapeur s'est trouvée à une faible pression ; la locomotive avait acquis un fort balancement pendant lequel la chaine, déjà allongée depuis les derniers voyages, s'est balancée à son tour et est montée probablement sur les dents de l'engrenage ; elle a dû se rompre à la suite d'une forte tension ; on l'a retrouvée entre les rails, à une distance de 20 mètres de l'endroit où la machine s'est arrêtée. L'examen de la chaine et des pièces trouvées sur la voie a donné les indications sur les causes de la rupture.

9° Pour pousser ces essais jusqu'à leur dernière limite, on a réparé la chaine encore une fois. Elle s'est rompue de nouveau, et elle est tombée sur les rails dans les mêmes circonstances que précédemment. Ces ruptures ont eu lieu chaque fois que la machine allait tender en avant.

La machine elle-même a souffert, et les voyages ont dû cesser.

Le trajet total que la *Bavaria* a parcouru est de 1,287 kilomètres. Il est à remarquer que dans ces essais cette chaine, surveillée d'une manière toute spéciale, n'a pas pu être maintenue en état. Cependant, pour pouvoir se prononcer d'une manière absolue sur ce système, on a procédé encore une fois à des réparations, en y introduisant plusieurs perfectionnements ; on a remplacé les dents de l'engrenage par des dents pointues en forme de cône ; on a employé des boulons en acier ; on a arrondi les chaînons pour faciliter l'attaque des dents, enfin on a mis à la place des chaînons à trous ovales, des chaînons à trous circulaires.

Il n'est pas nécessaire de relater tous les faits de ces nouvelles expériences. Il suffit de dire, que pendant les treize jours que ces voyages ont duré, la chaine s'est constamment fléchie et allongée, et ses boulons ont tellement été usés qu'elle a encore été mise hors de service ; réparée de nouveau, elle a usé les dents de la roue, qui sont tombées à leur tour. Alternativement déchirée et réparée, cette malheureuse chaine n'a plus résisté pendant les derniers voyages. Par surcroît de malheur, la pluie est tombée en telle abondance que les roues n'ont cessé de patiner et qu'il a fallu s'en retourner. Enfin, un dernier voyage eut encore lieu ; cette fois, c'est la chaine du tender qui s'est brisée, et les essais ont été considérés comme terminés définitivement.

Faut-il ainsi renoncer à cette espèce d'accouplement ? telle est la question qui se présente naturellement à l'esprit. Les expériences précédentes ne parlent certes pas en faveur de ce système. Il est vrai, toutefois, que les boulons ont toujours été de trop faible dimension, comme, du reste, on l'a déjà reconnu lors du concours ; mais, d'un autre côté, il ne serait pas possible de reporter sur plusieurs machines ces mêmes soins et cette surveillance aussi minutieuse : un ingénieur, grand partisan de cette chaine de connexion (je copie le procès-verbal) était chargé spécialement de la conduire ; on lui avait adjoint le meilleur mécanicien, quatre chauffeurs et deux ouvriers ajusteurs, et, malgré cet excès de précautions, on n'a pas pu maintenir la machine en état de viabilité pendant plus de huit jours. La chaine du tender n'a pas fait défaut aussi souvent que celle de la locomotive ; mais cependant, sans donner lieu à un accident grave, elle a endommagé fortement, lors de sa rupture, son tender.

Ainsi, en résumant ce qui vient d'être dit au sujet de la difficulté de tenir la chaine dans une position normale et de l'impossibilité d'éviter l'allongement, il paraîtrait qu'il serait prudent d'y renoncer, quant à présent du moins. Dans cette locomotive *Bavaria* d'autres défauts se sont encore fait jour : pour la conduire dans les petites courbes, il a fallu laisser un jeu de 3 centimètres dans les coussinets ; ce jeu a augmenté à un point que les bielles d'accouplement ont touché de près les roues et ont produit un frottement qui a entraîné de nombreux inconvénients qu'on n'a pu diminuer qu'en donnant 1/7e de conicité aux jantes. Quant aux fortes inclinaisons, elles n'ont pas pu être franchies avec six wagons pendant la pluie.

Il ne me reste donc plus qu'à parler du parti définitif qu'on a pris pour sortir de ces embarras.

EMILE WITH.

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois de juillet.

CHEMINS.	DATES.	TITRES DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
LYON......	4 juillet...	Ordonnance concernant les trains de plaisir de Fontainebleau.	Délivrance de billets à prix réduits, pour l'aller et le retour, les dimanches et jours de fête, durant la belle saison.
LYON......	10 juillet..	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des voyageurs entre Paris et Montereau.	Délivrance de billets à prix réduits, pour l'aller et le retour, valables pour la même journée, aux voyageurs allant de Paris à Montereau ou aux stations intermédiaires et *vice versâ*.
ST-GERMAIN	14 juillet..	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des voyageurs sur la ligne d'Auteuil, et pour la correspondance entre ce chemin de fer et les lignes de St-Germain et d'Argenteuil.	
ORLÉANS...	21 juillet..	Ordonnance concernant le transport des bœufs expédiés de Chalonnes ou de Saumur à Choisy-le-Roi ou à Paris.	Remise de 2 fr. par tête pour les bœufs provenant de Chalonnes ou Saumur, en destination de Choisy-le-Roi ou de Paris.
NORD......	22 juillet..	Ordonnance concernant la suppression d'un tarif commun avec le chemin de fer d'Orléans pour le transport des vins et vinaigres en fûts.	
ST-GERMAIN	24 juillet..	Ordonnance concernant les billets d'enfants.	Les enfants au-dessus de cinq ans paieront place entière.
EST......	28 juillet..	Ordonnance concernant les tarifs de la grande et de la petite vitesse, pour l'embranchement d'Epernay à Reims.	Application du tarif général et des tarifs spéciaux déjà homologués, à la section ouverte récemment d'Epernay à Reims.
EST......	29 juillet..	Ordonnance concernant des modifications au tarif spécial des céréales, farines, fécules, etc.	Modifications ne portant que sur les frais de chargement et de déchargement. Ces deux opérations étant laissées aux frais et soins des expéditeurs et des destinataires, quand les expéditions seront faites à plus de 40 kilomètres.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION

Pendant le 1er semestre des années 1853 et 1854.

RECETTES.

	1853 1er semestre.	1854 1er semestre.	Augmentation sur le semestre 1853	Diminution sur le semestre 1853
	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	
SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.	446,155 »	492,480 »	46,325 »	» »
Voyageurs	2,112,298 20	2,233,341 50	121,048 30	» »
Recettes supplémentaires	14,535 85	14,2.5 60	»	310 25
Bagages (excédant)	77,505 10	75,145 55	» »	2,359 55
Marchandises	391,593 9	379 596 60	»	11,997 30
Voitures et bestiaux	19 931 55	15,354 75	»	4,576 80
Trains spéciaux	1,326 70	9,953 60	8,628 90	» »
Service de la poste	102,183 85	102,183 85	» »	» »
Factage et magasinage	1,170 10	12,857 65	11,687 55	» »
Total de la grande vitesse	2,7.0,515 25	2,812,659 10	141,357 75	19,213 90
A déduire	....	....	19,213 90	» »
Reste	....	....	122,113 85	» »
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.	206,256 »	228 310 »	22,054 »	» »
Marchandises	2,080,159 95	2 212,786 50	132,626 55	» »
Voitures et bestiaux	50,115 30	59,512 65	9,397 35	» »
Magasinage	11,649 25	13,309 05	1,659 80	» »
Chemin de fer de Ceinture	»	27,792 30	27,792 30	» »
Total de la petite vitesse	2,141,924 50	2,313,400 50	171,476 »	» »
RECETTES DIVERSES.				
Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers	123,758 86	127,689 74	3,930 88	» »
Loyers.—Recettes diverses	80,791 43	9 ,9 4 73	11,143 30	» »
Total des recettes diverses	204,550 31	219,624 47	15,074 16	» »
Total général des recettes	5,067,020 06	5,275,684 07	327,907 91	19,213 90
A déduire	....	....	19,213 90	» »
Reste	....	....	308,664 01	» »

DÉPENSES.

	1853 1er semestre.	1854 1er semestre.	Augmentation sur le semestre 1853	Diminution sur le semestre 1853
CHARGES DE L'EXPLOITATION.				
Intérêts et remboursement des prêts de l'État	513,094 08	» »	» »	513,094 08
Intérêts et remboursement des emprunts	363,215 »	835,030 35	471,785 35	» »
Péage à la Compagnie de Saint-Germain	342,249 86	373,391 40	31,141 55	» »
Loyers	19,726 22	19 608 25	» »	117 97
Total des charges de l'exploitation	1,238,315 15	1,228,030 »	502,926 90	513,212 05
A déduire	....	....	» »	502,926 90
Reste	....	....	» »	10,286 15
IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.				
Impôt du dixième	74,197 85	79,078 02	4,825 17	» »
Droit de licence et permis	456 15	437 92	» »	18 23
Contributions et patente	12,600 »	14,400 »	1,800 »	» »
Frais de police et de surveillance	6,000 »	12,000 »	6,000 »	» »
Total des impôts et frais de surveillance de l'État	93,254 »	105,860 94	12,625 17	18 23
A déduire	....	....	18 23	
Reste	....	....	12 606 94	
DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.				
Administration	50,000 »	50,000 »	» »	» »
Personnel	449,272 71	489,570 57	40,297 86	» »
Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art.	137,126 50	137,446 96	319 46	» »
Entretien des bâtiments	18 100 58	16,705 03	» »	1,395 55
Traction	749,827 26	742,942 34	» »	6,884 92
Entretien du matériel roulant	207,603 69	198,435 51	» »	9,168 19
Entretien du petit matériel et du mobilier	19,461 42	26,726 15	7,264 73	» »
Éclairage	29,936 18	38,697 28	8,761 10	» »
Chauffage	8,477 06	10,124 97	1,647 91	» »
Imprimerie	15 852 48	21 667 89	5,815 41	» »
Papeterie	5,136 50	7 284 67	2,148 17	» »
Habillement et équipement	10,366 16	12,812 51	2,446 35	» »
Frais et articles divers	2,124 01	4,043 83	1,919 22	» »
Subventions	59,768 10	72,136 35	12,368 25	» »
Détaxes	9,066 05	7,483 30	» »	1,582 75
Indemnités pour perte d'effets et avaries	6,230 70	15,338 77	9,108 07	» »
Assurances	15,353 28	15 217 29	» »	135 99
Frais judiciaires	4,711 55	4.817 54	105 99	» »
Frais généraux	16,650 62	41,905 28	28,254 66	» »
Caisse de prévoyance	11,531 16	11,518 16	14 »	» »
Total des dépenses proprem. dites de l'exploitat.	1,826,599 55	1,927,908 31	120,471 18	19,167 39
A déduire	....	....	19,167 39	» »
Reste	....	....	101,303 79	» »
Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl.	3,158,168 70	3,261,794 28	636,023 25	532,397 67
A déduire	....	....	532,397 67	» »
Reste	....	....	103,625 58	» »

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

Compte de l'Établissement au 30 Juin 1854.

DÉPENSES.

DÉPENSES GÉNÉRALES :		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société.	592,154 86	
Administration, frais généraux.	1,083,549 79	
Intérêts des actions	1,590,816 48	
— des obligations	347,176 65	
Négociation des emprunts.	181,489 70	
		3,795,187 48
TERRAINS :		
Acquisitions, etc.		5,711,086 27
ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE :		
Travaux de la voie.	37,167,006 09	
Gares et stations	5,417,276 27	
Traversée de Rouen.	6,959,134 87	
		49,543,417 23
MATÉRIEL :		
Matériel fixe.	675,768 08	
Matériel roulant.	7,680,084 98	
Petit matériel et mobilier	457,538 43	
		8,813,391 49
Subvention à la Compagnie de Cherbourg (à-compte sur les 16 millions).		5,900,000 »
Remboursement à l'État.		436,685 98
Chemin de fer de Ceinture.		1,189,133 20
Total des dépenses.		75,338,902 65
Excédant du capital sur les dépenses		10,661,097 35
		86,000,000 »

CAPITAL ET EMPRUNTS.

Capital des actions.	36,000,000 »
1er Prêt de l'État	14,000,000 »
2e Prêt de l'État	4,000,000 »
Emprunt 4 0/0.	6,000,000 »
Emprunt 5 0/0.	26,000,000 »
	86,000,000 »

Forges.

SAINT-DIZIER

Il vient d'être fait un changement à la classification des fers laminés. Les verges et cotères pudlées entrent en première classe. — Les cornières, côtés égaux, restent en deuxième classe depuis 35 jusqu'à 84 millimètres. — De 85 à 100 millim., ces cornières passent en troisième classe. — Les cornières, côtés inégaux, font toujours partie de la troisième classe, mais seulement jusqu'à 70 millim. — Au-dessus de 70, jusqu'à 100 millim., les cornières côtés inégaux sont reportés en quatrième classe. — Les fers à coulisse et les fers à ronchets dépendent de la quatrième classe.

Fers laminés 330 fr. à Saint-Dizier.

Les fers battus se vendent 335 fr.

En fonte affinage, placement à 155 fr. ; en fonte pour moulage à 190 fr.

PARIS.

Les prix sont soutenus à 340 fr. les fers au bois, 330 fr. les fers au coke.

Un petit lot de machine a obtenu 350 fr. — Les producteurs de pointes ont monté le tarif à 44 fr. les numéros 20 et 19, 46 fr. le n° 18, 47 fr. 50 le n° 17, 49 f. le n° 16, 50 fr. 50 le n° 15, 53 fr. le n° 14.

Cote de Paris : 215 220 fr. la fonte d'Écosse ; la fonte Beaufort, 345 450 fr. ; 200 à 210 fr. pour la fonte française.

MÉTAUX. — La cote des métaux maintient les prix du cuivre, du plomb et de l'antimoine.

Cuivre. Cuivre d'Angleterre, 315 320 fr ; de Russie, 320 325 fr. ; d'Australie, 320 fr. ; du Chili brut, 295 fr. ; de Suède, 300 305 fr. ; laminé rouge, 345 350 fr. ; laminé jaune, 320 fr. ; minerai corocoro, 320 fr.

Étain. En Hollande, le Banca a fléchi au prix de 310 fr et l'étain des Détroits au prix de 305 fr. L'étain anglais reste coté à 320 fr. ; le Pérou brillant à 310 fr ; le terne à 300 fr. les 100 kilogr.

Plomb. Marseille tient ferme à 50 fr. A Paris, on continue à coter : Plomb de France et d'Espagne, 65 fr. ; le laminé, 75 fr. La provenance d'Angleterre est toujours à 70 fr.

Zinc. 58 à 59 fr. zinc brut de Silésie. La Vieille-Montagne maintient sans changement à 65 fr. ; le zinc laminé se soutient à 70 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 29 juillet :

Le cours de clôture de la fonte a été fixé à 101 fr. 25.

Le prix des fers manufacturés se tient à 250 fr. les barres du pays de Galles et 207 fr. les rails.

Glascow, 29 juillet :

Des marchés ont été traités à 99 fr. les numéros mélangés. Les bonnes marques obtenaient 104 fr le n° 1.

Voici un avis du marché de Newcastle, en date du 21 juillet, donnant les prix raisonnés à

ce jour, en mer : Wallsend. — Lawson's, 23 fr. 50; Eden main, 25 fr.; W. F. Helton, 26 fr. 25; dito Lambton, 25 fr. 60; Stockton and Hartlepool — W. E. Kelloc, 25 fr. 60; dito South Hartlepool, 25 fr. 60; dito Ves, 26 fr. 25; Blyth Scotch, Welch and Yorkshire. — Cowpen, 25 fr. 90. — Cargaisons sur le marché, 64; vendues, 58; restées invendues, 6. — 196 vaisseaux en mer.

Le fret d'Angleterre a augmenté sur la fin de juillet. Ces cours sont aujourd'hui de 11 f. 90 pour Calais et Dunkerque, 15 fr. 50 pour Abbeville, le Havre et Rouen ; 11 fr. 90 pour Caen. 11 fr. 90 et 12 fr. pour Cherbourg, 23 fr. 80 pour Rochefort et Charente, 21 fr. 40 pour Bordeaux, 36 fr. pour Marseille, par tonne.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 29 juillet :

Marchés ont été passés en charbons demi-gras, houille. gailleteries et tout venant, à des prix avantageux.

On frête toujours aux mêmes conditions : de Charleroi pour Paris, 10 fr.; Rouen, 11 fr. 50; Anvers, 9 fr. — De Mons pour Amiens, 65 c.; pour Lille, 30 c.; Paris, 75 c.; St-Quentin, 36; Rouen, 85 c.

—

BOIS.

L'entrevous se raisonne de 100 à 110 fr. en bois ordinaire; l'échantillon ordinaire de 120 à 130 fr. (cours nominaux).

On nous mande qu'un lot de solives a été payé, dans la Meuse, sur le pied de 3 fr. 75.

O. Saupiquz.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de juillet.

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	34,932 50	34,291 00	32,512 37
Bagages.....	990 19	855 11	701 05
Bétail.......	820 50	862 55	504 45
Marchandises	16,326 62	15,897 05	13,993 88
	53,069 81	51,905 71	47,711 75

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de juin 1854 de fr. 1,164 10 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,358 06 c. sur 1852.

C. Devina.

Usines métallurgiques de Septemes.

Produit de la fabrication du 15 au 31 mai :

Traitement du plomb, 143,603 kilogrammes dont on a retiré 226 kilogrammes d'argent fin et 1 kilogramme 146 grammes d'or.

Traitement de l'antimoine, 4,181 kilogrammes. Atelier d'affinage, 303 kilogrammes d'argent fin et 12 kilogrammes 543 grammes d'or.

Entrées des matières diverses, 1,938,793 kilogrammes représentant une valeur de 608,806 francs.

Pour copie conforme,

Les Gérants,

Schnell Frisch et Cᵉ.

Notre prochain numéro fera connaître le résultat des produits de fabrication pendant le mois de juin.

Correspondance.

M. N. C., à Chartres. — N° 1, la commission et le courtage sont réduits à 1/8 0/0 par suite d'arrangement antérieur. — N° 2, ils avaient varié de 40 à 70 0/0.

M. B., à Nevers. — N° 1, l'affaire est sur le point de se terminer. — N° 2, oui. — N° 3, dans l'ordre suivant : 3, 1, 2.

M. R. N., à Orléans. — N° 1, vous pouvez adresser les fonds soit par les Messageries, soit en billets de banque par lettre recommandée, ou en un mandat sur la Banque ou sur une maison de Paris. — N° 2, nous resterons dans les limites que nous avons indiquées.

M. D. O., à Angoulême. — N° 1, les affaires sont calmes en ce moment, mais cependant avec tendance à la hausse. — N° 2, c'est un placement solide et qui, en outre, promet une augmentation de capital importante.

M. B. R., à Bordeaux. — N° 1, oui. — N° 2, probablement. — N° 3, Orléans, Lyon, Méditerranée. — N° 4, Midi.

M. X., à Metz. — N° 1, les meilleurs placements sont ceux sur chemins de fer. — N° 2, non. — N° 3, envoyez les fonds.

M. D., au Havre. — N° 1, dans l'ordre suivant : 4, 3, 1, 2. — N° 2, oui. — N° 3, à notre adresse. — N° 4, ces sections ouvriront dans les premiers jours de septembre.

M. L. V. T., à Rouen. — N° 1, pas en ce moment. — N° 2, par le premier moyen sans doute. — N° 3, dans le courant de l'année prochaine : 100 à 150 fr. probablement. — Nᵒˢ 4 et 5, il y a une garantie d'intérêt de 5 0/0; mais c'est une affaire très-dépréciée et vous pouvez voir que depuis longtemps elle n'est plus cotée. — N° 6, 500 fr. — N° 7, tout. — N° 8, elle donne des dividendes et des intérêts. — N° 9, aucune confiance.

M. C. D. X. — N° 1, ce serait une opération désastreuse. — N° 2, comme valeur, surtout la première.

M. F. B., à Sisteron — N° 1, il y a de grandes difficultés. — N° 2, il y a sécurité. — N° 3, il y a à la tête des gens sages et expérimentés. — N° 4, tout dépend des affaires qu'on fera. — N° 5, non. — N° 6, non. — N° 7, oui.

M. C. P., à Caen. — Orléans, Lyon, Méditerranée, Nord, Strasbourg.

M. T. D., à Saumur. — N° 1, gardez. — N° 2, toute banque ou dépôt est responsable de titres. — N° 3, les numéros étant établis sur les certificats, le duplicata serait facilement fourni par les Compagnies. — N° 4, oui.

M. N. L. — N° 1, cet arbitrage est excellent en titres. — N° 2, mauvais comme spéculation. — N° 3, oui, si le dividende prévu devait se reproduire l'année suivante. — N° 4, non. — N° 5, 55 fr.

M. W. R., à Londres. — N° 1, Strasbourg. — N° 2, non. — N° 3, vendez et changez pour du n° 4.

M. L. S., à Libourne. — N° 1, 15 0/0. — N° 2, 8 0/0. — N° 3, 7 0/0. — N° 4, 5 0/0. — N° 5, sans commission.

M. H. C., à Carpentras. — N° 1, excellent. — N° 2, mauvais. — N° 3, la Compagnie refuse et est fondée. — N° 4, attendez. — N° 5, sans délai.

M. S. T., à Strasbourg. — N° 1, mauvaise opération. — N° 2, sans avenir. — N° 3, administration mauvaise. — N° 4, bon, mais modérément.

M. L. M., à Coutras. — A, 350 fr. — B, 250 fr. — C, 250 fr. — D, 70 fr.

M. R. G., à Langres. — N° 1, arbitrage dangereux. — N° 2, valeur médiocre. — N° 3, non. — N° 4, vendez. — N° 5, achetez.

M. C. P., à Bordeaux. — N° 1, 15 0/0 et sécurité entière. — N° 2, le rapport sera très-prochainement envoyé.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 30 juillet au 5 août 1854.

131,913 voyageurs	387,730 94
Bagages, marchandises, etc	425,516 10
TOTAL	813,247 04

Semaine correspondante de 1853.

126,719 voyageurs	377,591 95
Bagages, marchandises, etc	325,966 05
PRODUIT total	703,558 00

Recette totale du 1er janvier au 5 août

1854	22,131,319 81
1853	18,990,656 35
DIFFÉRENCE	3,140,663 46

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 30 juillet au 5 août 1854.

22,820 voyageurs	130,796 60
Bagages, marchandises, etc	132,123 60
TOTAL de la semaine	262,920 20
Semaine correspondante de 1853	268 836 25
TOTAL de l'exercice courant	1,205,938 20
Exercice correspondant de 1853	1,247,697 15

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 30 juillet au 5 août 1854.

15,483 voyageurs	45,729 65
Bagages, marchandises, etc	61,156 50
TOTAL de la semaine	106,886 15
Semaine correspondante de 1853	120,313 40
TOTAL de l'exercice courant	2,087,631 25
TOTAL de l'exercice correspondant	2,010,277 30

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 30 juillet au 5 août 1854.

Grande vitesse) 56,274 voyageurs	294,959 85
Petite vitesse) Bagages, marchand.	189,258 15
TOTAL de la semaine	484,218 00
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	11,555,820 30
TOTAL	12,040,038 30
Semaine correspondante de 1853	410,546 80
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	10,893,210 55
TOTAL de l'exercice correspondant	11,303,757 35

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) pour le service de la grande vitesse, a eu lieu le 10 juillet 1854.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,138 kilom.)

Du 30 juillet au 5 août 1854.

Voyageurs	401,294 53
Bagages, marchandises, etc	531,849 27
TOTAL	933,143 80
Semaine correspondante de 1853	812,558 21
Différence en faveur de 1854	120 585 59
Recettes du 1er janvier au 5 août	24,605,309 40
Recette correspondante de 1853	19,409,157 89
Différence en faveur de 1854	5,196,1[illegible]1 57

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 31e semaine.

Du 30 juillet au 5 août 1854.

Voyageurs	322,500 33
Marchandises	344,903 55
TOTAL de la semaine	667,403 88
Recettes antérieures	17,798,230 69
TOTAL GÉNÉRAL	18,465,634 57
31e semaine de 1854	667,403 88
Semaine correspondante de 1853	645,001 50
Différence en faveur de 1853	22,402 38
Exercice 1854	18,465,634 57
Id. 1853	15,869,009 93
Différence en faveur de 1854	2,596,624 64

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 30 juillet au 5 août 1854

Voyageurs	12,049 40
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,269 65
TOTAL	26,319 05
Recettes antérieures	935,417 39
TOTAL	961,736 44

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 31 juillet au 6 août 1854.

Ouest. — 17,309 voyageurs (gr. vitesse	70,984 20
(Petite vitesse)	36,823 13
TOTAL	107,867 33
Rive gauche — 36,620 voyageurs	31,362 70
Rive droite. — 28,705 voyageurs	20,638 80
TOTAL	159,868 83
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	72,642 75
Rive gauche	46,282 15
Rive droite	30,903 40
TOTAL	149,828 30

Recette totale du 1er janvier au 6 août 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	4,172,640 94
Idem. — 1853	3,628,375 01

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 23 au 29 juillet 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	122,100 60
Bagages et marchandises	100,212 30
TOTAL de la semaine	222 312 90
Semaine correspondante de 1853	279,404 05
Diminution	57,091 15

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	48,463 00
Bagages et Marchandises	14,603 85
Total de la semaine	63,066 85
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	285,379 75
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	6,039,707 23
Recette correspondante de 1853	4,673,709 32
Augmentation	1,365,997 91

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 23 au 29 juillet 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

21,617 voyageurs, grande vitesse	42,227 15
Petite vitesse	130,891 03
Services annexes	6,981 68
TOTAL	180,099 86

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	38 741 30
Petite vitesse	121,821 44
Services annexes	6,225 94
TOTAL	166,[illegible]88 68

Recette totale du 1er janvier au 29 juillet

1854	5,266,806 95
1853	4,528,371 73

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juillet 1854.

Voyageurs St-Germain	280,395		
id. Auteuil	231,031		
Total	511,426	Recettes.	277,003 50
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			97,996 74
		Total	375,000 24

Juillet 1853.

Voyageurs	321,181	Recettes.	327,827 55
Différence en faveur de 1854			47,172 69

COMPARAISON :

Les sept mois de 1854 ont donné	1,774,073 34
La même période de 1853 a donné	1,460,532 94
Différence en faveur de 1854	313,540 40

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Juillet 1854.

	Voyageurs.	Recettes	Bagages, etc.	Totaux.
1853	102,956	53,553 40	527 05	54,080 45
1854	96,480	49,020 80	736 45	49,757 25
En faveur de 1853	6,476	4,532 60	209 40 (1)	4,323 20

(1) En faveur de 1854, bagages, 209 40.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Le Conseil d'administration invite MM. les actionnaires qui ont fait le troisième versement de 100 fr. au 1er juillet, à venir retirer exactement leurs titres à l'époque indiquée sur les récépissés de versement qui leur ont été délivrés.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent déposer gratuitement leurs actions dans les caisses de la Compagnie ; ils recevront un certificat nominatif de dépôt (47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du premier semestre de l'année 1854 est payable, à dater du 7 août courant, à raison de 27 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de 10 heures à 3 heures, sur la présentation des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1581	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
359	1624	816
166	1310	2536
2487	2551	2068
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

APPEL DE 50 FR. PAR ACTION. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 13 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

Service au 1er juillet 1854.

7 départs de Paris pour Rouen : 7 h. — 9 h. express. — Midi. — 4 h. — 6 h. (la semaine). — 8 h. — 11 h.

5 départs pour le Havre : 9 h. express. — Midi — 1 h. express —6 h. (la semaine). — 11 h.

4 départs pour Dieppe : 9 h. express. — 1 h. express — 6 h. (la semaine). — 11 h.

3 trains express : 1° à 9 h. matin, en 2 h. 25 m. pour Rouen. — En 4 h. 25 m. pour Dieppe, et en 5 h. pour le Havre.

2° A 1 h. en 4 h. pour Dieppe, et en 4 h. 15 m. pour le Havre.

3° A 6 h. du soir (la semaine). — En 2 h. 30 m. pour Rouen, et en 4 h. 50 m. pour le Havre et Dieppe.

Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur, en 35 minutes ; à Caen, en 3 heures. — De Dieppe au Tréport, en 3 heures.

Voyage de Paris à Londres, par Dieppe et New-Haven (Brighton). Un départ tous les jours, le dimanche excepté. Trajet en une journée. 1re classe, 35 fr. ; 2e classe, 25 fr.

CHEMINS DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

A l'occasion de la fête du 15 août les Compagnies des chemins de fer de Rouen, du Havre et de Dieppe ont organisé des trains de plaisir à moitié prix du tarif des stations suivantes à Paris : Rouen-Tourville (Elbeuf), St-Pierre (Louviers), Dieppe, le Havre-Beuzeville (Fécamp), Bolbec et Yvetot. Aller, lundi matin 14. Retour, mercredi matin 16.

CHEMIN DE FER

DE NARBONNE A PERPIGNAN.

ADJUDICATION. — MM. les entrepreneurs de travaux publics seront admis, jusqu'au 15 août 1854 exclusivement, à soumissionner sur simple série de prix les travaux d'art et de terrassement de chacun des trois lots du chemin de fer de Narbonne à Perpignan, avec faculté de réunir les trois lots en un seul, dans leur soumission.

On pourra soumissionner séparément les grands ouvrages d'art.

On pourra prendre connaissance dans les bureaux du chemin de fer à Narbonne, des séries de prix, des devis et cahiers des charges, et des conditions de l'adjudication.

LE LIQUIDATEUR

des *Houillères de Portes et Sénéchas* (Gard) a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires :

1° Qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée à Paris, le 23 août 1854, à neuf heures précises du matin, maison Lemardelay, 100, rue Richelieu ;

2° Qu'une assemblée générale ordinaire est convoquée à Paris, le même jour, et dans les mêmes lieux, à l'issue de l'assemblée générale extraordinaire.

Les deux assemblées sont ainsi convoquées pour délibérer sur diverses propositions qui leur seront faites, soit par les anciens gérants, soit par le liquidateur, dans la limite des pouvoirs conférés à chacune d'elles par les statuts sociaux.

Le liquidateur rappelle à MM. les actionnaires que les assemblées générales convoquées pour le 24 juillet dernier, n'ayant pas réuni le nombre d'actionnaires nécessaire pour délibérer valablement, les actionnaires qui seront présents à l'assemblée du 23 courant pourront délibérer valablement, quel que soit leur nombre.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins qui voudront assister à ces réunions, devront déposer leurs actions, au moins huit jours à l'avance, savoir : à Paris, chez MM. C. Noël et Ce, banquiers, rue du Faubourg-Poissonnière, 9 ; à Bruxelles, chez MM. Brugmann fils, banquiers.

Il leur en sera donné reçu qui servira de carte d'admission.

Le Liquidateur de la Société Émile Verrue et Ce,
Lepelletier.

COMPAGNIE ANONYME

DES MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, conformément à l'article 35 des Statuts, l'assemblée générale se réunira, le lundi 4 septembre 1854, à midi, au siége social de la Compagnie, à Hourpes-sur-Sambre, près Thuin (Belgique).

L'assemblée entendra le rapport du Conseil d'administration, sur la situation des affaires sociales, arrêtera le bilan et fixera le dividende.

Pour être admis à cette assemblée, il faut être propriétaire d'au moins dix actions et être muni, soit de ses titres, soit de récépissés de dépôt qui seront délivrés : à Paris, au siége de l'administration centrale, 48, rue Laffitte ; à Bruxelles chez M. Rod. Coumont, agent de change.

Par le Conseil d'administration :

Le Secrétaire général de la Compagnie.
E. Lorentz.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CREDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de rappeler au public qu'elle reçoit gratuitement en dépôt les titres ci-après, savoir :

Les actions de la Société générale de Crédit mobilier;
Les actions de la Compagnie des chemins de fer du midi;
Les actions et obligations du chemin de fer Grand-Central;
Les actions et obligations du chemin de Saint-Germain;
Les actions de la Société des mines de la Silésie;
Les obligations de Rhône-et-Loire et les titres de Saint-Etienne à Lyon.

Les dépôts s'opèrent, soit par des certificats nominatifs, délivrés aux porteurs, soit en compte courant.

Tout déposant titulaire de 25 titres a droit à l'ouverture d'un compte courant, et peut, dans ce cas, en disposer par des mandats directs, ou par des mandats de virement.

Les intérêts et dividendes touchés, sans frais, pour le compte des parties, sont payés sur mandats directs ou sur des mandats de virement.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (voie de Smyrne). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Nous faisions observer, il y a huit jours, que malgré l'absence d'un grand nombre de spéculateurs et la stagnation complète des affaires, la rente reculait à peine de quelques centimes, et la baisse était presque aussitôt effacée. Cette stagnation des cours avait fait fléchir les écarts des primes, et l'on en était venu à en vendre à quelques centimes du ferme sur le 3 0/0, et à 2 50 d'écart sur les principales lignes de chemins de fer. Or, on a souvent remarqué que les ventes multipliées de primes à bas cours facilitent plus tard les mouvements de hausse; car pour peu que les cours s'améliorent, toutes les couches de primes se trouvent attaquées, et il se forme tout à coup un découvert auquel personne n'avait pensé. Cette position des primes a commencé à se faire sentir, quoique l'on soit encore bien loin de la liquidation pour la rente, et le mouvement de reprise a ensuite été facilité par les nouvelles qui étaient encourageantes, et surtout par une note du *Moniteur*, d'après laquelle l'Autriche persiste à exiger de la Russie les mêmes garanties que la France et l'Angleterre, après que l'envoyé russe lui a fait annoncer officiellement l'évacuation complète de la Valachie et de la Moldavie par les troupes russes. C'est hier, jeudi, que cette note a été publiée, et elle a produit l'effet le plus favorable à la Bourse. Toutes les valeurs étaient demandées dès le début du parquet. La rente surtout a monté tout à coup de 71 60 à 72, et elle était demandée à la clôture de la bourse à 72 20. On commençait à s'apercevoir de l'effet produit par les ventes de primes à bas prix, il y avait des besoins de rentes, et l'on trouvait difficilement des vendeurs.

Les actions de chemins de fer sont restées longtemps stationnaires; comme la rente, leurs prix s'étaient tenus cependant avec plus de fermeté. La plupart étaient cotés aux mêmes prix que lorsque la rente 3 0/0 était à 73 et 73 50. Cependant, toutes les lignes ont été vivement demandées ces derniers jours. On avait vendu beaucoup de primes, dont 10 ou 15, avec des cours de 2 50 et de 5, et elles se trouvent maintenant dépassées par les prix du ferme. Or, comme c'est lundi prochain la réponse des primes pour la liquidation de quinzaine, on a commencé à faire des achats assez nombreux.

L'Orléans, qui depuis longtemps était sans variations et qui était toujours coté 1,160 à 1,165, s'est tout à coup réveillé, et a monté rapidement à 1,192 50. On commence à escompter le dividende d'octobre, qui sera probablement élevé.

Une des lignes les plus favorisées a été le Lyon à la Méditerranée, qui a monté de 840 à 861 50. Les mouvements de ce chemin sont, d'ailleurs facilités par le petit nombre des actions dont se compose le capital social, la Compagnie ayant limité son capital en actions, et émis un grand nombre d'obligations.

On a fait des achats importants depuis deux jours sur les actions du Midi. Elles étaient surtout recherchées à prime pour fin août. L'ouverture de la section de Bordeaux à Bayonne sera ouverte dans les premiers jours de septembre, ce qui a éveillé l'attention de la spéculation.

La diminution des recettes a arrêté le mouvement sur les actions de Rouen et du Havre, qui sont restées faibles au milieu de la hausse générale. On a détaché, à partir de lundi dernier, le dividende de 27 50 sur les actions de Rouen.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 3 jusqu'à celle du 10 août :

La rente 3 0/0 a monté de 70 75 à 72, et elle est restée à 72 au comptant; elle a monté à terme de 70 95 à 72 20.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 98 75 à 99; il est resté à 98 90 au comptant et à 98 95 à terme.

La Banque s'est tenue à 2,900; le Crédit foncier a fléchi de 592 50 à 580; il est resté à 587 50. Le Comptoir national a été coté à 587 50, coupon détaché (21 fr.), et il a repris à 590; il est resté à 580; le Crédit mobilier a monté de 682 50 à 700.

Les actions de Nord ont monté de 817 50 à 840. elles ont fermé à 835.

L'Est a varié de 777 50 à 782 50; il a fermé à 780. Les nouvelles de l'Est ont monté de 617 50 à 625; elles ont fermé à 622 50.

Lyon a monté de 940 50 à 955; il a fermé à 951 25 au comptant et à 952 50 à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 842 50 à 862 50; il a fermé à 860.

Genève a monté de 502 50 à 507 50; il est resté à 506 25.

Orléans a monté de 1,165 à 1,195; il est resté à 1,190.

Rouen a été coté à 970, coupon détaché; il est resté à 972 50.

Le Havre a repris de 567 50 à 575; il a fermé à 572 50.

Le Midi a monté de 605 à 615.

Le Grand-Central a monté de 490 à 500; il a fermé à 496 25.

L'Ouest a monté de 635 à 650.

Cherbourg a repris de 515 à 520.

Saint-Germain a monté de 680 à 692 50; il a fermé à 690.

Dijon a monté de 655 à 660; Dieppe, de 285 à 290; la Teste de 240 à 250; Sceaux, de 190 à 200.

Le chemin sarde a monté de 650 à 655.

Samedi. — Il y a eu une grande fermeté à la Bourse, quoique les affaires fussent peu animées. On continuait à vendre des primes à de très-minimes écarts, tant sur la rente que sur les actions de chemins de fer. Le 3 0/0 a monté de 70 95 à 71, tant au comptant qu'à terme Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 98 80, et il a monté à terme de 05 à 98 80. La Banque de France s'est tenue à 2,900; le Crédit foncier, à 585. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 681 75. Le Comptoir d'escompte a repris de 3 75 à 562 50. Le Nord a varié de 818 75 à 820; l'Est, de 776 25 à 775; les nouvelles de l'Est, de 620 617 50; Lyon, de 942 50 à 941 25; la Méditerranée, de 843 75 à 842 50; Orléans, de 1,166 25 à 1,165; le Midi, de 606 25 à 607 50; le Grand-Central, de 490 à 492 50. Saint-Germain s'est tenu à 682 50; Rouen, à 1,000; le Havre, à 565; Cherbourg, à 515. L'Ouest a repris de 7 50 à 640.

Lundi. — La rente était très-demandée et en hausse. Il y avait aussi un peu plus d'activité dans les affaires. Les chemins de fer étaient vivement recherchés Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 71 30, et à terme de 25 à 71 25; le 4 1/2 0/0, de 10 c. au comptant à 98 80, et a fléchi à terme de 10 c. à 98 75. La Banque s'est tenue à 2,900; le Crédit foncier, à 585. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 687 50. Le Comptoir national a fait 562 50. Le Nord a monté de 5 à 825; l'Est, de 2 50 à 777 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 620; Lyon, de 3 75 à 945; la Méditerranée, de 2 50 à 845; Orléans, de 5 à 1,170; le Midi, de 2 50 à 610. Le Grand-Central s'est tenu à 492 50. L'Ouest a monté de 1 25 à 642 50; Saint-Germain, de 5 à 687 50; le Havre, de 2 50 à 567 50. Rouen a été coté à 972 50, coupon détaché.

Mardi. — La hausse continue lentement, mais sans mouvements rétrogrades. Toutes les valeurs sont tenues avec une grande fermeté. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 71 45, et à terme de 25 71 50. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 10 c, à 99, et à terme de 15 à 98 70. La Banque a été cotée à 2,900; le Crédit foncier, à 585. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 692 50; le Nord, de 5 à 830; Lyon, de 3 75 à 918 25; Orléans, de 10 à 1,180; Rouen, de 2 50 à 975; le Havre, de 2 50 à 570; l'Ouest, de 375 à 645; Cherbourg, de 5 à 520; le Midi, de 2 50 à 612 50; le Grand-Central, de 2 50 à 495; Saint Germain, de 2 50 à 690; les actions nouvelles de l'Est, de 5 à 625. Les anciennes sont restés sans variation à 777 50; Genève, à 505.

Mercredi. — La hausse a encore fait des progrès sensibles, quoique le mouvement ait été un peu paralysé par une baisse de 3/8 sur les consolidés anglais. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 c. à 71 50, et à terme de 10 c. à 71 60. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 98 90, et il a monté à terme de 05 à 98 95. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit foncier a monté de 2 50 à 587 50; le Crédit mobilier, de 1 25 à 693 75. Le Comptoir national a fléchi de 10 à 580. Le Nord s'est tenu à 830; l'Est, à 777 50. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 2 50 à 622 50. Lyon a varié de 950 à 948 75; Orléans, de 1,180 à 1,187 50; Rouen, de 975 à 972 50; le Havre, de 575 à 570; la Méditerranée, de 850 à 853 75; Genève, de 507 50 à 506 25; le Midi, de 612 50 à 610. Le Grand-Central s'est tenu à 495; Cherbourg, à 520. L'Ouest a varié de 645 à 647 50.

Jeudi. — La note insérée ce matin au *Moniteur*, sur l'évacuation des principautés, a produit une forte hausse sur la rente dès le début du parquet. Les cours ont été ensuite demandés pendant toute la bourse. Le 3 0/0 a varié de 72 à 72 20, et il est resté à 72 20; le 4 1/2 0/0, de 98 90 à 99. La Banque a fait 2,905; le Crédit foncier, 590. Le Crédit mobilier a varié de 698 75 à 700; le Comptoir national, de 585 à 587 50; le Nord, de 840 à 835; l'Est, de 782 50 à 780; les nouvelles de l'Est, de 625 à 622 50; Lyon, de 952 50 à 951 25; Orléans, de 1,192 50 à 1,190; Rouen, de 975 à 976 25; le Havre, de 575 à 572 50. L'Ouest était à 650. Cherbourg, à 520; Dijon, à 660; le Midi, à 615. La Méditerranée a varié de 862 50 à 860; Saint-Germain, de 690 à 692 50; le Grand-Central, de 500 à 496 25.

Vendredi. — La hausse a continué aujourd'hui vendredi. La rente 3 0/0 a monté à 72 25; le 4 1/2 0/0, 99 60. La Banque a fait 2,915; le Crédit foncier 595; le Crédit mobilier, 725; le Comptoir national, 590; le Nord, 845; l'Est, 795; l'Est nouveau, 631 25; Lyon, 962 50; Méditerranée, 865; Orléans, 1200; Midi, 632 50; Central, 503 75; Ouest, 650; St-Germain, 700; Havre, 580; Rouen, 957 50.

LAVOUA.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 5 au 11 août 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 5 Compt.	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Compt.	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Compt.	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Compt.	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Compt.	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Compt.	Vendredi 11 Terme
710	0	99	400.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	Nord	920 »	920 »	925 »	927 50	930 »	930 75	930 »	930 »	935 »	937 50	945 »	945 »
tout.		99	72.000	500	tout	00 fr.	août février	Paris à Rouen	1005 »	1000 »	972 50	975 »	975 »	970 »	972 50	972 50	976 25	976 25	985 »	987 50
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobre.	Rouen au Havre	565 »	565 »	567 50	»	570 »	»	570 »	570 »	572 50	570 »	580 »	580 »
91	72	95	30.000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	285 »	»	285 »	»	290 »	»	»	»	»	»	290 »	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	345 »	»	»	»	330 »	»	330 »	»	330 »	»	330 »	»
tout	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobre avril	Saint-Germain	692 50	695 »	687 50	687 50	691 »	691 75	691 »	»	692 50	»	700 »	»
tout.	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	310 »	»	315 »	»	315 »	»	317 50	»	»	»	»	»
174	530	99	70.000	500	250	21 fr.	chaq. année	Ouest	640 »	»	641 25	641 25	645 »	»	647 50	647 50	650 »	645 »	650 »	650 »
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	200 »	»	200 »	»	205 »	»	»	»	200 »	»	200 »	»
1116	1170	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1165 »	»	1170 »	1170 »	1180 »	1180 »	1187 50	1187 50	1195 »	1195 »	1200 »	1200 »
627	721	99	250.000	500	tout	30 fr. 30.	mai novemb.	Est	775 »	776 25	777 50	770 25	777 50	778 75	777 50	778 75	780 »	»	800 »	795 »
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	617 50	647 50	620 »	618 75	625 »	625 »	623 50	622 50	622 50	635 »	636 25	631 25
393	512	99	240.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	941 25	942 50	945 »	947 75	938 75	944 75	945 75	948 75	951 25	954 50	962 50	962 50
»	227	99	80.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	»	»	505 »	505 »	505 »	505 »	506 25	505 »	505 »	506 25	510 »	510 »
458	612	99	90.000	500	300	16 fr	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	842 50	843 75	845 »	846 25	847 50	850 »	851 75	857 50	860 »	860 »	865 »	»
»	950	99	131.400	500	250	4 0/0 (1)	»	Chemins du Midi	607 50	606 25	610 »	608 75	612 50	610 »	610 »	611 25	615 »	616 25	627 50	632 50
»	52	99	16.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	240 »	»	»	»	»	»	»	»	250 »	»	255 »	»
150	915	99	180.000	500	250	4 0/0	avril octobr.	Grand Central	492 50	491 25	492 50	492 50	495 »	493 75	495 »	495 »	491 25	497 50	504 25	503 75
	»	99	50.000	500	300	4 0/0		St Rambert à Gren.	»	»	»	»	»	»	430 »	»	»	»	430 »	»
»	48	99	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	30	99	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	160.000	500	100	4 1/2 0/0	ai novemb.	Sarde Victor-Emm.	435 »	»	»	»	»	»	»	»	435 »	»	»	»

	Nombre	Valeur	Somme payée	Intérêts	Époques	Noms	Samedi 5 Compt.	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Compt.	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Compt.	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Compt.	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Compt.	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Compt.	Vendredi 11 Terme
(1) Pendant la durée des travaux.	»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	71 »	71 »	71 80	71 25	71 45	71 30	71 50	71 60	72 »	72 20	73 »	73 25
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	94 60	»	94 80	94 75	99 »	94 9.	98 90	»	99 »	»	99 60	»
	250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	70 05	»	»	»	»	»	71 50	»	71 »	»	72 85	»
	»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	94 95	»	»	»	»	»	94 90	»	99 »	»	99 6.	»
	113.350	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2900 »	»	2900 »	»	2900 »	»	2900 »	»	2915 »	»	2945 »	»
	120.000	500	tout	4» 25	janvier juillet	Crédit mobilier	681 25	682 50	687 50	690 »	692 50	693 75	691 75	695 »	700 »	703 75	720 »	725 »
	40.000	500	tout	31 25	janvier juin	Comptoir national	502 50	»	502 50	»	501 »	506 25	500 »	505 »	505 »	»	501 »	»
	50.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	585 »	»	582 50	580 »	585 »	585 »	587 50	587 50	590 »	»	595 »	595 »
	100.000	1.000	200	3 0/0	mai novembre	D° Obligations Cert.	930 »	»	935 »	»	931 »	»	»	»	940 »	»	940 »	»
	»	500	400	3 0/0	mai novembre	D° Obligations de 500	430 »	»	435 »	»	435 »	»	432 50	»	432 50	»	435 »	»
	»	100	tout	3 0/0	»	D° 10° d'Obligations	»	»	98 75	»	97 50	»	97 50	»	98 75	»	98 75	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date des emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts aux porteurs	Époques des tirages	Dates des paiements
1854.	150.000	75 ans	375	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	84.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	90 —	535	375	625	5 0/0	»	D°
1852.	1[illegible].333	99 —	»	tout.	500	4 0/0	»	janvier juillet
D°.	50.300	9. —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin
1849.	10.000	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.200	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1852.	15.606	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1853.	17.500	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	D°
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1846.	3.333	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°
1854.	130.000	» »	275	75	500	3 0/0	»	D°
1845.	3.887	72 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	1.900	69 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1846.	15.000	78 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre.
1848.	5.000	87 —	00	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
1853.	131.607	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°
18 3.	63.643	99 »	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°

Cours du 5 au 11 août 1854.

Noms des compagnies	5	7	8	9	10	11
Nord-Boulogne	306 25	305 25	306 25	305 »	304 25	306 25
Paris à Lyon	» »	1030 »	1030 »	1027 50	1030 »	1030 »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	510 »	540 »	510 »	510 »	540 »	540 »
D° Nouvelles 3 0/0	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
Est	501 25	502 50	501 25	504 75	500 »	500 »
Saint-Germain (nouvelles)	» »	»	» »	» »	» »	»
Versailles r. d.	» »	» »	»	» »	» »	»
Ouest	» »	905 »	» »	» »	902 50	» »
D° nouvelles	905 »	» »	905 »	905 »	902 50	900 »
Paris à Orléans	1015 »	» »	» »	» »	1020 »	» »
D° (Nouvelles 1848)	» »	» »	» »	» »	» »	» »
D° (Nouvelles 1852)	310 »	307 50	310 »	310 »	310 »	310 »
D° (Nouvelles 1854)	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »
Paris à Rouen	» »	» »	» »	» »	» »	» »
D° (nouvelles)	» »	» »	» »	1000 »	1000 »	» »
Rouen au Havre	» »	» »	1010 »	1010 »	1010 »	» »
D° (nouvelles)	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Grand-Central	290 »	» »	291 25	290 »	291 25	293 50
Rhône-et-Loire	» »	» »	» »	» »	» »	» »
D° 3 0/0	» »	» »	» »	» »	300 »	300 »
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	» »	» »	500 »	500 »	»	500 »

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 4 au 10 août 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	4	5	7	8	9
Nord	915 » à 918 75	925 » à 928 75	918 75 à 922 50	922 50 à 925 »	925 » à 927 50
Paris à Strasbourg	778 75 à 781 25	778 75 à 781 25	775 » à 777 50	777 50 à 780 »	780 » à 782 50
Orléans	1125 » à 1150 »	1125 » à 1150 »	1140 » à 1150 »	1150 » à 1175 »	1170 » à 1175 »
Paris à Rouen	1000 » à 1025 »	1000 » à 1025 »	1000 » à 1025 »	1000 » à 1025 »	1000 » à 1025 »
Rouen au Havre	565 » à 575 »	565 » à 575 »	565 » à 568 75	567 50 à 570 »	570 » à 572 50
Lyon	945 » à 947 50	947 50 à 950 »	947 50 à 950 »	947 50 à 950 »	950 » à 952 50
Ouest	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Union Vernet	500	131 75	Beaubrun....Charbon	1/8000	300	Tuyaux Chameroy	500	625	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale....Mar tim.	12.000	22 0/0 B.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches. Charbon.	500	50	Fers galvanisés	500	250	— Orléanaises.	1000	775	Lloyd franç....d°	5000	10 0/0 b.
Lire à la Bande	5000	7.400 »	Layon et Loire	1/1°50	401	Christofle	500	87.	— Tricycles.	500	125	Union des Ports. d°	5000	10 0/0 b.
Sambre inférieure	1000	1500	Bonnet et V m. a. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	24 »	— Batignollaises	1000	600	Mélusine....d°	2000	10 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n. p.	»	170	Gaz anglais....Paris.	2500	3000	Compagnie générale.	500	600	Sécurité....d°	5000	22 0/0 b.
Sucrerie française	1.000	1300	Montchanin. Charbon.	5000	»	— français....Paris.	500	1030	Lafecundes	500	6 0	Sauvegarde....d°	5000	6 0/0 b.
C° générale des Eaux	250	311 25	Azincourt...Charbon.	1/1500	1000 »	— parisien	1000	1200	Sylphides	500	310	Océan....d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes.....Asph.	1000	100 »	— Lacarrière. Paris	500	1090	Dames	500	4 5	Chambre....d°	2000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	500 »	Seyssel angl....Asph.	125	60	— Belleville	500	1150	Lebarrois papeterie	1000	1000	Indemnité....d°	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1200 p	Seyssel franç. Asph.	1000	190	— Nord Batignolles	500	550	Essonne papeterie	1000	»	Vigie....d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg......Zinc.	750	1010 »	Aveyron.....Forges.	2000	1100	— Ouest...Passy.	500	650	Journaux réunis	500	510	Nationale....Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie......Zinc.	375	315 »	Aubin.......Forges.	500	500	— Est. Vincennes.	500	»	Le Siècle	remb	400	Générale....d°	5000	600 0/0 b.
Eschweiler.....Zinc.	750	650	Montbrage....Forges.	750	500	— Wazemmes	500	160	Docks L. Napoléon.	250	217 »	Union....d°	5000	54 0/0 b.
La [illegible].....Zinc.	1000	1030 »	Alais.......Forges.	2000	1750	— Caen	1000	250 »	Palais de l'Industrie.	100	110 »	France....d°	5000	33 0/0 b.
Tenez.......Cuivre.	100	60	Chatillon.....Forges.	500	900	— Amiens	500	401	Glaces de St-Gobain.	7.400	32100	P[illegible]....d°	1000	1.000
Mouzaïa (Algérie)	100	11 25	Herserange...Forges	500	137 50	— Versailles	1000	415	— de Montluçon	300	290	Providence....d°	2500	25 0/0 b.
Carmaux (mines)	100	55	Mon[illegible]....Forges.	1000	1025	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1500 ex d.	Urbaine....d°	5000	6. 0/0 b.
Loire.......Charbon.	1/72315	620	Pro[illegible]....Forges.	1000	1165	— C° centrale	500	3.5	— d'Aix-la-Chapelle	375	385 »	Confiance....d°	5000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/240.0	485	Loire et Ardèche. Forg	4000	5000 »	Mess. imp. serv. mar.	5000	1040	Lin Maberly	500	520 »	Soleil....d°	5000	90 0/0 b.
Rhône-et-Loire Charbon.	400	254	Espérance.. Forges.	1000	965	— voitures	10000	40000	— Cohin	500	520	Nord....d°	1000	0 0/0 b.
Blanzy.....Charbon.	500	»	Ro[illegible].. Forges.	500	225	— Caillard	1000	6.0	— Pont-Remy	»	»	Globe....d°	500	pair
Chazotte....Charbon.	1/3516	315	Septèmes......Usine.	250	180	Gondoles parisiennes.	60	125	— Gamaches	500	235	Nationale....Vie.	5000	0 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	416	Phénix.....Usine.	750	910	Omnibus Entr. gén.	1000	1005 A	Richer....Vidanges	500	250	Générale....d°	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	390	Cail.........Usine.	500	780	— ch. de fer.	300	225	Herlet.....Sucrerie.	500	510 A	Union....d°	2000	3 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	130	Coré.........Usine.	250	215 »	— Favorites	500	1000	Scarpe.........d°	250	230	Phénix....d°	5000	3 0/0 p

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 729. 13e ANNÉE. — N° 33. SAMEDI, 19 AOUT 1854.

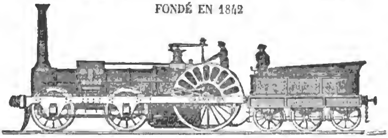
JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.



BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, New paper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La note de M. de Nesselrode, et surtout l'évacuation de la Valachie et de la Moldavie, ont fait entrevoir aux esprits les plus prévenus la possibilité d'une transaction, et les cours se sont ressentis de cette impression pacifique. Le 3 0/0, qui avait fermé jeudi 10 août à 72.50, s'est élevé à la bourse de samedi jusqu'à 73.60. S'il ne s'est pas maintenu à cette élévation, il faut l'attribuer à l'absence d'affaires, conséquence de la morte saison.

Nous donnons, selon notre habitude, la comparaison des cours des principales valeurs aux 10 et 17 août :

	10 août.	17 août.	Hausse.	Baisse.
3 0/0,	72 20	73 40	» 90	» »
Orléans,	1,195 »	1,205 »	10 »	» »
Nord,	837 50	845 »	7 50	» »
Strasbourg,	780 »	790 »	10 »	» »
Lyon,	952 50	960 »	7 50	» »
Méditerranée,	860 »	870 »	10 »	» »
Rouen,	976 25	975 »	» »	1 25
Midi,	616 25	628 75	12 50	» »
Crédit mobil.,	703 75	717 50	13 75	» »

Les recettes des chemins de fer continuent à progresser, à l'exception des recettes de Rouen et du Havre. La plus forte augmentation appartient cette fois à la ligne du Nord. Elle est de 15.6 0/0.

Le tableau ci-dessous présente la proportion des augmentations de chaque ligne dans l'ordre progressif :

Nord,	15.6 0/0.
Orléans,	15.5 0/0.
Lyon,	13.5 0/0.
Méditerranée (1),	12.1 0/0.
Grand-Central,	12.0 0/0.
Ouest,	7.1 0/0.
Est,	2.1 0/0.

La diminution
Sur le Rouen est de 13.0 0/0.
Sur le Havre, 8.5 0/0.

Nous disions, en commençant notre bulletin, que les derniers documents avaient impressionné les esprits dans le sens de la paix. On a remarqué, en effet, que la note de M. de Nesselrode énumérait comme base de transactions des principes généraux qui sont admis par toutes les puissances. Assurément, on ne sera pas d'accord immédiatement, quand des principes on arrivera aux faits. Mais l'admission des principes n'entraine-t-elle pas logiquement le débat des conditions? N'inaugure-t-elle pas forcément la phase des pourparlers? — C'est ce qui a paru assez probable à tout le monde. Le *Journal des Débats* constatait l'autre jour que les affaires d'Orient étaient entrées dans une phase nouvelle, mais il n'osait pas la caractériser. La Bourse paraît plus hardie que le *Journal des Débats* : elle l'appelle la phase pacifique.

F. Solar.

(1) Sur le réseau entier.

L'Emprunt turc.

Il y a bientôt deux ans, le gouvernement turc forma le projet d'effectuer un emprunt, dont le produit devait être employé à soutenir ou fonder une banque à Constantinople, et à régulariser le système des monnaies, si défectueux dans toute la Turquie.

Le prince Kalimaki, alors ambassadeur de la Sublime-Porte à Paris, négocia cet emprunt avec MM. Bechet, De Thomas et Ce, Ed. Blount jeune et les Messageries impériales, qui s'adjoignirent plusieurs maisons anglaises. Cet emprunt était de 50 millions; le gouvernement ottoman devait fournir 50,000 obligations de 1,200 fr. chacune rapportait 60 fr. d'intérêt, et remboursable à 1,200 fr. en quinze années. Ces obligations étaient acceptées par les contractants pour 1,000 fr., ce

qui représentait, en définitive, 6 0/0 au pair.

Grâce à l'influence des hommes honorables qui avaient souscrit cet emprunt, le public s'y associa avec empressement, et les obligations, émises à 1,000 fr., montèrent rapidement à 1,120 fr.

On pouvait, dès-lors, considérer le crédit turc comme fondé. Le gouvernement ottoman voyait s'ouvrir devant lui les grands marchés de Londres et de Paris ; l'on pouvait, avec l'aide des capitaux français et anglais, développer tous les éléments de richesse que la Turquie renferme, et il est probable que cet emprunt, en faisant entrer le gouvernement turc dans une voie de progrès et de prospérité, eût enlevé à la Russie tous les prétextes d'agression, puisés dans l'état de marasme où paraissait tombée la Sublime-Porte.

Malheureusement, le ministère turc ne comprit pas la situation que faisait à la Turquie, et l'avenir que lui présageait la conclusion de cet emprunt. Des intrigues agirent sur l'esprit du sultan, qui refusa de ratifier l'emprunt, et rappela son ambassadeur, le prince Kalimaki, pour le punir d'avoir fait une chose intelligente et utile.

Depuis lors l'agression brutale de la Russie, en forçant la Porte à déclarer la guerre, l'a obligée à des dépenses si considérables, qu'elle s'est trouvée dans la nécessité d'avoir recours au crédit ; des tentatives ont été faites ; elles ont toutes échoué, et ce qu'il y a de fâcheux à dire, c'est que ces tentatives ont toutes été faites et conduites avec une si grande maladresse, qu'en dépit de la bonne volonté des capitalistes anglais et français, rien n'a pu encore se conclure sérieusement.

La première faute commise par le gouvernement turc fut d'envoyer un délégué spécial pour l'emprunt, Namick-Pacha, lorsqu'il avait à Paris, à Londres, des ambassadeurs qui, par leur position et leurs relations, pouvaient mieux que tous autres amener à bien une affaire de cette nature. Namick-Pacha, ignorant les questions de crédit et les usages européens en pareille matière, commit l'imprudence d'accepter les propositions de MM. de Rothschild, qui lui offrirent d'ouvrir une souscription dans leurs bureaux pour compte du gouvernement turc. Il était évident que, dans une affaire de ce genre, MM. de Rothschild n'étant nullement engagés et n'ayant pris l'affaire qu'à commission, ces messieurs feraient peu d'efforts pour réussir, puisqu'ils étaient peu ou point engagés. Le public se montra en conséquence très-rétif, et la souscription échoua. Pourquoi le public aurait-il eu, en effet, une confiance plus grande que MM. de Rothschild, qui refusaient de se charger personnellement de l'emprunt, comme ils l'avaient fait pour d'autres affaires analogues ?

Cependant, la situation du Trésor turc rendait indispensable une conclusion ; on pouvait penser que l'insuccès du délégué Namick-Pacha déterminerait le ministère ottoman à charger les ambassadeurs à Londres et à Paris de négocier l'emprunt : la haute position de ces agents, la grande honorabilité qui les entoure et qu'ils justifient si complétement, indiquaient cette voie comme la plus habile en même temps qu'elle était la plus naturelle. Il n'en a pas été ainsi. Le ministère ottoman, dans un but que nous ne pouvons déterminer, et qui a donné lieu en France à d'étranges suppositions, le ministère ottoman disons-nous, a chargé deux négociants de Constantinople, MM. Durand et Black, de se rendre à Paris et à Londres pour négocier l'emprunt. Les instructions données à ces envoyés étaient très-larges ; ils avaient tous les moyens pour terminer promptement et facilement cette affaire ; malheureusement, ils l'ont conduite avec peu d'habileté. Au lieu de s'adresser directement aux banquiers influents, ils se mirent à la remorque d'intermédiaires douteux et conduisirent les choses de telle façon, qu'après avoir mécontenté le gouvernement français et indisposé tous les capitalistes influents, ils se sont rendus à Londres, où ils ont réuni quelques maisons de banque, et toutes ensemble ont accouché d'un emprunt *à commission*, divisé comme suit :

50 millions de francs	en 6 0/0 à 80 fr.	
25	d°	en 6 0/0 à 80 fr.
50	d°	en 6 0/0 à 85 fr.

Telles sont les conditions publiques.

Cependant, le gouvernement ottoman, prévenu de toutes les intrigues dont cet emprunt était l'objet, a révoqué les pouvoirs donnés à MM. Durand et Black, et par suite l'emprunt projeté à Londres aurait été annulé ; mais le traité entre les banquiers et les délégués ne devant expirer que le 22 courant, les banquiers ont cru pouvoir user du droit de faire, jusqu'au 22, une tentative pour obtenir des souscriptions.

Nous regrettons profondément la marche adoptée par les négociateurs ; car, avec un peu d'intelligence, il était facile d'obtenir des capitalistes français et anglais un concours très-large en faveur du gouvernement ottoman.

Du reste, nous ne doutons pas que le gouvernement turc, mieux dirigé, et conseillé par les ministres français, n'adopte enfin une marche plus conforme à nos mœurs et à ses véritables intérêts.

J. Mirès.

P. S. Des renseignements nouveaux qui nous parviennent de Londres complètent l'exactitude de nos appréciations : le traité passé entre MM. Blake et Durand, d'une part, MM. Goldsmith et Palmer, de l'autre, ne devant être résilié, faute d'exécution, que le 22 courant, la dépêche du gouvernement ottoman qui annule les pouvoirs de MM. Durand et Blake, n'a pas empêché MM. Goldsmith et Palmer de tenter un essai jusqu'au 22 courant.

Passé ce délai, de nouvelles négociations seront suivies avec le concours des ministres français et anglais.

Chemins de fer du Midi.

Les travaux touchent à leur fin sur la section de Bayonne. L'administration centrale a donné des ordres pour que tous les rails soient dirigés sur Dax, afin de les employer sur la section de Dax à Lamothe. Cette partie de la voie doit être terminée pour le 26 du mois. C'est un retard nouveau que devra subir l'ouverture de la section entre Dax et Bayonne. L'ouverture avait été annoncée pour le 15 août. L'inauguration sera faite par l'Empereur, qui aurait choisi ce jour pour le retour des eaux. La ligne ne sera livrée à la circulation au public que dans les premiers jours de septembre.

C. Devinа.

Isthme de Panama.

Dans son numéro du 12 de ce mois le journal *l'Illustration* rappelle la mission de MM. Garella et Courtines, ingénieurs, envoyés en 1844, par le gouvernement français, pour faire des études sur le percement de l'isthme de Panama. Il semblerait résulter de cet article que les deux ingénieurs français ont été unanimes pour proposer l'exécution d'un canal sur ce point du globe. Comme il n'en est pas ainsi, et qu'au contraire l'avis de M. Courtines diffère essentiellement de celui de M. Garella, nous croyons devoir constater cette divergence d'opinion dans l'intérêt des compagnies qui se préoccupent de l'entreprise du canal des deux Océans.

Nous trouvons, en effet, dans l'ouvrage publié en 1845 par M. Garella, que cet ingénieur propose l'exécution d'un canal maritime dans la direction de Chagres à Panama, et que la dépense en est évaluée à la somme de 125 millions de francs.

M. Courtines, qui n'a rien publié, mais qui a fait un rapport dont nous avons pris connaissance, porte la dépense à faire pour l'exécution du canal proposé par M. Garella, à la somme de 358 millions de francs, et il démontre qu'indépendamment des difficultés que présenterait une telle entreprise au point de vue financier, il y aurait à craindre que le canal fût dépourvu de l'eau nécessaire à son alimentation. Enfin, M. Courtines ajoute que les ports n'offrent pas la sécurité nécessaire et qu'on ne peut atteindre un mouillage convenable, sur le Pacifique, qu'au moyen d'un chemin de fer qui irait relier la côte avec les îles situées dans la baie de Panama.

Par suite du rapport précité et de la confiance qu'inspira l'ingénieur, il se forma en 1845 une Compagnie anglo-française, sous le nom de *Compagnie de l'isthme de Panama*, qui obtint la concession du chemin de fer proposé par M. Courtines. La crise financière de 1847 et la révolution de 1848 firent suspendre l'exécution de ce projet. Depuis lors une Compagnie purement américaine, présidée par M. Aspinwal, de New-York, a repris cette affaire, et elle exécute aujourd'hui le projet conçu par M. Courtines.

Au sujet du canal nous partageons l'opinion de cet ingénieur : si jamais on réalise cette grande entreprise, ce sera dans une autre direction que celle de Chagres à Panama.

C. Devinа.

Transport des troupes par chemins de fer.

Les transports des troupes par les chemins de fer ont pris, dans ces derniers temps, une extension sans exemple en France. Ces opérations, entièrement nouvelles, ont été pratiquées par un grand nombre de corps dépourvus de l'instruction suffisante que donne l'expérience, et cependant aucun accident n'a été signalé ; les mouvements d'ensemble ou de détail ont été exécutés sans qu'il y ait eu à modifier une seule des combinaisons de marche primitivement adoptées.

Ces résultats sont d'autant plus remarquables, qu'ils constatent la possibilité de donner aux mouvements des troupes le seul élément qui leur fit défaut, c'est-à-dire la faculté de parcourir en quelques heures des distances considérables. Ils sont dus, à la fois, aux soins et à la surveillance de l'administration de la guerre, ainsi qu'à la bonne volonté, à l'activité et à la parfaite entente des diverses Compagnies de chemins de fer, notamment des Compagnies de Paris à Lyon et du Nord.

Au premier abord, rien ne semble plus simple qu'un embarquement de troupes sur les voies ferrées; toutefois, cette opération présente des difficultés de plus d'un genre.

Le service des Compagnies de chemins de fer est réglé mathématiquement et doit faire face, à heures fixes, aux besoins si multipliés du commerce et de l'industrie. S'il est facile de satisfaire aux éventualités du service des militaires isolés et des petits détachements, en ajoutant aux convois quelques wagons, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de transporter des bataillons ou des corps dont l'effectif varie de 700 à 2,000 hommes avec armes et bagages. On ne peut distribuer ces hommes entre les trains du service courant; il faut organiser des trains militaires, réunir un matériel, des machines locomotives, et combiner les départs de manière à éviter toute collision avec les trains en route. La Compagnie de Paris à Lyon, pour les troupes dirigées sur l'Orient, a été la première à faire son éducation militaire ; la Compagnie du Nord vient d'achever la sienne ; toutes deux ont fait preuve d'une entente et d'une bonne volonté auxquelles nous nous plaisons à rendre la justice qu'elles méritent.

Indépendamment de ces difficultés matérielles, il en est d'un ordre tout différent. Il est indispensable de concilier les nécessités de la discipline avec les exigences du service du chemin de fer, et de perdre le moins de place possible, tout en casant les hommes de façon qu'ils puissent supporter un long voyage sans malaise. Il convient, en outre, de modifier momentanément quelques habitudes militaires, comme, par exemple, de distribuer les hommes en fractions correspondant à la capacité des wagons, sans tenir compte de l'organisation et de l'unité de compagnie. Tout cela doit être commencé et accompli dans un temps déterminé, sous peine de jeter la perturbation dans le service du chemin.

L'administration de la guerre a suivi ces opérations avec le plus grand soin ; chaque difficulté a été l'objet d'une étude et d'une solution destinée à réglementer la matière. Sans se départir d'aucune des précautions en usage, elle a fait désigner par le ministre, pour assister et coopérer aux mouvements de troupes par les chemins de fer, un officier d'état-major, M. le commandant de Coynart, que ses études en France et à l'étranger rendaient spécialement apte à cette importante mission. Le choix du ministre a été pleinement et heureusement justifié.

Il n'est pas sans intérêt de constater combien l'ordre et la régularité, dans les diverses parties de l'embarquement des troupes sur les chemins de fer, peuvent aider à l'accomplissement de ces opérations dans les meilleures conditions de sécurité et de célérité. Les chiffres suivants en donnent la preuve :

Un des premiers bataillons de ligne qui se soient embarqués (environ 1,000 hommes) a mis quarante minutes pour monter en wagons.

Un autre bataillon, de même force, a fait la même manœuvre en vingt minutes.

Douze minutes ont suffi à un troisième bataillon qui avait étudié les règlements sur la matière.

Une perte de temps de quinze à vingt-cinq minutes aurait des inconvénients graves dans le cas du transport d'un corps d'armée devant s'embarquer par trains successifs, à des intervalles déterminés. Ce retard peut occasionner l'envoi, non prévu, sur la ligne à parcourir, de locomotives de secours, et, par suite, multiplier les chances de rencontres et d'accidents.

Les chemins de fer ont transporté, dans ces derniers temps, de grandes quantités de poudre, du matériel de guerre, des voitures du train des équipages, enfin des détachements et des régiments de cavalerie.

Les transports de cavalerie sont plus compliqués que ceux d'infanterie. Il faut desseller les chevaux, ranger les selles, embarquer les chevaux et le fourrage, enfin placer les cavaliers.

Tous les wagons ne conviennent pas pour le transport des chevaux ; on emploie ordinairement des wagons à bestiaux de 1 mètre 90 centimètres de hauteur. On fait entrer, en moins de cinq minutes, six à huit chevaux ou mulets par wagon, selon sa longueur. Deux ou trois hommes les accompagnent ; ils ont des strapontins pour s'asseoir pendant la route ; le reste des hommes monte dans des wagons comme une troupe d'infanterie.

Des chevaux n'entrent pas toujours sans difficulté dans le wagon ; mais, une fois entrés, il est rare qu'ils ne restent pas tranquilles, rassurés qu'ils sont par la présence des cavaliers avec eux. On voit même la plupart de ces chevaux regarder sur la route, sans s'effrayer du passage des lomotives ; quelques-uns seulement laissent apercevoir de l'étonnement et de la peur. Aussitôt après le débarquement, ils peuvent fournir une étape.

Une demi-heure doit suffire à l'embarquement dans les wagons pour un escadron qui se rend compte des diverses parties de l'opération. Néanmoins, les escadrons de grosse cavalerie ont mis, les uns une heure un quart et une heure dix minutes, les autres seulement cinquante, quarante-cinq et quarante minutes.

L'activité qui règne aujourd'hui sur les chemins de fer français ne le cède en rien à celle que l'on signalait, pendant l'année 1853, en Russie et en Autriche.

On citait comme fait exceptionnel un mouvement effectué au mois de juin 1853, sur le chemin de fer de Moscou à Saint-Pétersbourg, de 18,000 hommes et de 5,000 chevaux, qui n'avait exigé que douze jours.

On regardait comme une opération très-active le transport, en trois jours, de 7,000 hommes à Prague (Autriche), à l'occasion du camp d'Olmutz.

Chacun des chemins de fer qui rayonnent autour de la capitale a contribué au transport des troupes par la voie ferrée; mais, à lui seul, et en moins de cinq semaines, le chemin du Nord a transporté plus de 40,000 hommes venant de toutes les directions et de tous les points de la France. Les mouvements ont dépassé 2,000 hommes par jour, sans qu'on ait changé une seule fois l'heure d'un train commercial ; les transports les plus considérables ont même quelquefois coïncidé avec le service si multiplié des dimanches.

On ne pouvait constater par une expérience plus complète la possibilité de faire servir en France les chemins de fer, sous la surveillance de l'administration de la guerre, à des opérations militaires et à des mouvements de troupes.

(Moniteur de l'Armée.)

Trafic des charbons anglais.

Pendant le mois de juillet de 1854, il a été livré, dans le port de Londres, 313,940 tonnes de charbons, etc., réparties ainsi qu'il suit, d'après le relevé donné par le *Mining Journal*, entre 1,119 cargaisons :

	Cargaisons.	Tonnes.
Newcastle,	415	131,994
Hartpool et West-Hart,	242	67,741
Sunderland,	194	57,421
Seaham,	138	34,302
Welsh,	35	8,512
Blyth,	23	4,332
Stockton et Middlesbro',	31	5,757
Scotch,	10	1,194
Yorkshire,	21	1,336
Menu charbon et escarbille,	10	1,351
	1,119	313,940

Il a été transporté sur le marché aux charbons pendant le mois de juillet, par les chemins de fer, 80,526 tonnes 1/2 de charbons. Pendant le même mois, 2,719 tonnes 1/2 ont été apportées par les canaux. L'augmentation dans le transport par les chemins de fer sur le transport par les canaux est donc de 77,817 tonnes, c'est-à-dire environ vingt-huit fois plus. Par les routes ordinaires, il n'a été apporté sur la place de Londres que 12 tonnes pendant la même période. La supériorité du transport est donc pour les chemins de fer.

En 1854, du 1er janvier au 31 juillet, les transports de charbons ont été moins considérables que pendant la même période de 1853.

	Cargaisons.	Tonnes.
On compte en 1853	7,053	1,977,450
en 1854	7,032	1,961,783
Diminution en 1854	21	15,667

Transports par les chemins de fer.

Nous trouvons encore dans le même journal le relevé comparatif des transports de charbon et de coke par les chemins de fer et les canaux en juillet 1854.

	Tonnes	cwt.
Le railway Great-Northen a transporté	36,479	17
Le railway North-Western a transporté	24,455	13
Le railway Eastern-Coun-		

ties a transporté	12,343	6
Le railway Great-Western a transporté	6,491	»
Le railway S.-Eastern a transporté	1,076	13
Total,	80,526	9

Chemins de fer. Transport total de juillet 1853	44,564	7
Canaux Transport total de juillet 1853,	928	10
Augmentation en faveur des chemins de fer,	43,635	07

Du 1er janvier au 31 juillet 1853 les chemins de fer avaient transporté 3,409,263 tonnes cwt; pendant la même période de 1854, le transport a été de 612,687 14 tonnes cwt; l'augmentation en faveur de 1854 est de 171,761 11.

Le transport par les canaux pendant le même période de 1854 a été de	17,665	4
Et de 1853,	11,250	10
Il y a aussi augmentation de tonnes pour les canaux.	6,414	14

C. Devina.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
Orléans,	1,020,228 »	137.470	15.5
Nord,	835,421 »	113,074	15.6
Ouest,	172,607 »	11,516	7.1
Est,	672,159 »	14,296	2.1
Lyon,	503,380 »	60,114	13.5
Méditerranée(1)	229,880 »	24,868	12.1
Gd central,	179,106 »	19,329	12.0

Lignes.	Recettes brutes.	Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
Rouen,	264,796 »	39,661	13.0
Havre,	113,180 »	10,610	8.5
Méditerranée(2)	176,210 »	28,801	14.0

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Tarragone a Reus. — Assemblée le 5 septembre, à 10 heures, au siége de la Compagnie. Déposer au moins quatre actions. Les intérêts échus au 30 juin se paient à la caisse Destrem, Mallet, Ragel et Ce.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Journaux réunis. — Intérêts, 1er juillet.

Caisse et journal des chemins de fer. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Nord. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

Orléans. — 32 fr. 10 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

Lyon. — 31 fr. 25 actions. Dividende et intérêts en déduction du versement de 100 fr. appelé au 1er juillet.

Chemins du Midi. — 5 fr. actions intérêts.

Grand-Central. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

Lyon a la Méditerranée. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

Crédit mobilier. — 25 fr. dividende.

Messageries. — 200 fr. dividende.

Glaces de Montluçon. — 12 fr. 50 dividende

Genève. — 4 fr. actions intérêts.

St-Rambert. — 4 fr. intérêts.

Banque de France. — 112 fr. dividende.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Ponts-Vergniais. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

Préfecture de la Seine. — 1er septembre, à 10 heures du matin, 11e tirage des obligations de l'emprunt 1849.

C. Devina.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (1re Ch.).

Présidence de M. de Vergès.

Audience du 11 août.

CHEMIN DE FER. — TRAVAUX PUBLICS. — FAILLITE DE L'ENTREPRENEUR. — DEMANDE CONTRE LES SYNDICS. — COMPÉTENCE.

Lorsqu'un domicile a été élu par un entrepreneur pour l'exécution du marché, c'est à ce domicile que doivent être portées, nonobstant sa faillite survenue depuis, les demandes formées contre ses syndics, en tant qu'elles se réfèrent à cette exécution.

Les clauses et conditions générales des entreprises mises en œuvre par la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, portent : « Art. 3. L'entrepreneur est tenu d'élire domicile à Paris, pour l'exécution du marché. — Art. 41. A moins de conventions contraires, les contestations seront déférées au Tribunal de commerce de la Seine.... » Le sieur Laclaverie est un des entrepreneurs qui ont accepté ces conditions. Il est tombé en faillite au cours de ses travaux. La Compagnie a assigné ses syndics devant le Tribunal de commerce de Paris, à l'effet de les faire condamner à évacuer les chantiers ou magasins par lui occupés. Ceux-ci ont proposé un moyen d'incompétence tiré de l'art. 59 du Code de procédure, d'après lequel ils devaient être assignés devant le Tribunal de leur domicile, nonobstant l'art 3 du cahier des charges; cet article, en effet, stipule l'élection de domicile dans la vue de l'exécution du marché, et la demande est précisément l'opposé de cette exécution.

Mais, par jugement du Tribunal de commerce du 4 mai 1854 :

« Le Tribunal,

» Attendu que (sans s'arrêter, en raison de l'état de faillite de Laclaverie, aux termes de la clause compromissoire stipulée dans l'art. 41 des conditions générales de l'entreprise), il est constant que, d'après la soumission faite par ledit Laclaverie, représenté aujourd'hui par des syndics, le paiement des travaux devait être effectué, soit à Paris, soit à Bordeaux au choix de la Compagnie, et ce conformément aux dispositions de l'art. 3 du cahier des charges, qui stipulent que l'entrepreneur est tenu d'élire domicile à Paris pour l'exécution des marchés qu'il serait obligé de passer; qu'il ressort de ce qui précède qu'il y a là attribution de juridiction; que l'on ne saurait d'ailleurs invoquer, ainsi que le prétendent les défendeurs, les termes de l'art. 59 du Code de procédure civile, attendu que, dans l'espèce, il ne s'agit pas d'une contestation née de la faillite; que le différend qui divise les parties peut fort bien être jugé, abstraction faite de l'état de faillite; qu'il s'ensuit que le Tribunal de commerce de Paris est compétent;

» Retient la cause; ordonne de plaider au fond, et, faute par les défendeurs de ce faire, donne contre ces derniers défaut pour le profit être adjugé à huitaine, dépens réservés. »

Appel par les syndics, et sur les plaidoiries de Me Nouguier pour les syndics, Duvergier pour la Compagnie, et conformément aux conclusions de M. Goujet, substitut du procureur-général impérial,

« La Cour,

» Considérant qu'aux termes des art. 3 et 41 du cahier des charges général accepté par Laclaverie le 27 mai 1853, Laclaverie a élu domicile à Paris pour l'exécution de son marché et a reconnu la compétence du Tribunal de commerce de la Seine pour toute contestation s'y référant;

» Considérant que l'engagement contracté par Laclaverie était nécessairement obligatoire pour les syndics de sa faillite, et qu'il n'est pas d'ailleurs contesté que les difficultés existant entre les syndics et la Compagnie ne se réfèrent à l'exécution du marché;

» Adoptant, au surplus, les motifs des premiers juges;

» Confirme. »

(1) Avec le nouveau réseau.
(2) Sans le réseau nouveau. Diminution par suite de la suspension de la foire de Beaucaire.

Comptoir d'escompte de Paris.

STATUTS.

TITRE PREMIER.

Objet et dénomination de la Société. — Fonds social.

Article 1er. La Société anonyme, formée par acte passé le 10 mars 1848, devant Me Esnée et son collègue, pour l'administration et l'exploitation du Comptoir national d'escompte de Paris, dont le terme devait, conformément au décret d'institution, avoir lieu au 18 mars 1851, qui ensuite a été prorogée de six ans à partir dudit jour, pour finir au 18 mars 1857, est prorogée de nouveau pour trente années qui partiront de cette dernière date, aux clauses et conditions énoncées aux articles qui vont suivre.

Cette Société prend la dénomination de Comptoir d'escompte de Paris.

Art. 2. Le fonds social de trente-trois millions trois cent trente-trois mille cinq cents francs, qui, après le retrait de la garantie de l'Etat et de la ville de Paris, fixé au 31 décembre 1854, doit être réduit à vingt millions, peut être élevé à quarante millions, avec l'autorisation du ministre des finances.

Toute émission nouvelle faite antérieurement au 31 décembre 1854 dégagera par avance la ville et l'Etat par moitié de la garantie qu'ils ont fournie, et ce jusqu'à concurrence des sommes encaissées par suite de cette émission.

Une publication dans les journaux d'annonces légales fera connaître, au 31 décembre 1854, le montant du capital alors réalisé.

Art. 3. Toutes les émissions seront faites par les soins du Conseil d'administration, à un taux fixé par lui et soumis à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires.

Les actions ne pourront être délivrées au-dessous du pair.

Art. 4. Les actions sont de 500 fr. chacune; elles sont au porteur.

Elles ne seront remises aux ayants droit qu'après leur paiement intégral.

Elles pourront être déposées au Comptoir contre un récépissé nominatif.

Art. 5. Les actionnaires du Comptoir ne sont responsables que jusqu'à concurrence du montant de leurs actions.

Art. 6. Chaque action donne droit, dans la propriété de l'actif social et dans le partage des bénéfices, à une part proportionnelle au nombre des actions émises.

Art. 7. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale.

Art. 8. Toute action est indivisible. La Société ne reconnaît qu'un propriétaire pour une action.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

TITRE II.

Des opérations du Comptoir.

Art. 9. Les opérations du Comptoir consistent:

1° A escompter les effets de commerce payables à Paris, dans les départements et à l'étranger; les engagements souscrits à l'ordre des Sous-Comptoirs de garantie créés auprès de lui; les billets à son ordre, accompagnés de récépissés de dépôt de marchandises dans les magasins généraux agréés par l'Etat; et, en général, toutes sortes d'engagements à ordre et à échéance fixe, résultant de transactions commerciales ou industrielles;

2° A faire des avances sur rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles ou de crédit, constituées en Sociétés anonymes françaises, mais seulement jusqu'à concurrence des deux tiers de la valeur au cours de ces rentes ou actions, et à la condition que ces avances ne seraient faites que pour 90 jours au plus, et n'excéderaient jamais dans leur ensemble le cinquième du capital social réalisé et la moitié de la réserve;

3° A se charger de tous paiements et recouvrements à Paris, dans les départements et à l'étranger; à fournir et à accepter tout mandats, traites et lettres de change dont la couverture aurait été préalablement faite, soit en marchandises déposées dans les magasins généraux, soit en espèces, soit en valeurs agréées par le Conseil d'escompte; à se charger du recouvrement de tous arrérages de rentes ou intérêts et dividendes d'actions, de l'achat ou de la vente, pour le compte de tiers, et moyennant commission convenue, de toutes espèces de fonds publics et valeurs industrielles;

4° A ouvrir toutes souscriptions à des emprunts publics ou autres et pour la réalisation de toutes Sociétés anonymes, mais toujours pour le compte de tiers, et moyennant commission convenue, sous cette réserve qu'aucune souscription pour des emprunts sur fonds étrangers ou pour la réalisation de Sociétés étrangères ne pourra avoir lieu sans l'autorisation du ministre des finances;

5° A recevoir en compte courant, et jusqu'à concurrence d'une fois et demie le capital réalisé, les fonds qui lui seraient versés, à un taux d'intérêt déterminé par le Conseil d'administration, le solde au crédit de ces comptes courants ne pouvant jamais dépasser la limite fixée;

6° Enfin, à recevoir en dépôt, moyennant un droit de garde, toutes espèces de titres et valeurs.

Toutes autres opérations sont interdites.

Art. 10. Le Comptoir n'admettra à l'escompte que les effets de commerce revêtus de deux signatures au moins, et dont l'échéance ne pourra excéder cent cinq jours pour le papier payable à Paris, et soixante-quinze jours pour le papier payable dans les départements.

Pour les effets sur les départements, l'échéance pourra être étendue à quatre-vingt-dix jours, mais seulement à l'égard des effets payables sur les places où il existera une succursale de la Banque de France.

Il ne sera admis à l'escompte aucun effet d'une échéance de moins de cinq jours.

Art. 11. L'une des signatures exigées par l'article précédent peut être suppléée par un récépissé de marchandises déposées dans un magasin public, conformément aux dispositions des décrets des 21 mars et 23 août 1848.

Dans ce cas, l'échéance des effets ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix jours, et la proportion des sommes avancées ne peut être supérieure aux trois quarts de la valeur nette des marchandises déposées.

Le débiteur a le droit d'anticiper sa libération; il lui est tenu compte des intérêts pour le temps restant à courir, sous déduction d'une bonification de dix jours au profit du Comptoir.

Art. 12. Le taux et les conditions de l'escompte, des recouvrements, des comptes courants et des émissions de traites ou mandats, sont réglés par le Conseil d'administration.

Art. 13. Le montant cumulé du passif, y compris les traites ou mandats à échoir, et des effets en circulation avec l'endossement ou la garantie du Comptoir, ne doit jamais excéder six fois le capital réalisé.

Art. 14. Une situation, arrêtée à la fin de chaque mois par le Conseil d'administration, sera publiée dans les premiers jours du mois suivant par les soins de la direction.

Cette publication aura lieu dans les journaux d'annonces légales du département de la Seine.

Elle fera connaître, indépendamment du bilan du Comptoir, le montant des effets en circulation endossés ou garantis par cet établissement.

TITRE III.

Comptes semestriels, dividendes, fonds de réserve.

Art. 15. Tous les six mois, les livres et les comptes seront arrêtés et balancés, et il sera réparti, s'il y a lieu, un dividende aux actionnaires; ce dividende se composera des bénéfices nets et réalisés, acquis pendant le semestre.

Les créances en souffrance ne pourront être comprises dans le compte de l'actif pour un chiffre excédant la moitié de leur valeur nominale.

Lorsque les bénéfices s'élèveront par semestre à plus de 2 0/0 du capital réalisé, il sera exercé sur l'excédant une retenue d'un quart, dont le montant sera attribué au fonds de réserve; le surplus sera réparti entre toutes les actions.

Si le dividende d'un ou de plusieurs semestres n'atteignait pas 2 0/0 du capital réalisé, la somme nécessaire pour le porter à cette proportion pourra être prise sur le fonds de réserve.

Art. 16. Lorsque le fonds de réserve aura atteint le quart du capital réalisé, le prélèvement affecté à sa création sera suspendu; il reprendra son cours si la réserve vient à être entamée.

A l'expiration de la Société et après liquidation de ses engagements, la réserve sera partagée entre toutes les actions réalisées.

Art. 17. Tous dividendes dûment annoncés dans les journaux désignés ci-dessus, et non réclamés dans les cinq ans de leur exigibilité, sont prescrits au profit de la Société, conformément à l'art. 2277 du Code Napoléon.

TITRE IV.

De l'Administration du Comptoir.

Art. 18. Le Comptoir d'escompte est administré par un Conseil composé de quinze membres, pris parmi les actionnaires, indépendamment d'un premier et d'un deuxième directeur; il est surveillé par un Comité de trois censeurs.

Le premier directeur, ou, en son absence, le deuxième directeur préside le Conseil; en cas d'empêchement de tous deux, le Conseil choisit le président parmi ses membres.

Art. 19. Les administrateurs et les censeurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

En entrant en fonctions chacun d'eux est tenu de justifier de la propriété de vingt actions complétement libérées, qui sont inaliénables

pendant la durée de ses fonctions, et dont les titres restent déposés dans la caisse de la Société.

Les administrateurs sont renouvelés par cinquième chaque année, et les censeurs par tiers.

Les censeurs sortants seront désignés par le sort, pour les deux premières années, et ensuite par l'ordre d'ancienneté. Les administrateurs aujourd'hui en fonctions continueront à être renouvelés par ordre d'ancienneté.

Les administrateurs et les censeurs peuvent toujours être réélus.

Art. 20. Dans le cas de retraite, de décès ou d'empêchement permanent d'un ou de plusieurs administrateurs ou d'un des censeurs, il pourra être pourvu à leur remplacement provisoire jusqu'à la première assemblée générale, soit par le Conseil d'administration, soit par les censeurs en exercice.

Toutefois, si, par l'effet d'une cause quelconque, le nombre des administrateurs nommés par l'assemblée générale était réduit à moins de huit, ou celui des censeurs à moins de deux, l'assemblée serait immédiatement convoquée à l'effet de compléter le Conseil d'administration ou le Comité de censure

Les membres nommés en exécution des dispositions qui précèdent ne demeurent en fonctions que pendant le temps restant à courir sur l'exercice de leurs prédécesseurs.

Art. 21. Les fonctions des administrateurs et des censeurs sont gratuites.

Ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale.

Les directeurs ont seuls droit à un traitement.

Art. 22. Les directeurs sont nommés par l'assemblée générale sur la présentation du Conseil d'administration; ils peuvent également être révoqués par cette assemblée sur la proposition du Conseil.

Leur nomination est soumise à l'approbation du ministre des finances.

Ils doivent être propriétaires chacun de quarante actions. Ces actions sont respectivement affectées, par privilége, à la garantie de la gestion de chacun des directeurs, et demeurent inaliénables jusqu'après l'apurement de ses comptes; elles sont déposées dans la caisse de la Société.

Le traitement des directeurs est fixé par le Conseil d'administration.

Art 23. En cas d'absence ou d'empêchement des directeurs, leurs fonctions sont provisoirement déléguées par le Conseil à l'un des administrateurs ou à un autre mandataire.

Art. 24. Le Conseil d'administration peut, pour des causes graves, suspendre les directeurs par une décision prise à la majorité de dix voix au moins.

Il convoque alors immédiatement l'assemblée générale pour lui rendre compte des motifs de la suspension; cette assemblée révoque s'il y a lieu, et remplace les directeurs.

Art. 25. Le Conseil nomme, chaque année, un secrétaire, choisi parmi les administrateurs, et qui peut être indéfiniment réélu.

Cette nomination est faite à la majorité absolue, au premier tour de scrutin, et ensuite à la majorité relative.

Art. 26. Le Conseil d'administration se réunit au moins une fois par semaine.

Il se réunit extraordinairement toutes les fois que la direction le juge nécessaire ou que la demande en est faite par trois administrateurs ou par deux censeurs.

Deux administrateurs pris à tour de rôle sont, pendant une semaine, spécialement chargés de suivre chaque jour les opérations du Comptoir et d'assister au Conseil d'escompte.

Art. 27. Aucune délibération n'est valable sans le concours d'un directeur, de huit administrateurs, et la présence de l'un au moins des censeurs.

Les administrateurs et les directeurs ont voix délibérative.

Les censeurs n'ont que voix consultative.

Les résolutions sont prises à la majorité absolue des voix; en cas de partage, la voix du président est prépondérante

Art. 28. Le Conseil tient registre de ses délibérations, lesquelles, après que la rédaction en a été approuvée, sont signées par le président et le secrétaire, ou par les membres qui les suppléent en cas d'empêchement.

Les copies et extraits de ces délibérations, à produire en justice ou ailleurs, sont certifiés par le premier ou le deuxième directeur, ou par le membre du Conseil qui a présidé la séance.

Art. 29. Le Conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires de la Société.

Sur la proposition de la direction, il fixe l'organisation des bureaux, les appointements et salaires des agents ou employés, et les dépenses générales de l'administration, lesquelles doivent être déterminées chaque année et d'avance.

Il nomme, sur la proposition de la direction, le caissier, les agents et employés; il détermine leurs attributions; fixe, s'il y a lieu, le chiffre de leurs cautionnements et en autorise la restitution; il les révoque.

Il arrête les règlements du régime intérieur.

Il autorise, dans les limites des statuts, toutes les opérations du Comptoir et en détermine les conditions; il fixe le taux de l'escompte et les sommes à y employer; il autorise l'ouverture des comptes courants.

Il détermine l'emploi des fonds de la réserve, et décide s'il y a lieu d'acheter un immeuble pour y établir le siége de la Société.

Il autorise tous traités, transactions et compromis, toutes acquisitions d'immeubles, d'objets mobiliers, de créances et autres droits incorporels reconnus nécessaires pour le recouvrement des créances de la Société, toutes cessions des mêmes droits, avec ou sans garantie, tous désistements d'hypothèques, abandons de droits réels ou personnels, mainlevées d'inscription ou d'opposition, avec ou sans paiement; enfin, toutes actions judicaires, tant en demandant qu'en défendant.

Ces actions sont exercées en son nom, poursuite et diligence du directeur.

Il arrête les bilans semestriels et les comptes qui doivent être soumis à l'assemblée générale des actionnaires.

Il fait, chaque année, à cette assemblée, un rapport sur les comptes et sur la situation des affaires sociales.

Ce rapport est imprimé et distribué à chacun des membres de l'assemblée; des exemplaires en sont immédiatement adressés au ministre des finances, au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au préfet de la Seine, à la Chambre de commerce de Paris, et au Tribunal de commerce de la même ville.

Art. 30. La direction est chargée, sous l'autorité du Conseil, de la gestion des affaires sociales.

Elle représente la Société vis-à-vis des tiers pour l'exécution des décisions du Conseil.

Elle signe la correspondance, les acquits ou endossements d'effets, les acceptations, les quittances des sommes dues à la Compagnie, les mandats sur la Banque, les traites ou mandats à ordre, les désistements d'hypothèques et mainlevées d'inscriptions ou d'oppositions, les conventions, marchés et transactions, et généralement tous actes portant engagement de la part de la Société.

Elle signe, conjointement avec deux administrateurs, les titres provisoires ou définitifs des actions

Elle dirige le travail des bureaux.

Elle peut suspendre de leurs fonctions les employés et agents placés sous ses ordres, sauf à en référer au Conseil d'administration dans sa première réunion.

Elle peut, avec l'autorisation du Conseil, constituer des mandataires pour un ou plusieurs objets déterminés.

La direction pourra toujours, après une délibération première du Conseil d'administration et avant de mettre à exécution les mesures adoptées, provoquer sur le même objet une seconde délibération du Conseil dans les trois jours qui suivront.

Les pouvoirs attribués à la direction par les statuts sont exercés par le premier directeur, ou, en cas d'empêchement, par le deuxième directeur

Art. 31. Le Conseil d'administration est assisté d'un Comité d'escompte. Ce Conseil est composé par spécialité d'industries.

Les membres sont nommés par le Conseil d'administration qui en détermine le nombre.

Les deux membres du Conseil d'administration de service font partie du Comité d'escompte, qui se réunit tous les jours non fériés.

Art. 32. Les censeurs veillent à la stricte exécution des statuts et des règlements du Comptoir; ils exercent leur surveillance sur toutes les parties de l'établissement; ils peuvent assister aux réunions du Comité d'escompte; les livres, la comptabilité, et généralement toutes les écritures sociales, doivent leur être communiqués à toute réquisition.

Ils peuvent, à quelque époque que ce soit, vérifier l'état de la caisse et du portefeuille de la Société.

Ils examinent les inventaires et les comptes semestriels.

Ils proposent toutes les mesures qu'ils croient utiles, et si leurs propositions ne sont pas adoptées, ils peuvent en requérir la transcription sur le registre des délibérations.

Ils rendent compte à l'assemblée générale, dans chacune de ses réunions, de la surveillance qu'ils ont exercée.

Leur rapport est imprimé et distribué à la suite de celui du Conseil d'adminitration.

Ils ont le droit, quand leur décision est prise à l'unanimité, de requérir une convocation extraordinaire de l'assemblée générale.

TITRE V.

Assemblée générale.

Art. 33. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose de tous les actionnaires possédant au moins dix actions.

Pour avoir le droit de faire partie de l'assemblée générale, les actionnaires doivent déposer leurs actions au siége de la Société, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Il leur est délivré, en échange, un récépissé

nominatif qui leur sert de carte d'entrée à l'assemblée générale.

La liste des actionnaires qui ont effectué le dépôt de leurs actions est arrêtée par le Conseil d'administration; elle porte, à côté du nom de chacun d'eux, le nombre des actions dont il est propriétaire.

Cette liste est tenue à la disposition de tous les actionnaires qui veulent en prendre connaissance; le jour de la réunion elle est déposée sur le bureau.

Art. 34. L'assemblée générale se réunit une fois par an, dans le courant du mois de juillet

Elle se réunit en outre extraordinairement dans les cas prévus par les art. 20, 24, 32, 46, 47, 48 et 49, et toutes les fois que le Conseil en reconnaît l'utilité.

Art. 35. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, un mois au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux d'annonces légales.

Cet avis doit contenir l'indication sommaire de l'objet de la réunion.

Art. 36. Les délibérations de l'assemblée générale ne sont valables, dans une première réunion, qu'autant que cent actionnaires au moins, non compris les membres du Conseil d'administration et du Comité de censure, y ont participé.

L'assemblée devra réunir un sixième au moins du fonds social.

Art. 37. Si ces conditions ne sont pas remplies sur une première convocation, il en est fait une seconde dans les mêmes formes et avant le terme de quinzaine.

Dans ce cas, le délai entre la convocation et la réunion de l'assemblée est réduit à vingt jours, et le délai pour le dépôt des actions à dix jours.

Les membres présents à la seconde réunion délibèrent valablement, quel que soit leur nombre et celui des actions possédées par eux, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

Les délibérations ne peuvent porter, dans aucun cas, sur les questions spéciales qui sont réglées par l'art. 42 ci-après.

Art. 38. L'ordre du jour est arrêté par le Conseil d'administration; il n'y sera porté que les propositions émanant de ce conseil, et celles qui lui auront été communiquées huit jours au moins avant la convocation de l'assemblée générale, avec la signature d'actionnaires possédant ensemble un sixième au moins du fonds social.

Aucun autre objet que ceux à l'ordre du jour ne peut être mis en délibération.

Art. 39. L'assemblée est présidée par le premier ou le deuxième directeur, ou, à leur défaut, par l'administrateur que le Conseil désigne.

Les deux plus forts actionnaires présents, et, sur leur refus, ceux qui les suivent dans l'ordre de la liste jusqu'à acceptation, sont appelés à remplir les fonctions de scrutateurs.

Les fonctions de secrétaire sont remplies par le secrétaire du Conseil; à son défaut le bureau désigne le secrétaire.

Art. 40. Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Dix actions donnent droit à une voix, sans qu'aucun actionnaire puisse avoir plus de dix voix, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède.

Art. 41. L'assemblée générale entend le rapport du Conseil d'administration sur les opérations du Comptoir et la situation des affaires sociales, ainsi que le rapport des censeurs.

Elle approuve ou rejette les comptes.

Elle procède à l'élection des administrateurs et des censeurs qu'il y a lieu de nommer en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou devenues vacantes.

Ces nominations s'effectuent par bulletins secrets et individuels, à la majorité absolue des suffrages des membres présents.

Après deux tours de scrutin, s'il ne s'est pas formé de majorité absolue, l'assemblée procède au ballottage entre les deux candidats qui ont réuni le plus de voix au second tour.

Lorsqu'il y a égalité de voix au scrutin de ballottage, l'avantage appartient au plus âgé.

Art. 42. Sur la proposition du Conseil d'administration, l'assemblée générale statue sur les questions d'augmentation du fonds social au delà de quarante millions de francs, de modifications ou additions à faire aux statuts, et de dissolution anticipée de la Société; enfin, elle confère, par ses délibérations, au Conseil d'administration, les pouvoirs nécessaires pour les cas qui n'auraient pas été prévus.

Les délibérations relatives aux divers objets énumérés au présent article ne peuvent être prises que dans une assemblée réunissant le sixième au moins du fonds social, et à la majorité des voix des membres de l'assemblée et des trois quarts en somme des actions représentées.

Art. 43. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires, même les absents et les dissidents.

Elles sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par les membres composant le bureau.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres de l'assemblée et celui de leurs actions, demeure annexée à la minute du procès-verbal; elle est revêtue des mêmes signatures.

Art. 44. La justification à faire, vis-à-vis des tiers, des délibérations de l'assemblée, résulte de copies ou extraits certifiés conformes par le président.

TITRE VI.

Modifications aux statuts. — Prorogation de la Société.

Art. 45. Lorsque l'assemblée générale, conformément à l'art. 42, a voté des modifications aux statuts, le Conseil d'administration est de plein droit autorisé à suivre auprès du gouvernement l'obtention de son approbation aux modifications adoptées, à consentir les changements qui seraient exigés, et à réaliser les actes qui doivent consacrer ces modifications.

Art. 46. Un an au moins avant l'époque fixée pour l'expiration de la Société, les actionnaires, réunis en assemblée générale et représentant la moitié au moins du fonds social, décideront s'il y a lieu de demander au gouvernement la prorogation de la Société.

TITRE VII.

Dissolution. — Liquidation.

Art. 47. Si, par des événements quelconques, le capital social se trouvait réduit aux trois quarts, l'assemblée générale serait immédiatement convoquée à l'effet de délibérer sur la convenance d'une dissolution anticipée de la Société.

La délibération qui ordonnerait cette dissolution ne pourrait être prise que dans les formes et sous les conditions déterminées au deuxième paragraphe de l'art. 42.

Art. 48. Si le capital était réduit à moitié, les actionnaires en seraient prévenus en assemblée générale, et la liquidation aurait lieu de plein droit.

Art. 49. A l'expiration de la Société, si elle n'est pas prorogée, ou en cas de dissolution anticipée, l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, règle le mode de liquidation et nomme les liquidateurs chargés d'y procéder, sous l'autorité du Conseil d'administration et la surveillance du Comité de censure.

Le Conseil pourra, en vertu d'une délibération de l'assemblée générale, remplissant les conditions exigées par l'art. 42, céder et transporter à une autre Société les droits, actions et obligations de la Société dissoute.

Pendant le cours de la liquidation, les pouvoirs de l'assemblée générale se continuent comme pendant l'existence de la Société.

Elle a notamment le droit d'approuver les comptes de la liquidation et d'en donner quittance.

TITRE VIII.

Contestations.

Art. 50. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la Société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

Toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile élu par l'actionnaire, sans avoir égard à la distance du domicile réel.

A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires, au parquet de M. le procureur impérial près le Tribunal de première instance de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraînera attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

TITRE IX.

Dispositions transitoires.

Art. 51. Jusqu'au 31 décembre 1854, le capital fourni par l'État et la ville de Paris garantit, jusqu'à due concurrence, les pertes qui pourraient résulter des opérations du Comptoir.

Ces pertes seront supportées :

Pour trois cinquièmes par les actionnaires;

Pour un cinquième par la ville de Paris;

Et pour un cinquième par l'État.

Il ne pourra être exercé de recours, le cas échéant, sur les obligations qui représentent l'engagement de la ville et de l'État, que pour l'exécution de cette garantie.

La ville et l'État ne se réservent aucune part dans les bénéfices à raison de leur intervention.

Art. 52. Jusqu'à l'époque où cessera sa garantie, la ville de Paris sera représentée près du Comptoir par trois délégués choisis au sein de la Commission municipale.

Ces délégués pourront assister, avec voix consultative, aux séances des Conseils d'administration et d'escompte, aux assemblées générales des actionnaires prévues par les statuts, et suivront toutes les opérations du Comptoir dans l'intérêt de la ville de Paris.

Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer.

Rapport fait à la Chambre de commerce de Boulogne sur-Mer sur le régime des douanes, — sur la question des houilles, — sur celle des aciers employés dans la fabrication des plumes métalliques.

(SUITE)

Du reste, autre fait remarquable : en même temps que nous demandons chaque année de plus fortes quantités de lin au dehors, nous exportons davantage de celui de notre sol.

EXPORTATIONS.

Lin teillé et peigné.

1847,	373,706 kilog.
1848,	215,921
1849,	212,169
1850,	697,371
1851,	637,758
1852,	605,399

Cependant les droits sur les *lins teillés* et les *étoupes* sont encore de 55 fr. la tonne par navires français. Au prix moyen de 1300 fr les 1000 kilogrammes, c'est environ 4 0/0 de la valeur. Le droit sur le *chanvre* teillé, étoupes comprises, est de 88 fr. la tonne, soit 8 0/0 de la valeur.

Pour l'un et l'autre la protection est inutile; car il faut y joindre le fret, qui est en moyenne de 80 fr. la tonne, et tous les frais d'assurances, etc , qui, seuls, constituent une protection suffisante. Dans l'intérêt de nos deux grandes industries de la filature et de la fabrication des filets, cordes et cordages, le droit doit donc être supprimé, comme il l'est en Angleterre.

2. Les droits sur les *cotons en laine* n'ont jamais été que des droits fiscaux. Exempt de tout droit, de 1791 à l'an VII ; imposé à 3 fr. par l'arrêté consulaire du 3 thermidor an X ; ramené à 1 fr. par l'arrêté du 6 brumaire an XII; puis porté à 60 fr. et à 120 fr. par les lois de 1806 et de 1810 constitutives du blocus continental; réduit à 5 fr. par la loi du 17 décembre 1814; taxé à 35 fr. par navires étrangers par celle du 28 avril 1816; soumis fort arbitrairement ainsi à toutes les fluctuations de la politique et de nos finances, le quintal de coton en laine acquitte encore aujourd'hui cette dernière taxe. L'Angleterre, elle, trouvant au moins bizarre d'imposer la matière première de sa plus vaste industrie, l'admet en franchise. N'est-il pas évident que cette décision nous contraint à l'imiter? Du reste, nos importations de 1847 à 1852 se sont accrues d'un tiers. La supériorité de nos impressions paraît être la cause déterminante de ce progrès. Le Trésor lui-même ne peut que gagner à le seconder; car, à raison de l'extension du travail intérieur, il récupérera sous une autre forme, celle des impôts de consommation, ce qu il aura abandonné sur le produit de ses douanes.

3. Les *soies grèges* et moulinées, qui ont acquitté 1 fr. 19 le kil., puis 13 fr. et 1 fr. les 100 kil., ne paient aujourd'hui, depuis la loi du 2 juillet 1836, que 5 c. le kil. Encore les soies des Etats sardes en sont-elles exemptes depuis le traité du 14 février 1852! A ce taux nous en avons importé en 1852 pour 147 millions de francs, exporté pour 29. Il ne semble pas qu'il y ait lieu de demander aucun changement à une tarification qui, touchant à la première et à la plus belle de nos industries, a été de tout temps l'objet des sollicitudes les plus éclairées. Le décret si récent du 18 août 1852, qui a supprimé tous les droits de sortie sur les soies grèges et moulinées, a donné satisfaction à la sériciculture en agrandissant son marché, et démontré en même temps que notre fabrique n'avait aucune crainte pour ses approvisionnements. Ce régime des soies est donc un régime modèle que tous les autres doivent tendre à imiter.

4. Les *laines en masse*, d'abord exemptes de tous droits de 1791 à l'an VII, puis successivement imposées à 10 et 30 fr. ; à 60 et 48, 45 et 30, 30, 20 et 10 fr. les 100 kilogr., suivant les qualités, et le mode ou l'absence du lavage ; taxées en 1823 et 1825 aux taux excessifs de 240, 200, 80, pour les surfines lavées ou brutes ; 180, 160 et 60 pour les fines; 110, 95 et 40 fr. pour les communes; tarifées à 30 0/0 par la loi du 17 mai 1826, — et réduites à 20 0/0 par l'ordonnance du 2 juillet 1834, acquittent encore aujourd'hui ce dernier droit : nous n'avons pas fait un pas depuis vingt ans! Nos importations ont sous son empire néanmoins rapidement grandi; mais elles no font que correspondre aux progrès si remarquables de notre exportation de tissus; et c'est là une concordance qui autorise à dire que l'abaissement des droits sur les laines étrangères donnerait à cette exportation une activité qui nous permettrait de dominer les marchés du dehors, sans que notre élève des moutons en souffrit.

Il est si vrai que toutes ces taxes ont peu d'influence sur les produits agricoles, et que ce sont les accroissements de la consommation qui, seuls, font la richesse ou la pauvreté de l'agriculture, que l'Angleterre, pays éminemment producteur de laines, et dont les manufactures donnent d'énormes produits, admet en franchise, non seulement les laines brutes, mais encore les fils et les tissus de laine!

Voit-on que la race ovine ait diminué chez elle?

IV. — *Les prohibitions.* — Il y en a de deux sortes : les prohibitions *absolues* à l'entrée ou à la sortie, lesquelles repoussent certains produits d'où qu'ils viennent et par quelque moyen qu'ils nous soient apportés, ou empêchent la sortie d'autres productions de notre pays ; les prohibitions *relatives* établies dans ce que l'on a cru être l'intérêt de notre navigation, et dont les unes ne s'en prennent qu'aux moyens de transport et à la provenance des objets transportés, dont les autres, sous le nom de *restrictions d'entrée*, distinguent entre nos frontières.

Les prohibitions à l'*entrée*, dont nous annexons à ce rapport le long tableau, indicatif de la date de chacune d'elles, pour mieux faire apprécier la durée et l'inutilité de cette épreuve, sont aussi nombreuses aujourd'hui qu'il y a vingt ans. Nous n'y avons compris ni les *munitions de guerre*, ni les *tabacs*, ni les *cartes à jouer*, ni les *livres contrefaits*, ni les *monnaies de cuivre et de billon* ayant cessé d'avoir cours légal, parce que la prohibition de ces articles tient à des considérations d'ordre public étrangères à l'économie de nos tarifs. Mais que la nomenclature est encore longue sans cela!

Il n'est personne qui, en lisant ce tableau, ne puisse faire de lui-même les réflexions que beaucoup de ses articles inspirent!

Comment expliquer la prohibition absolue de tous les ouvrages en métaux, quand nous sommes les premiers fabricants de bronzes du monde? celle des peaux et cuirs préparés et des ouvrages dont ils sont la base, quand nos exportations ont en cinq ans augmenté de 28 à 37 millions? celles de poteries de grès fines et de terre de pipe quand notre porcelaine est si renommée?

Mais les plus regrettables de ces prohibitions sont celles qui atteignent les matières nécessaires à nos plus grandes industries, surtout les fils de coton des numéros 143, correspondant au 170 anglais, et au-dessous.

Cette prohibition vient de faire naître une grande controverse. A Rouen, à Mulhouse, dans les Vosges, à Tarare, à Saint-Quentin, à Saint-Pierre-lès-Calais, partout où l'on tisse, où l'on imprime les belles étoffes de coton, partout où l'on fabrique ces tulles si légers, si capricieusement ornés, qui sont les merveilles du goût français, c'est un long cri de réprobation contre une industrie qui, depuis 1816, s'obstine à vouloir produire ce qu'elle ne peut donner, et contraint tous ses tributaires à demander leur matière première à la contrebande.

C'est dans le livre savant et courageux de M. Jean Dollfus qu'il faut lire les pièces et les arguments de cette controverse : nous devons nous borner ici, et nous ne le faisons même qu'à titre de voisins du centre le plus important de la fabrication des tulles en France, à émettre le vœu que le bienfait de l'ordonnance du 2 juin 1834 qui, la première, a admis moyennant un droit de 7 fr. le kilogr. tous les cotons filés écrus du n° 143 et au-dessus, s'étende dans le plus bref délai, sauf à proportionner les droits à la valeur, à tous les autres numéros de la filature étrangère.

Les prohibitions à la *sortie* ne sont plus qu'au nombre de sept; il n'y en a pas une qui se justifie aujourd'hui, pas même celle des chiffons et de la pâte de papier, qui n'a pu empêcher la papeterie d'en être réduite à chercher dans les écorces du palmier ou d'autres végétaux analogues, de nouvelles matières premières; mais que dire de la défense de sortie des minerais de fer!

Cette dernière prohibition est particulièrement onéreuse pour les départements frontières riches en gisements de minerais, mais éloignés des bassins houillers, et qui sont ainsi réduits à l'impuissance d'utiliser des masses incalculables de richesses perdues pour tout le monde. Si l'exportation de ces minerais était permise, les ports des départements du littoral auraient à offrir des frets de retour aux navires importateurs de charbons, et il s'opérerait ainsi entre l'Angleterre, productrice de houille, et la France, productrice de minerais, des échanges avantageux qui, loin de nuire à l'établissement des hauts-fourneaux dans ces départements, leur donnerait, au contraire, par le bon marché du combustible, une très-vive impulsion. Il faut que nos tarifs permettent au minerai d'aller à la houille, à la houille de venir au minerai.

Sûrs alors d'obtenir la houille à bon marché, nos hauts-fourneaux se placeraient dans le voisinage même des minerais, et tout en payant ceux-ci à leur véritable valeur, réaliseraient encore des économies qui leur rendraient facile la lutte contre la production étrangère.

Nous échangerions encore nos minerais, en général très réfractaires, avec les minerais propres à leur fusion dont l'Angleterre est si riche. Nous avons la certitude que plusieurs opérations de ce genre se seraient faites si la

prohibition n'y avait mis obstacle. On a bien importé des minerais d'Espagne pour les mêler à nos minerais d'alluvion!

Quant aux prohibitions *relatives*, celles qui ont pour objet la protection de notre navigation, la plus extraordinaire est assurément celle qui, sous le nom de restriction d'entrée, édictée par l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, défend l'importation même des plus petites quantités par les frontières de terre de tout ce que l'on est convenu d'appeler des denrées coloniales. Cela comprend t les sucres, les cafés, les cacaos, les cotons en laine, les bois de teintures et d'ébénisterie, etc. Un décret spécial du 3 mai 1848, rendu sur les vives réclamations des villes manufacturières de l'Est, a autorisé l'importation du coton en laine par les frontières de terre, *jusqu'à nouvel ordre*, mais en lui imposant un droit de 30 francs les 100 kilogrammes. Ce provisoire a été maintenu.

Notre lettre de 1834 a dit tout ce que l'on pouvait dire de ces restrictions d'entrée qui subordonnent les frontières de terre aux frontières maritimes, et violent le principe de l'égalité de toutes les parties de la France devant la législation. Toutes les surtaxes imposées aux importations par terre méritent le même reproche. Il faut que les grands ports se résolvent à faire le sacrifice de cette protection, qui a rendu bien peu de services à notre marine, et qui n'est qu'une arme défensive entre les mains des partisans du système protecteur absolu.

Les autres prohibitions du même caractère sont celles qui, pour contraindre nos navires à aller, à quelque prix que ce soit, chercher certaines denrées aux lieux lointains de production, en défendent l'entrée dès qu'elles sont extraites de certains entrepôts.

Pareille mesure s'expliquerait si elle était rigoureusement appliquée à tous les entrepôts européens sans exception : ce serait un diminutif du blocus continental : il serait mortel à notre industrie, mais logique au moins. Il faudrait y joindre, non pas de simples surtaxes à l'importation de ces mêmes denrées par navires étrangers, mais la prohibition de ce mode d'importation! Il est vrai que les puissances détentrices de ces produits, usant à l'instant de représailles, les grèveraient à la sortie par navires français de droits exorbitants, ce qui les mettrait hors de la portée de nos usines, et frapperait celles-ci d'un chômage forcé; mais, encore une fois, la logique serait sauve!

Etendue comme elle l'est, cette mesure n'a plus de sens, au contraire, et ne produit en aucune façon le résultat que l'on s'en était promis. C'est exclusivement contre les entrepôts anglais qu'elle est dirigée par l'ordonnance du 8 février 1826. Qu'arrive-t-il? c'est que les marchandises extraites de ces entrepôts, telles que les laines de l'Australie, vont faire escale à Ostende ou à Anvers, où l'on ne prend pas même la peine de les décharger; c'est encore qu'arrivées à Dunkerque elles sont mises sur des allèges, lesquels vont, par les canaux, toucher à la frontière belge : le tout entre ou rentre en France muni d'expéditions des douanes de la Belgique sur le territoire de laquelle ces laines ont été se *dénationaliser*.

Qu'est-ce que notre marine y gagne?

L'ordonnance du 8 février 1826, en usant de la *faculté* réservée par le traité, n'avait certainement en vue que les produits de l'Asie, de l'Afrique ou de l'Amérique *qui n'avaient pas leurs similaires en Europe*, tels que les cotons, cochenilles, indigos, bois de teinture, cafés, thés, épices, etc. Mais l'interprétation l'a étendue même aux articles ayant leurs similaires en Europe; et du même coup elle a produit une mesure nouvelle destinée, pensait-on, à empêcher ces marchandises exotiques, semblables à des marchandises européennes de s'introduire en France à l'aide d'une fausse déclaration de provenance. Cette nouvelle mesure est celle des *certificats d'origine* à délivrer par les chancelleries françaises en Angleterre, et dont le coût uniforme, que le certificat s'applique à un ou à cent mille kilogr. d'une même marchandise, est de 12 fr. 50. On pressent que les chancelleries se déchargent sur des agents spéciaux du soin de visiter les marchandises à exporter, que ces visites sont plus que superficielles, que les certificats sont parfois des plus complaisants (1), et que, finalement, toute efficacité protectrice de notre navigation disparaît pour ne laisser place qu'à un très lourd impôt que notre commerce acquitte au profit des consulats de France en Angleterre, sans que notre marine nationale ait dû à ce système un seul tonneau d'accroissement.

Ce n'est plus qu'une gêne pour les deux nations; ce n'est plus parfois qu'une dérision et une offense à la dignité de la loi; car la douane peut, à la rigueur, exiger un certificat d'origine pour un jambon. Il en vient d'Amérique, en effet! et le fait s'est vu!

On peut donc être certain que le rapport de l'ordonnance du 8 février 1826, profitable à toute l'industrie, serait accueilli avec gratitude par l'Angleterre que ces minutieuses entraves, si contraires à son génie, mécontentent au dernier point, et qu'elle nous vaudrait, sur nos vins, des concessions importantes.

Le gouvernement le sait : pourquoi donc ce retrait tarde-t-il tant à s'effectuer?

Pièce à pièce, et par la force des choses, cette restriction cependant s'en va! Ont cessé d'y être assujettis, les soies grèges, les foulards écrus et imprimés, les châles, les rhum rack, et tafia (ordonnances des 8 juillet 1834, 25 août 1836, 7 décembre 1846); les crêpes de Chine (décret du 7 mars 1853); les grains et farines, et les viandes salées provisoirement (décrets du 20 juillet et du 14 septembre 1853 : ce dernier interprété par décision ministérielle du 21 octobre suivant); et enfin les cotons en laine (décret du 28 décembre 1853) (2).

Voilà des exceptions bien nombreuses et, pour quelques-unes, de la plus haute importance : c'est assez montrer de quelle façon la prohibition elle-même est jugée par notre gouvernement.

Pourquoi donc la maintient-il?

V. — *Les droits prohibitifs ou excessifs, ou nuisibles à nous-mêmes.* — Ce que nous venons de dire des prohibitions s'applique, avec une parfaite justesse, à tous les droits prohibitifs ou excessifs, ou établis contre nous-mêmes, lesquels peuvent être signalés presque à chaque page de notre tarif. En dresser la nomenclature, en justifiant chaque observation critique, serait un travail fort étendu, et peu utile en somme, parce qu'il n'est pas un négociant qui, à la lecture du tarif, ne puisse aisément le faire lui-même.

Indiquons seulement, dans la catégorie des droits *excessifs*, les vins dits de liqueur, le xérès ou sherry, le madère, etc., dont les Anglais ont à peu près le monopole, grâces à leurs rapports avec le Portugal et l'Espagne et à leurs traités commerciaux, et que depuis 1806 nous repoussons invariablement par un droit de 100 fr. l'hectolitre, pour protéger chez nous une assez mauvaise fabrication artificielle de vins auxquels nous donnons le même nom. Avec le droit sur le verre et ceux de régie, cette taxe revient à 1 fr. 40 le litre; c'est-à-dire qu'elle dépasse très souvent la valeur commerciale de certaines qualités de ces vins étrangers. C'est là l'un des articles sur lesquels nous pourrions avec le plus d'avantages faire des concessions à l'Angleterre, qui, en échange, favoriserait nos vins naturels, bien plus aptes à devenir en Angleterre de consommation usuelle que ne le seront jamais chez nous les vins étrangers que le commerce anglais nous livrerait. Nous aurions tout le bénéfice de cet échange.

Quant aux *droits établis contre nous-mêmes*, on n'a que l'embarras du choix!

Le sumac en feuilles, par exemple, ne paie par navires français que 0 fr. 41 c. les 100 kil.; moulu, il paie 15 francs! On a voulu, comme pour le curcuma, en favoriser la mouture en France. Mais qu'est-ce qui importe des sumacs en feuilles, matière légère et difficile à presser, dont le fret, calculé au mètre cube, serait très-onéreux? Tout le sumac du commerce s'expédie pulvérisé. Or, cette plante sert à la tannerie : nous la mêlons au tan d'écorces de chêne, dont la rareté est telle que nous en prohibons la sortie. Quand nos cuirs sont si recherchés, le bon sens n'indique-t-il pas que nous devrions, au contraire, admettre en franchise tout ce qui sert à leur préparation?

C'est une anomalie du même genre que celle qui impose à la sortie les *mâts* au droit de 37 fr. 50. Les mâts acquittent à l'entrée un droit de 7 fr. 50. Le Nord en a dans ses forêts des réserves éternelles, et nous les lui demanderons toujours. Nous devrions donc les admettre en franchise; et c'est aller à l'encontre des intérêts de notre marine que de les lui faire payer plus qu'ils ne valent. Mais que dire du droit à la sortie! Qu'arrive-t-il? Un navire étranger a éprouvé des avaries dans sa mâture; s'il veut faire remplacer ses mâts en France, il paiera pour chacun d'eux 7 fr. 50 de droits d'entrée, 37 fr. 50 à la sortie, plus le décime. Il en sera ainsi des matéraux, des espares, des manches de gaffes, de tous les bois de son armement! Il va donc se faire réparer ailleurs : le trésor ne reçoit rien, et nous perdons le profit du travail. Cette législation date, il est vrai, de 1817 et de 1822, de ces années où la propriété s'était faite oppressive; mais il y a trente ans que d'autres principes ont prévalu dans notre politique, et cependant cette taxe illogique et tant d'autres qui lui ressemblent subsistent toujours!

(*La suite au prochain numéro.*)

(1) En effet, comment justifier de l'origine d'une marchandise produite hors d'Europe, qui a ses similaires en Europe, et même en Angleterre, alors que cette marchandise *ne sort pas d'entrepôt*, seul cas où la provenance pourrait, à la rigueur, être constatée?

(2) Ce décret est l'œuvre personnelle et directe de l'Empereur : il a été rendu à la suite de la vive controverse sur les filés de coton dont nous parlions à l'instant, dans le but de donner à la filature française de plus grandes facilités pour ses approvisionnements. Ce décret est la dernière épreuve à laquelle va être soumise sa faculté de production des numéros prohibés : cette prohibition disparaîtra si elle ne fait que constater son impuissance.

Chemin de fer suisse.

ZURICH. — La Compagnie anglaise du chemin de fer du Sud Est (Rorschach-Coire) a pris les mesures nécessaires pour que la voie ferrée dans les vallée du Rhin et de la Linth soit achevée dans deux ans. — Les travaux ont commencé entre Baden et Brugg pour le chemin de fer du Nord.

Chemin de fer de l'Algérie.

Une demande en concession pour l'établissement d'un chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattaches à la côte a été formée, le 15 juillet dernier, devant M. le ministre de la guerre par MM. Paul Delavigne, Oscar Mac-Carthy, Urbain Ranc, Joachim-Adolphe Serpolet et Auguste Warnier.

Le chemin, dont la concession est demandée, aboutirait par ses extrémités est et ouest à Bône et à Oran; il se rattacherait aux autres points de la côte par des embranchements sur Alger, Philippeville et Bougie. Les concessionnaires s'engageraient à construire les diverses sections du chemin dans l'ordre et les délais suivants, à partir du jour où la constitution de la Société aurait été définitivement adoptée :

La section d'Alger à Oran, dans le délai de quatre ans; celle du Chélif à Bône en sept ans; l'embranchement sur Philippeville en sept ans et les embranchements sur Arzew, Mostaganem, Cherchell et Bougie aussitôt que les circonstances le permettraient. Les concessionnaires s'engageraient à prolonger le réseau, si on en reconnaissait ultérieurement la nécessité, dans l'ouest jusqu'à la frontière marocaine, par Mascara, Sidi-bel-Abbès et Tlemcen; dans l'est, jusqu'à Tebessa sur la frontière tunisienne; et dans le sud, jusqu'aux principales oasis. La concession aurait lieu pour 99 ans, et la Compagnie concessionnaire, en retour d'une garantie de minimum d'intérêt qui lui serait assurée par l'Etat, partagerait avec celui-ci toute la partie des bénéfices réalisés au-delà de 10 0/0.

A l'appui de leur demande, les concessionnaires ont présenté un mémoire sur les avantages qu'offrirait leur projet au point de vue du développement de notre colonie algérienne. Nous n'avons pas besoin de dire combien nous serions heureux que le succès vînt couronner les efforts des hommes honorables et intelligents qui sont à la tête de cette grande entreprise.

Inauguration du chemin de fer de Manage à Nivelles.

Mardi a eu lieu l'inauguration du chemin de fer de Manage à Nivelles, formant la première section du chemin de fer de Manage à Wavre.

La Compagnie à laquelle nous devons la construction de la ligne de Manage à Wavre a, comme on sait, son siége en Angleterre. Elle a pour président sir W. Smith; M. Greban est le directeur-gérant pour la Belgique, et c'est lui qui, d'accord avec l'administration communale de Nivelles, a fait les honneurs de la journée de mardi dernier.

Chemins de fer belges à l'État.

ADMINISTRATION.

État approximatif de la recette pendant le mois de juin 1854.

Voyageurs.	
Express :	
1re classe,	193,625 90
2e id.,	40,332 80
Trains ordinaires :	
1re classe,	87,991 17
2e id.	144,130 89
3e id.	296,374 43
Transports d'enfants,	5,695 91
Transports militaires,	17,814 94
Id. extraordinaires,	16,116 37
Bagages (par quintal),	53,703 85
Petits paquets,	43,674 59
Articles de messagerie,	77,349 01
Id. de roulage,	761,617 93
Finances (par groupe de 900 francs),	6,855 69
Frais accessoires (chargement, déchargement, camionnage et bulletins),	54,847 16
Equipages (par voiture),	2,988 90
Chevaux et bestiaux,	18,811 31
Produits extraordinaires.	17,082 82
Total,	1,805,009 95
Recettes des télégraphes,	19,822 85
Total de la recette,	1,824,832 80
A ajouter pour transports gratuits ou à prix réduits (pour mémoire),	122,066 95
Total général,	1,946,899 75

(*Moniteur des chemins de fer belges.*)

Chemins de fer belges.

Depuis environ un mois, les travaux du chemin de fer du Luxembourg sont poussés, dans son parcours sur le territoire de la province de Namur, avec une activité extraordinaire.

Entre Gembloux et la Meuse, plus de 1,900 ouvriers sont chaque jour occupés aux travaux d'art et de terrassement.

On lit dans un journal de Namur : « Nous recevons une lettre de Bruxelles qui nous informe que M. le ministre des travaux publics vient de décider, *d'une manière irrévocable*, que la direction du chemin de fer du Luxembourg, à partir de Sorinne-la-Longue, aura lieu par la vallée du Bouc, c'est-à-dire vers Ciney. »

Les travaux du chemin de fer de la Campine sont poussés avec une louable activité; cette partie de la province d'Anvers a beaucoup souffert de la disette; la main-d'œuvre que la Compagnie a fournie à des centaines de familles a soulagé de grands besoins. Les terrassements vont être entrepris à Thielen; ils le seront à Turnhout dès que la moisson sera faite. Le railway de Lierre à Herenthals sera achevé dès le 1er septembre, et comme le matériel est prêt, on pourra le parcourir immédiatement.

A cette époque, la tranchée du Cruysberg sera ouverte et livrera passage sur Turnhout, où 600 ouvriers environ seront employés. Quant aux travaux d'art, ils seront tous exécutés avant la fin d'octobre. On n'a qu'à se louer, sous tous les rapports, des procédés de la Compagnie, qui se montre digne du concours sympathique qu'on lui prête.

Chemins de fer danois.

Le chemin de fer de Tonningen à Husum a été inauguré il y a quelques jours, et livré à la circulation.

A cette occasion, M. Peto, ingénieur civil anglais, membre du parlement, qui a dirigé la construction de cette voie ferrée, a fait hommage au roi Frédéric VIII de deux croisées peintes pour la chapelle de la résidence royale de Frederiksberg, dens l'île de Seeland.

(*Journaux danois.*)

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 7 juillet 1854.

Présidence de M. Ch. CALLON, vice-président.

L'ordre du jour appelle la suite de la communication de M. Faure sur le drainage agricole.

M. FAURE, après avoir rappelé que cette communication n'est autre chose qu'une analyse rapide des publications qui ont été faites sur cet important sujet, et notamment des traités récemment publiés par MM. Mangon, Barral et Leclère, définit le drainage. Il esquisse rapidement l'historique de ce mode d'amélioration du sol, et fait voir que si son origine peut être rapportée à des temps très reculés, que si même les rigoles couvertes, pour l'assainissement des terrains humides, sont pratiquées dans plusieurs parties de la France notamment, depuis un temps immémorial, il n'en est pas moins juste de dire qu'à la Grande-Bretagne revient l'honneur d'avoir généralisé et systématisé la méthode, en la rendant possible et abordable pour tous par l'introduction des conduits en poterie. Toutefois, il cite d'intéressants documents publiés par M. Barral et desquels il résulte qu'Olivier de Serres, avant l'Anglais W. Bligh, a préconisé l'emploi des rigoles couvertes, et que l'application des conduits en poterie à ces rigoles a eu lieu avant 1620 dans un jardin des moines oratoriens, à Maubeuge. M. Faure rend un juste hommage aux constants efforts de M. Dumas pour propager en France l'application du drainage, soit dès l'année 1847, soit comme président de la Société d'encouragement, soit comme ministre de l'agriculture, en 1849 et 1850.

M. FAURE s'attache à faire bien comprendre les effets de l'eau stagnante dans le sol; il distingue donc entre le rôle utile de l'eau dans la végétation et le rôle désastreux de ce même agent lorsqu'il reste à l'état de stagnation dans la portion du sol utile à la croissance des végétaux. Il insiste sur les différences essentielles qui existent entre le sol à l'état de *moiteur fraîche* et le sol *mouillé* ou saturé d'eau.

Lorsque dans un sol *mouillé*, on établit à une profondeur donnée un réseau de conduits communiquants et dont les diverses lignes sont composées de tuyaux jointifs, avec pente suffisante pour l'écoulement vers une issue commune, l'eau en excès, devenant libre d'obéir aux lois de la pesanteur, s'écoule, pendant que l'eau utile à la végétation, engagée dans les pores du sol, y reste à l'état latent, pour ainsi dire, retenue par une action capillaire des plus énergiques : le sol alors, sur l'épaisseur qui sépare la surface du plan d'eau, ou mieux de la surface de stagnation, devient perméable à l'air et aux gaz, tandis que l'eau en excès, filtrant à travers les interstices ou conduits sinueux qui s'établissent progressivement dans la masse, abandonne aux racines des végétaux les éléments nutritifs gazeux ou solides qu'elle a absorbés et dissous.

M. FAURE énumère ensuite rapidement les inconvénients nombreux et divers qui résultent d'un excès permanent d'humidité dans le sol, soit dans les terrains marécageux par la présence des eaux de source, soit dans les terrains *rétentifs*, au point de vue de la culture, rendue plus difficile ou même impossible, de la végétation des plantes utiles gênées ou maladives, de la maturité retardée. Il insiste sur l'abaissement de température produit dans la masse du sol par l'eau stagnante, en citant les chiffres empruntés aux beaux travaux de M. Parkes, et desquels il résulte que la chaleur perdue par un hectare de terrain rétentif, dans une année, équivaut sensiblement à celle que produirait la combustion de 730 kil. de houille par jour et par hectare. Cela explique comment les terres fortes ou argileuses sont froides au printemps et après les pluies d'été, alors que l'évaporation est la plus active. Le refroidissement des sols rétentifs est encore considérablement accru par la conductibilité de l'eau stagnante par le rayonnement ; les pluies d'été, elles-mêmes, cessent d'être bienfaisantes dans ces sortes de terrains. Les expériences du docteur Madden et surtout celles de M. Parkes, conduisent à reconnaître que, pour soustraire le sol actif aux causes diverses de refroidissement dues à l'eau stagnante, il faut abaisser la nappe d'eau stagnante à une profondeur minime de $0^m,625$.

M. FAURE aborde l'examen théorique du mode d'action des saignées souterraines dans le *drainage complet*, tel qu'il est pratiqué aujourd'hui. Il fait voir comment, par suite du frottement, de l'adhérence et des efforts de capillarité, l'eau même alors qu'elle vient se rendre dans les conduits de deux drains parallèles s'établit dans l'espace compris entre les deux saignées, suivant deux plans inclinés adossés, dans l'hypothèse d'un sol homogène, ou suivant une courbe qui tourne sa convexité vers la surface, dans le cas de terrains stratifiés, dont la compacité va en croissant de la surface jusqu'au niveau inférieur des drains. Il emprunte à M. Leclère des chiffres intéressants et des conclusions importantes déduites de ces considérations.

Elles mettent d'ailleurs en lumière et rendent pour ainsi dire évidents les effets du drainage au point de vue de l ameublissement du sol.

M. FAURE explique ensuite les modifications qui doivent se produire d'une manière permanente et presque indéfiniment progressive, dans les sols compactes, après le drainage. Ces modifications résultent surtout du fendillement de la masse qui, en se produisant, constitue une multitude de petits canaux communiquants, capillaires les uns, non capillaires les autres, partant de haut en bas d'abord, puis de bas en haut, pour se rejoindre enfin et constituer ce *réseau de perméabilité* si utile comme on l'a vu.

Abordant enfin l'étude d'un projet de drainage complet et méthodique, M. Faure, d'après M. Leclère, adopte la division suivante :

1° Position des drains relativement à l'inclinaison propre de la surface ;

2° Profondeur des drains ;

3° Leur espacement ;

4° Forme des conduits de drains et matériaux qui les composent ;

5° Pente et dimensions des drains ;

6° Leur longueur.

Il examine et traite successivement les quatre premiers sujets compris dans ce cadre.

L'heure avancée le force d'interrompre, et sur la demande des membres présents, M. Faure promet d'achever dans la prochaine séance le sujet qu'il a commencé aujourd'hui. Il donnera, en outre, quelques renseignements sur la fabrication des tuyaux de drainage et résumera les effets de cette grande opération agricole au point de vue de ses résultats économiques, industriels et financiers, en s'efforçant de mettre en saillie les plus saisissants d'entre les chiffres que MM. Barral et Mangon, le premier surtout, ont publiés.

Nous pensons qu'il y a utilité à renvoyer au prochain compte-rendu l'analyse des quatre chapitres traités aujourd'hui par M. Faure, sur ce qui se rapporte à l'étude d'un projet de drainage. Il a semblé qu'il y aurait avantage, au point de vue de la clarté des détails et de l'intelligence de l'ensemble, à ne pas scinder ce sujet.

La Société a reçu :

1° De M. Lefrançois, membre de la Société, une note sur le drainage.

2° De M. Guillaume, membre de la Société, une note relative aux éclisses employées comme moyen de consolidation des joints en porte-à-faux.

3° De M. Kreklinger, membre de la Société, une note sur des wagons plats et à charbon construits récemment en Belgique pour le chemin de fer de l'Etat.

4° De M. Husquin de Rhéville, archiviste de la Société, un exemplaire du Traité de comptabilité du matériel des chemins de fer, par Frédéric Hubert, chef garde-magasin du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

5° De M. Emile With, des dessins de rails employés en Amérique et dans le royaume de Wurtemberg.

6° De la Société industrielle de Mulhouse, un exemplaire de son Bulletin.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Depuis notre dernier bulletin, le calme des prix a continué sur les marchés français et belge. En Angleterre la hausse a succédé à la baisse ; les prix de la fonte sont remontés à 108 fr. Dans ce pays, les usines à fer s'occupent sans relâche et ne peuvent pas suffire partout.

La foire n'a donné aucun cours officiel ; des affaires ont eu lieu à 350 et 355 fr. fers laminés de première classe.

A Saint Dizier, les fontes pour affinage se raisonnent nominalement à 155 fr. ; il ne s'est traité aucune affaire.

Les fontes pour moulage ont une demande active à 190 et 192 fr. 50, prises à St-Dizier.

On fait environ les mêmes prix : fonte mécanique, 380 fr. ; colonnes pleines, 240 fr. ; colonnes creuses, 330 fr.

Les fers laminés sont toujours l'objet d'un mouvement actif à 330 fr. Les fils de fer se vendent couramment.

La machine au bois, dont on offrait 360 fr. il y a un mois, est demandée à 380 fr.

PARIS.

Dès les premiers jours de juillet nous avons parlé des conditions de paiement mises en usage par le plus grand nombre des forges, c'est-à-dire quatre mois de terme, et 2 0/0 d'escompte au comptant. Ces conditions sont aujourd'hui généralement adoptées.

Fers, 340 et 330 fr., sans changement.

On tient la fonte d'Ecosse à 22 fr. ferme et même 22 fr. 50.

Cuivre. — Le cuivre du Chili, 290 fr. ; le cuivre de Russie, 317 fr. 50 à 325 fr. ; le cuivre d'Australie, 317 fr. 50 à 320 fr. La provenance d'Angleterre continue à être cotée 315-320 fr. ; id. de Suède, 300-305 fr. ; le minéral de cuivre Corocoro se traite à 320 fr. Pour le cuivre laminé, les prix restent à 320 fr. le jaune et 345-350 fr. le rouge.

Plomb. — La cote de Paris reste la même à 65 fr. les sortes de France et d'Espagne ; les autres provenances manquent. Le plomb laminé se conserve à 75 fr. Marseille a montré du calme.

Zinc. — La cote est descendue aujourd'hui à 67 fr. 50 pour le Silésie brut. Le zinc laminé vaut encore dans les environs de 70 fr.

Etain. — L'étain d'Angleterre a baissé jusqu'à 305 fr. ; celui des Détroits, à 300 fr. ; la provenance du Pérou manque ; le Banca a conservé le cours nominal de 310 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 6 août :

On a clôturé à 108 fr et 108 fr. 75 les numéros mélangés. Les bonnes marques ont eu un mouvement à 112 fr. 50 et 113 fr. Quant aux fers, leurs cours ne varient pas plus, depuis le retour du prix des fontes, que pendant la période de baisse. Mêmes prix pour les charbons.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 6 août :

Il n'y a rien à signaler de saillant depuis nos dernières chroniques. Les fers se traitent par continuation à fr. 230, 250 et 270. La fonte affinage est nominale à 120 fr. à l'usine ; il se traite peu d'affaires. Pour la fonte moulage, le

maintien des prix existe à 140, 150, 160 et 170 f. suivant les numéros.

L'animation la plus grande règne dans les bassins houillers ; on craint de ne pouvoir suffire à tous les engagements. Les prix restent comme suit : tout venant gras, 13, 13 50 et 14 fr. ; demi-gras, 11 fr. 50 et 12 fr. 50 ; houil les grasses, 19 fr. 50 et 10 fr. ; demi grasse, 18 fr. et 10 fr. 50 ; gailletterie, 16 fr. 50 et 17 fr., rendu à bord.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Tableau comparatif

De l'argent en lingot extrait des mines de Copiapo et exporté en Europe de 1830 a 1850.

Années.	Quantités.	Valeurs.
1830,	6,659 marcs (1).	324,625 francs.
1831,	5.997	292,350
1832,	32 774	1,597,730
1833,	94,119	4,589,760
1834,	82,782	4,035,620
1835,	84,700	4,129,125
1836,	17,204	838,695
1837,	58,449	2,849,385
1838,	63,615	3,101,230
1839,	103,765	5,058,590
1840,	19,248	938,340
1841,	82,112	4,002,960
1842,	82,840	4,038,450
1843,	69,199	3,373,450
1844,	122,994	5,995,955
1845,	153,447	7,480,540
1846,	160,793	7,838,655
1847,	204,104	9,950,070
1848,	261,105	12,728,865
1849,	342,239	16,684,150
1850,	387,019	18,867,175
Total,	2,435,194 marcs.	118,745,720 francs.
Moyenne des 21 années,	115,961 marcs.	5,653,129 francs.

Minerais et argent en barres exportés du port de la Caldera en 1852.

Mineral de cuivre, 53,458 quintaux.
— d'argent, 110,7[illegible]1 —
Argent en barres, 400,815 m., soit 19,539,731 f.

Tableaux comparatifs de l'exportation des cuivres, mattes et minerais du port de Coquimbo, en 1840 et 1852.

1° 1840.

Exportation par navires sous pavillon	Cuivre.	Mattes.	Minerais.
français,	3,003 qx.	» qx.	4,179 qx.
anglais,	12,153	3,244	35,129
Etats-Unis,	19,709	»	»
danois,	»	»	5,164
brêmois,	1,108	16	584
hambourgeois,	»	2,141	1,238
Totaux,	35,973 qx.	5,401 qx.	49,294 qx.

2° 1852.

Exportation par navires sous pavillon	Cuivre.	Mattes.	Minerais.
anglais,	24,967 qx.	52,073 qx.	143,729 qx.
Etats-Unis,	37,903	»	4,595
prussien,	»	578	2,352
suédois,	1,702	543	8,015
chilien,	»	4,960	10,203
Totaux,	64,572 qx.	58,154 qx.	168,874 qx.

(Annales du commerce extérieur.)

Usines métallurgiques de Septemes.

Produits du mois de juin.

Usine à plomb :

Plomb, k. 200705
Argent, 406.069.
Or, 0.7442 g.

Atelier d'affinage :

Argent, k. 947.910 g.
Or, 7.688
Cuivre et matières diverses, 2494.3

Pour copie conforme :

Schnell Frisch et Cᵉ.

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Cᵉ

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. T., à Lyon. — C'est l'Orléans.

M. C., à Pontchartrain. — Nᵒˢ 1 et 2, gardez. — N° 3, n'achetez pas. — Nᵒˢ 4 et 5, encore moins.

M. F. S. — Voici l'ordre de préférence : 1, 6, 2, 5, 3, 4, 7.

M. X., à Roubaix. — N° 1, il y aura une section ouverte le mois prochain. — N° 2, nous vous conseillons de vendre B et d'acheter du Midi.

M. M., à Valenciennes. — N° 1, ce sont les actions de la *Caisse et Journal des chemins de fer*. — N° 2, Midi.

M. X., à P. — N° 1, oui. — N° 2, cela dépend de la réalisation de la fusion. — N° 3, 23 fr. — N° 4, plutôt par du Midi. — N° 5, Central.

M. ***, à Abbeville. — N° 1, achetez. — N° 2, Méditerranée, Midi.

M. N., à Bordeaux. — N° 1, oui. — N° 2, lisez notre numéro d'aujourd'hui. — N° 3, par lettre recommandée.

M. R. M., à Nevers. — N° 1, dans le courant du mois de septembre. — N° 2 non. — N° 3, Orléans, Nord, Lyon. — N° 4, Midi, Méditerranée, Grand Central.

M. V. B, à Aix. — N° 1, probablement. — N° 2, Orléans. — N° 3, Nord. — N° 4, 23 fr. environ.

M. D. R., à Nantes. — N° 1, envoyez les fonds. — N° 2, vous expédierez vos titres par la poste et par lettre recommandée. — N° 3, oui. — N° 4, la hausse.

M. V. B., à Bordeaux. — N° 1, oui. — N° 2, c'est le dividende. — N° 3, non.

M. M., à Roubaix. — N° 1, dans l'ordre suivant : 4, 3, 1, 2. — N° 2, par la poste

M. C. A., à Angoulême. — N° 1, oui. — N° 2, bonne valeur. — N° 3, comme spéculation.

M. Ch. L., à Bordeaux. — N° 1, non. — N° 2, 7 0/0. — N° 3, 15 0/0. — N° 4, sécurité complète.

M. W. P., à Lagrey. — N° 1, affaire exécrable. — N° 2, excellente. — N° 3, bonne. — N° 4, jamais. — N° 5, oui.

M. L. G., à Mâcon. — N° 1, achetez. — N° 2, attendez. — N° 3, vendez. — N° 4, échangez pour du n° 1.

M. J. P., à Paris. — N° 1, cet arbitrage est absurde. — N° 2, celui-ci est moins mauvais. — N° 3, très-bon à six mois ou un an de distance — N° 4, avec des titres, oui ; différemment, non.

M. R. F., à Chartres. — N° 1, 250 fr. — N° 2, 350 fr. — N° 3, 300 fr. — N° 4, libéré. — N° 5, 250 fr. — N° 6, 100 fr.

---

(1) L'élévation du marc d'argent a été faite sur la base moyenne de 9 piastres 75 c. (soit 48 fr. 75 c., au taux de 5 fr. la piastre).

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 6 au 12 août 1854.

128,720 voyageurs	380,838 27
Bagages, marchandises, etc	454,582 95
TOTAL	835,421 22

Semaine correspondante de 1853.

127,143 voyageurs	379,748 00
Bagages, marchandises, etc	342,598 51
PRODUIT total	722,346 51

Recette totale du 1er janvier au 12 août

1854	22,966,741 03
1853	19,713,002 86
DIFFÉRENCE	3,253,738 17

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 6 au 12 août 1854.

24,857 voyageurs	151,487 60
Bagages, marchandises, etc	113,309 25
TOTAL de la semaine	264,796 85
Semaine correspondante de 1853	304 458 05
TOTAL de l'exercice courant	1,470,735 05
Exercice correspondant de 1853	1,552,135 20

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 6 au 12 août 1854.

18,040 voyageurs	55,767 75
Bagages, marchandises, etc	57,412 80
TOTAL de la semaine	113,180 55
Semaine correspondante de 1853	123,791 35
TOTAL de l'exercice courant	2,200,811 80
TOTAL de l'exercice correspondant	2,134,068 65

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 6 au 12 août 1854.

Grande vitesse) 56,333 voyageurs	306,048 60
Petite vitesse) Bagages, marchand.	197,332 35
TOTAL de la semaine	503,380 95
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	12,040,038 30
TOTAL	12,543,419 25
Semaine correspondante de 1853	443,266 45
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	11,303,757 35
TOTAL de l'exercice correspondant	11,747,023 80

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) pour le service de la grande vitesse, a eu lieu le 10 juillet 1854.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 6 au 12 août 1854.

Voyageurs	460,303 40
Bagages, marchandises, etc	559,925 29
TOTAL	1,020,228 69
Semaine correspondante de 1853	882,758 39
Différence en faveur de 1854	137,470 30
Recettes du 1er janvier au 12 août	25,625,538 15
Recette correspondante de 1853	20,291,880 28
Différence en faveur de 1854	5,333,641 87

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 32e semaine.

Du 6 au 12 août 1854.

Voyageurs	321,555 44
Marchandises	350,603 79
TOTAL de la semaine	672,159 23
Recettes antérieures	18,465,634 57
TOTAL GÉNÉRAL	19,137,793 80
37e semaine de 1854	672,159 23
Semaine correspondante de 1853	657,862 76
Différence en faveur de 1853	14,296 47
Exercice 1854	19,137,793 80
Id. 1853	16,526,872 69
Différence en faveur de 1854	2,610,921 11

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 6 au 12 août 1854

Voyageurs	11,273 50
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,946 51
TOTAL	26,220 01
Recettes antérieures	961,736 44
TOTAL	987,956 45

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 7 au 13 août 1854.

Ouest. — 14,630 voyageurs (gr. vitesse	74,974 35
(Petite vitesse)	37,673 31
TOTAL	112,647 66
Rive droite. — 44,528 voyageurs	35,956 75
Rive gauche — 33,839 voyageurs	24,003 35
TOTAL	172,607 76
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	75,423 65
Rive gauche	52,160 60
Rive droite	33,506 65
TOTAL	161,090 90

Recette totale du 1er janvier au 13 août 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	4,345,248 70
Idem. — 1853	3,789,465 91

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée, 423 kilomètres.)

Recettes de 30 juillet au 5 août 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	78,396 30
Bagages et marchandises	97,814 15
TOTAL de la semaine	176,210 45
Semaine correspondante de 1853	205,012 10
Diminution	(1) 28,801 65

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	39,972 25
Bagages et Marchandises	13,697 60
Total de la semaine	53,669 85
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	229,880 30
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	6,269,587 53
Recette correspondante de 1853	4,878,721 42
Augmentation	1,390,721 42

(1) Diminution par suite de la suspension de la foire de Beaucaire.

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 30 juillet au 5 août 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

20,844 voyageurs, grande vitesse	43,462 30
Petite vitesse	128,449 35
Services annexes	7,194 58
TOTAL	179,106 23

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	41 225 38
Petite vitesse	111,775 28
Services annexes	6,775 84
TOTAL	159,776 50

Recette totale du 1er janvier au 5 août

1854	5,445,913 18
1853	4,688,148 23

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juillet 1854.

Voyageurs St-Germain	280,395		
id. Auteuil	231,031		
Total	511,426	Recettes.	277,003 50
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			97,996 74
		Total	375,000 24

Juillet 1853.

Voyageurs	321,181	Recettes	327,827 55
Différence en faveur de 1854			47,172 69

COMPARAISON :

Les sept mois de 1854 ont donné	1,774,073 34
La même période de 1853 a donné	1,460,532 94
Différence en faveur de 1854	313,540 40

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Le Conseil d'administration invite MM. les actionnaires qui ont fait le troisième versement de 100 fr. au 1er juillet, à venir retirer exactement leurs titres à l'époque indiquée sur les récépissés de versement qui leur ont été délivrés.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent déposer gratuitement leurs actions dans les caisses de la Compagnie ; ils recevront un certificat nominatif de dépôt (47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du premier semestre de l'année 1854 est payable, à dater du 7 août courant, à raison de 27 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de 10 heures à 3 heures, sur la présentation des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros collatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2668
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2327	2579
1347	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Ouverture de la section comprise entre Chalon et Lyon. — *Modification au service d'été à partir du 17 août* 1854. — Heures des départs de Paris pour Melun : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 10 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Fontainebleau et Montereau : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Sens, Joigny, Tonnerre, Montbard, Dijon, Beaune, Chalon et Mâcon : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5, — 8 h. 35 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 h. 45. — Pour Lyon (Vaise) : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 45.

Des billets d'aller et retour, à prix réduits, seront distribués tous les jours à la gare de Paris, pour les gares de la ligne jusqu'à Montereau, et à chacune de ces gares pour Paris et retour ; à la gare de Lyon, pour les gares de la ligne jusqu'à Chalon, et à chacune de ces gares pour Lyon et retour.

Ces billets donneront droit de circuler dans tous les trains de la journée pour laquelle ils auront été délivrés, à l'exception des trains express.

Trains de plaisir à prix réduits, de Paris à Fontainebleau, les dimanches et jours de fêtes. Départ de Paris à 9 h. 30 du matin ; départ de Fontainebleau en retour sur Paris, à 9 h. 30 du soir.

Prix des places (aller et retour compris) : 1re classe, 6 fr. ; — 2e classe, 4 fr. 50 c. ; — 3e classe, 3 fr. 50 c.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER

DE DIEPPE.

Courses de Dieppe, dimanche 20 août.

Aller : Départ de Paris, dimanche à 9 h. du matin ; arrivée à Dieppe, à 1 h. 25. — Retour : Départ de Dieppe, dimanche à 8 h. 45 et 9 h. 45 du soir, et lundi à 7 h. 35 du matin ; arrivée à Paris, dimanche à 11 h. 5 du soir, et lundi à 5 h. du matin et midi 15. — Prix réduit : 1re classe, 30 f., aller et retour. — On délivre les billets au chemin de fer de Rouen.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

Service au 1er juillet 1854.

7 départs de Paris pour Rouen : 7 h. — 9 h. express. — Midi. — 4 h. — 6 h. (la semaine). — 8 h. — 11 h.

5 départs pour le Havre : 9 h. express. — Midi — 1 h. express — 6 h. (la semaine). — 11 h.

4 départs pour Dieppe : 9 h. express. — 1 h. express — 6 h. (la semaine). — 11 h.

3 trains express : 1° à 9 h. matin, en 2 h. 25 m pour Rouen. — En 4 h. 25 m. pour Dieppe, et en 5 h. pour le Havre.

2° A 1 h. en 4 h. pour Dieppe, et en 4 h. 15 m. pour le Havre.

3° A 6 h. du soir (la semaine). — En 2 h. 30 m. pour Rouen, et en 4 h. 50 m. pour le Havre et Dieppe.

Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur, en 35 minutes ; à Caen, en 3 heures. — De Dieppe au Tréport, en 3 heures.

Voyage de Paris à Londres, par Dieppe et New-Haven (Brighton). Un départ tous les jours, le dimanche excepté. Trajet en une journée. 1re classe, 35 fr. ; 2e classe, 25 fr.

CHEMINS DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

A l'occasion de la fête du 15 août les Compagnies des chemins de fer de Rouen, du Havre et de Dieppe ont organisé des trains de plaisir à moitié prix du tarif des stations suivantes à Paris : Rouen-Tourville (Elbeuf), St-Pierre (Louviers), Dieppe, le Havre-Beuzeville (Fécamp), Bolbec et Yvetot. Aller, lundi matin 14. Retour, mercredi matin 16.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les actionnaires propriétaires de quatre actions au moins, sont prévenus que l'assemblée générale se réunira le dimanche 3 septembre 1854, à 10 heures précises du matin, au siége de la Compagnie, rue Saint-Fiacre, 15, à l'effet de délibérer, aux termes de l'acte de Société, sur une modification aux statuts, proposée par la gérance et adoptée par le Conseil de surveillance.

A cette occasion, la gérance rappelle à MM. les actionnaires que les intérêts échus au 30 juin dernier se paient à la caisse de MM. Destrem, Mallet, Ragel et Ce, 15, rue Saint-Fiacre.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CREDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de rappeler au public qu'elle reçoit gratuitement en dépôt les titres ci-après, savoir :

Les actions de la Société générale de Crédit mobilier ;

Les actions de la Compagnie des chemins de fer du midi ;

Les actions et obligations du chemin de fer Grand-Central ;

Les actions et obligations du chemin de Saint-Germain ;

Les actions de la Société des mines de la Silésie ;

Les obligations de Rhône-et-Loire et les titres de Saint-Etienne à Lyon.

Les dépôts s'opèrent, soit par des certificats nominatifs, délivrés aux porteurs, soit en compte courant.

Tout déposant titulaire de 25 titres a droit à l'ouverture d'un compte courant, et peut, dans ce cas, en disposer par des mandats directs, ou par des mandats de virement.

Les intérêts et dividendes touchés, sans frais, pour le compte des parties, sont payés sur mandats directs ou sur des mandats de virement.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 5 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.
ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 8 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 1 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Après la hausse rapide de la semaine dernière, nous avons eu une sorte de réalisation de bénéfices qui a fait rétrograder le cours de toutes les valeurs. Mais les motifs qui avaient ranimé la confiance des spéculateurs existent toujours au même degré, et la réaction n'a pas eu lieu sans résistance. On ne doute plus maintenant de la coopération de l'Autriche dans les principautés; et, du côté de la Baltique, on a déjà appris que nos troupes ont débarqué dans l'île d'Aland et qu'elles se sont emparées de la principale tour de Bomarsund. Ces nouvelles ont déjà fait cesser les ventes à notre Bourse. Toutes les valeurs étaient demandées de nouveau à la Bourse d'hier.

Ce qui a surtout étonné, depuis le commencement du mois, c'est la multitude de primes qui ont été vendues à de très-faibles écarts, tant sur la rente que sur les actions de chemins de fer. On avait craint qu'il n'en résultât des livraisons de titres au moment de la liquidation de quinzaine, car on a peine à comprendre que l'on accepte la position de vendeur de primes et que l'on reste pendant quinze jours au moins à la disposition de l'acheteur pour le mince avantage de quelques centimes sur la rente ou de 2 50 sur les chemins. On supposait que les vendeurs de primes étaient de forts spéculateurs qui étaient acheteurs de beaucoup de ferme, et qui préféraient vendre à prime, dans la crainte d'écraser ces cours en vendant du ferme : aussi l'on n'était pas sans quelque inquiétude pour la liquidation du 15. Cette liquidation vient de se terminer ; elle s'est faite dans d'excellentes conditions. Les reports ont été très-modérés, et s'il y a eu des livraisons, il s'est présenté en même temps un si grand nombre d'acheteurs disposés à lever des titres, que les prix ont été tenus avec beaucoup de fermeté.

A la bourse d'hier, les cours étaient de nouveau en hausse. Les consolidés étaient venus très-fermes à 73 7/8. On paraissait s'attendre que la Banque d'Angleterre allait diminuer de nouveau son escompte ; il ne paraît pas pourtant que cette mesure ait été adoptée. Mais l'amélioration du marché monétaire ne tardera pas à engager les directeurs de la Banque d'Angleterre à fixer de nouveau le taux de l'escompte à 4 0/0. On compte beaucoup sur l'effet de cette mesure pour ramener les affaires commerciales à Londres et provoquer une forte hausse sur les consolidés.

Les actions d'Orléans sont sorties de leur stagnation. Elles ont à peine rétrogradé de 1,205 à 1,190, et elles sont revenues à leur cours le plus haut. Les recettes de ce chemin continuent à présenter des augmentations considérables, qui confirment les espérances des détenteurs, et qui donnent lieu chaque jour à de nouveaux placements de fonds sur cette ligne.

La réaction s'est arrêtée à 955 sur les actions de Lyon. A ce cours, il ne se présentait plus que des acheteurs, et l'on a remonté à 960. Lyon à la Méditerranée a repris encore avec plus de facilité, ce qui s'explique par le petit nombre d'actions qui existent sur la place. Cette ligne a fait 855, et elle a remonté à 867 50 et à 870.

Les actions de l'Est sont stationnaires, de 790 à 800. Les recettes ont diminué depuis quelque temps sur cette ligne, par suite de causes tout à fait passagères, et les cours de cette ligne se relèveront facilement, aussitôt que le trafic sera rentré dans son état normal

Le Grand-Central est retombé au pair ; mais à ce cours, les achats ont recommencé avec quelque vivacité.

La spéculation est presque nulle sur les actions de Rouen et du Havre. Les recettes ont diminué depuis quelque temps sur ces deux lignes, ce qui a donné lieu à des ventes continuelles. Cependant, les deux Compagnies ont réalisé des économies si importantes, que les cours actuels sont bien au-dessous de la valeur réelle des actions.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 10 jusqu'à celle du 17 août :

La rente 3 0/0 a monté de 72 à 73 30; elle a rétrogradé à 72 35; elle est restée à 73 au comptant et à 73 10 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 99 à 99 70; elle est restée à 99 60.

La Banque de France a monté de 2,905 à 2,950.

Le Crédit mobilier a monté de 700 à 722 50; il est resté à 715 au comptant et à 717 50 à terme.

Le Comptoir national a varié de 585 à 580.

Le Nord a monté de 835 à 845; il est resté à 841 25.

L'Est a monté de 780 à 800; il a fermé à 790.

Les nouvelles actions de l'Est ont monté de 622 50 à 632 50; elles ont fermé à 627 50.

Lyon a monté de 951 25 à 965; il a fermé à 958 75 au comptant et à 960 à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 860 à 870; il est resté à 867 50.

Genève a monté de 505 à 510; il a fermé à 506 25.

L'Ouest a fléchi de 650 à 645.

Orléans a monté de 1,190 à 1,201 25; il est resté à 1,201 25.

Rouen a monté de 976 25 à 985; il est resté à 975.

Le Havre a monté de 572 50 à 580; il a fermé à 566 25.

Le Midi a monté de 615 à 632 50; il est resté à 630.

Le Grand-Central a monté de 496 25 à 510; il a fermé à 501 25.

Saint-Germain a varié de 692 50 à 709; il est resté à 692 50.

Cherbourg a varié de 615 à 620.

La Teste a varié de 250 à 252 50; Sceaux s'est tenu à 200; le chemin sarde, de 452 50 à 455.

Samedi. — Le début de la bourse était encore en hausse, mais le mouvement a été arrêté immédiatement par les réalisations de bénéfices. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 73 30 à 73, et à terme de 73 65 à 73 45; le 4 1/2 0/0, de 99 70 à 99 40 au comptant, et de 100 à 99 70 à terme. La Banque a monté de 10 à 2,925; le Crédit foncier, de 5 à 600. Le Crédit mobilier a varié de 722 50 à 717 50; le Nord, de 847 50 à 841 25; l'Est, de 792 50 à 790; les nouvelles de l'Est, de 630 à 627 50; Lyon, de 960 à 955; la Méditerranée, de 870 à 860; Orléans, de 1 198 75 à 1,195; Saint-Germain, de 700 à 695. Rouen a fait 985; le Havre, 575; Genève, 510; le Midi, 620, le Grand Central, 502 50; l'Ouest, 650; Saint-Rambert, 430; la Teste, 255; Dieppe, 290.

Lundi. — La rente était très-faible, et les cours ont rétrogradé sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au début de 45 c. à 72 55, et à terme de 40 c. à 72 75. Le 4 1/2 0/0 a baissé au comptant de 15 à 99 40. La Banque de France s'est tenue à 2,925. Le Crédit foncier a rétrogradé de 10 à 590; le Crédit mobilier, de 10 à 707 50; le Comptoir national d'escompte, de 10 à 590; le Nord, de 375 à 847 50; l'Est, de 625 à 783 75; les nouvelles de l'Est, de 5 à 622 50. Lyon a monté de 1 25 à 956 25. La Méditerranée a fléchi de 5 à 855; Orléans, de 5 à 1,195; le Havre, de 5 à 570; Genève, de 5 à 505; le Grand-Central, de 2 50 à 500; Saint-Germain, de 2 50 à 692 50. Le Midi a repris de 2 50 à 622 50; Saint-Rambert, de 5 à 445. L'Ouest est resté sans variation à 650; Cherbourg, à 520; Rouen, à 985; Dieppe, à 290; Dijon, à 660; le chemin de fer sarde, à 455. La Teste a fléchi de 2 50 à 252 50.

Mardi. — Bourse fermée à cause de la double solennité de l'Assomption et de la fête de l'empereur.

Mercredi. — La spéculation était indécise, et les cours sont restés faibles pendant toute la bourse. La liquidation de quinzaine des chemins de fer s'est faite avec des reports modérés. La rente 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 15 à 72 40, et, à terme, de 25 à 72 50. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 99 50; la Banque, de 20 à 2,945; le Crédit foncier, de 10 à 600; le Crédit mobilier, de 1 25 à à 708 75; le Comptoir national, de 5 à 580. Le Nord a varié de 838 75 à 837 50; l'Est, de 785 à 790; les nouvelles de l'Est, de 625 à 627 50; Lyon, de 960 à 955; la Méditerranée, de 8 5 à 860. Le Midi a fait 620; le Grand-Central, de 500 à 498 75; Orléans, de 1,190 à 1,195; Saint-Germain, de 687 50 à 690; Genève, de 505 à 5 6 25; l'Ouest, 650; Cherbourg, 515; Saint-Rambert, 430; Genève, 515,

Jeudi. — Les consolidés sont venus en hausse de 1/8, et l'on a annoncé en même temps la prise de la forteresse de Bomarsund, en sorte que toutes les valeurs étaient demandées et en hausse. Le 3 0/0 a varié de 72 65 à 73 au comptant, et de 72 60 à 73 10 à terme; le 4 1/2 0/0, de 99 50 à 99 60 au comptant. La Banque a monté de 5 à 2,950; le Crédit mobilier, de 625 à 715; le Nord, de 3 75 à 841 25; l'Est, de 1 25 à 791 25; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 627 50; Lyon, de 3 75 à 958 75; Orléans, de 625 à 1,201 25; Rouen, de 2 50 à 975. Le Havre a fléchi de 1 25 à 566 25. Le Midi a monté de 8 75 à 628 75; la Méditerranée, de 7 50 à 867 50. L'Ouest a fait 6 5, Saint-Germain, 692 50; Cherbourg, 520; le Grand-Central, de 500 à 501 25; Genève, de 505 à 506 25.

Vendredi. — Les premiers cours de la Bourse étaient en hausse et les consolidés sont revenus à 94 avec 1/8 d'amélioration ; mais les offres ont reparu et ont arrêté ces mouvements. Toutes les valeurs ont un peu rétrogradé. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 72 80 à 73, et à terme de 73 à 73 20; le 4 1/2 0/0, à 99 90 au comptant. La Banque a fait 2,940, le Crédit mobilier, 720; le Nord, de 845 à 840; l'Est, de 790 à 791 25; les nouvelles de l'Est, 630; Lyon, à 960; Orléans, de 1,205 à 1,200; Rouen, de 973 à 970; le Havre, de 570 à 56 ; la Méditerrannée, de 875 à 867 50 ; le Midi, de 612 50 à 627 50; le Grand-Central, de 500 à 502 50; Saint-Germain, de 690 à 692 50, la Teste, de 250 à 245; le chemin sarde, de 455 à 456 25.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 12 au 18 août 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 12 Compt.	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Compt.	Lundi 14 Terme	Mardi 15	Mercredi 16 Compt.	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Compt.	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Compt.	Vendredi 18 Terme
710	0	99	400.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	Nord	841 25	840	847 50	844 75	Jour férié.	837 50	841 25	841 25	843	840	842 50
tout.		99	72.000	500	tout	27 fr. 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	965	965	965	975		972 50	972 50	975	975	970	970
94		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	575	572 50	570	»		567 50	565	566 25	566 25	565	565
51	72	95	36.000	500	125	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	201	»	200	»		»	»	»	»	287 50	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	500	»	510	»		515	»	520	»	520	516 25
tout.	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	Saint-Germain	695	695	692 50	687 50		690	»	692 50	»	692 50	»
tout.	17	99	30.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	319 75	»	320	»		»	»	320	»	322 50	»
171	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	650	650	650	645		650	643 75	645	»	647 50	»
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	200	»	»	»		»	»	200	»	»	»
1110	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1195	1195	1193	1192 50		1195	1197 50	1201 25	1205	1200	1205
627	721	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb	Est	790	790	783 75	787 50		791	790	790	790	791 25	790
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles.	627 50	627 50	622 50	625		627 50	627 50	626 25	»	627 50	627 50
343	512	99	240.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	965	965	950 25	957 50		955	956 25	958 75	960	960	961 25
»	237	99	80.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	510	507 50	505	508 75		506 25	»	506 25	510	508 75	510
633	612	99	90.000	500	300	46 fr.	avril octobr	Lyon à la Méditerr.	860	860	855	857 50		860	858 75	867 50	870	867 50	867 50
»	950	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	630	617 50	622 50	630		620	623 75	630	638 75	627 50	637 50
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	255	»	251 50	»		»	»	»	»	»	»
150	945	99	180.000	500	250	4 0/0.	avril octobr	Grand Central	508 50	502 50	500	500		498 75	501 25	504 25	502 50	502 50	502 50
»		99	50.000	500	200	4 0/0		St Rambert à Gren.	430	»	435	»		430	»	430	»	430	»
»	40	99	12.500	1.000	tout	25 fr 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
»	50	99	9.400	500	tout	27 fr 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand.	»	»	»	»		»	»	»	»	430 25	»
»	»	99	100.000	500	100	4 1/2 0/0	mai novemb	Sarde Victor-Emm.	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»

	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 12 Compt.	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Compt.	Lundi 14 Terme	Mardi 15	Mercredi 16 Compt.	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Compt.	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Compt.	Vendredi 18 Terme
(1) Pendant la durée des travaux.	»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	73	73 15	72 55	72 75		72 40	72 50	73	73 10	73	73 20
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	99 40	99 70	99 25	»		99 50	»	99 60	»	99 90	»
	250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	73 50	»	72 60	»		»	»	»	»	»	»
	»	93 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	»	»	»	»		99 50	»	99 5.	»	»	»
	113.350	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2915	»	2925	»		2915	»	2940	»	2925	»
	120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	Crédit mobilier	717 50	715	707 50	709 75		705 75	707 50	715	717 50	720	722 5
	40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	590	»	590	»		5?3	»	590	»	592 50	590
	50.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	600	»	590	»		600	597 50	610	»	600	605
	100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb	Do Obligations (cert.)	»	»	910	»		910	»	940	»	910	»
	»	500	400	3 0/0	mai, novemb	Do Obligations de 500	435	»	435	»		435	»	435	»	435	»
	»	100	tout	3 0/0	»	Do 10e d'Obligations	98 75	»	»	»		98 75	»	»	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 12 au 18 août 1854.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	12	14	15	16	17	18
1854.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril,	janvier juillet.	Nord-Boulogne	307 50	306 25		307 50	304 25	306 25
Do.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1030	1030		1030	1030	»
1852.	60.000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	Do	Lyon à la Méditerranée 3 0/0	510	»		510	508 75	»
1852.	181.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	Do Nouvelles 3 0/0	307 50	307 50		307 50	3[illegible] 25	305
Do.	50.200	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.	Est	500	502 50		502 50	505	508 75
1848.	10.830	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.	Saint-Germain (nouvelles)	»	»		»	»	»
Do.	6.204	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do	Versailles r. d.	»	»		»	»	»
1852.	15.030	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do	Ouest	990	990		»	990	»
1853.	17.500	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	Do	Do (nouvelles)	»	»		990	990	»
1842.	8.866	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do	Paris à Orléans	1020	»		1020	1020	1020
1848.	3.333	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do	Do (Nouvelles 1848)	»	1020		»	1020	1020
1852.	150.000	50 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1852)	310	310		310	309 75	310
1854.	120.000	» »	275	75	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1854)	»	310		310	310	310
1845.	2.887	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do	Paris à Rouen	»	»		»	»	»
1847.	4.904	95 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	Do (nouvelles)	»	»		»	»	»
1846.	15.000	78 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre	Rouen au Havre	»	1010		1010	»	»
1849.	5.000	97 —	00	tout.	1.250	6 0/0	Do	janvier juillet.	Do (nouvelles)	1125	»		»	1130	»
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	Grand-Central	292 50	292 50		291 25	291 25	291 25
1853.	102.014	99 —	500	tout.	625	5 0/0	Do	Do	Rhône-et-Loire	»	»		»	»	»
18 3.	83.043	99 »	500	tout.	500	3 0/0	Do	Do	Do 3 0/0	»	»		»	»	300
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	»	»		498 75	497 50	497 50

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 11 au 17 août 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	11	12	14	15	16	17
Nord	835 à 840	837 50 à 842 50	842 50 à 847 50	840 à 845	840 à 845	842 50 à 847 50
Paris à Strasbourg	782 50 à 787 50	780 à 785	780 à 785	782 50 à 787 50	782 50 à 787 50	785 à 790
Orléans	1175 à 1190	1175 à 1200	1175 à 1200	1175 à 1200	1175 à 1200	1175 à 1200
Paris à Rouen	9?5 à 947 50	940 à 945	940 à 950	940 à 950	940 à 950	985 à 990
Rouen au Havre	575 à 585	565 à 575	560 à 575	560 à 575	560 à 575	570 à 575
Lyon	897 50 à 902 50	897 50 à 902 50	900 à 905	951 50 à 964 50	957 70 à 965	960 à 965
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse [illegible]	500	437 50	[illegible] ... Charbon	1,600	300	Tuyaux Chameroy	500	625	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Mar. tim.	12,000	22 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	50	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç ... do	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.00	Layon et Loire	1/1250	400	Caristie	500	97	— Tricycles	800	175	Union des Ports do	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Bonnet et ... a. p.	1000	810	Télégraphe sous-marin	25	26	— Batignollaises	1000	610	Mélusine ... do	5000	10 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais ... Paris	250	590	Compagnie générale	500	[illegible]	Sécurité ... do	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1,000	1300	Montchanin ... Charbon.	5000	»	— français ... Paris	500	1030	Lutéciennes	500	620	Sauvegarde ... do	5000	8 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	212 50	Azincourt ... Charbon	1/1200	1000	— parisien	1000	1200	Sylphides	500	510	Océan ... do	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes ... Asph.	1000	400	— Lacarrière ... Paris	500	1020	[illegible]	500	175	Chambre ... do	2000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	500	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Belleville	500	1100	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... do	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1200 p	Seyssel franç. Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	550	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ... do	5000	10 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	750	1005	Aveyron ... Forges.	2000	4100	— Ouest ... Passy	500	650	Journaux réunis	500	540	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	300	Aubin ... Forges.	500	500	— Est .. Vincennes	500	»	Le Siècle	remb	400	Générale ... do	5000	600 0/0 b.
Eschweiler ... Zinc.	750	650	Maubeuge ... Forges.	500	500	— Wazemmes	500	600	Docks L. Napoléon	250	215 75	Union ... do	5000	[illegible] 0/0 b.
[illegible] ... Zinc.	1000	102	Alais ... Forges.	3000	1750	— Caen	1000	2250	Palais de l'Industrie	100	110	France ... do	5000	35 0/0 b.
[illegible] ... Cuivre.	100	00	Chatillon ... Forges.	500	500	— Amiens	500	600	Glaces de St-Gobain	7500	32000	Phénix ... do	1000	1 000
Mouzaïa (Algérie)	110	41 25	Herserange ... Forges.	500	141 25	— Versailles	1000	1?5	— de Montluçon	500	4?0	Providence ... do	2500	25 0/0 b.
[illegible] (usinée)	100	55	Monceaux ... Forges.	1000	1025	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1500 d	Urbaine ... do	5000	6 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/72315	910	Providence ... Forges.	1000	1175	— Cie centrale	500	370	— d'Aix-la-Chapelle	375	395	Confiance ... do	5000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/2400	485	Loire et Ardèche. Forg.	4000	5300	Mess. imp. serv. mar.	2000	90 0	Lin Maberly	500	540	Soleil ... do	6000	90 0/0 b.
Rhône-et-Loire Charbon.	400	300	Espérance .. Forges.	1000	925	— voitures	10000	10000	— Cohin	500	530	Nord ... do	1000	9 0/0 b.
Blanzy ... Charbon.	500	»	Montigny .. Forges.	500	525	— Caillard	1000	0 0	— Pont-Remy	»	»	Globe ... do	500	pair
[illegible] ... Charbon.	1/2?6	345	Septèmes ... Usine.	250	185	Gondoles parisiennes	80	125	— Gamaches	500	275	Nationale ... Vie.	5000	9 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	410	Phénix ... Usine.	750	910	Omnibus (Entr. gén.)	1000	1000 A	Richer ... Vidanges.	500	250	Générale ... do	7500	85 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	200	Cail ... Usine.	500	700	— ch. de fer	300	225	Herbet ... Sucrerie.	500	550 A	Union ... do	5000	5 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	150	Cavé ... Usine.	250	240	— Favorites	900	1000	Scarpe ... do	250	230	Phénix ... do	5000	3 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 729. 13e ANNÉE. — N° 34. SAMEDI, 26 AOUT 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

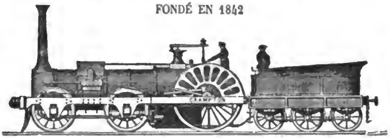
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris..........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Étranger.........	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les cours ont éprouvé peu ou point de variations cette semaine. Le 3 0/0 dépasse difficilement 73 50, mais n'a pas sitôt décroché 73 qu'il réagit au-dessus avec vivacité. C'est ce qui est arrivé à la bourse de jeudi, où le 3 0/0, après avoir fléchi à 72 95, a immédiatement rebondi à 73 fr.

Le tableau suivant présente les variations des principales valeurs du 17 au 24 août 1854:

	17 août.	*24 août.*	*Hausse.*	*Baisse.*
3 0/0,	73 10	73 35	» 25	» »
Orléans,	1,205 »	1,222 50	17 50	» »
Nord,	845 »	850 »	5 »	» »
Strasbourg,	790 »	793 75	3 75	» »
Lyon,	960 »	970 »	10 »	» »
Méditerranée,	870 »	870 »	» »	» »
Rouen,	975 »	970 »	» »	5 »
Midi,	628 75	628 75	» »	» »
Crédit mobil.,	717 50	723 75	6 25	» «

Les recettes des chemins de fer ont encore augmenté cette semaine.

L'augmentation la plus forte s'est produite sur la ligne de l'Ouest. Elle est de 30.6 0/0.

Voici dans l'ordre progressif le tableau de l'augmentation des principales lignes :

Ouest,	30.6 0/0.
Grand-Central,	17.8 0/0.
Nord,	11.9 0/0.
Orléans,	11.7 0/0.
Méditerranée (1),	11.5 0/0.
Lyon,	6.5 0/0.
Havre,	0.2 0/0.

Un décret impérial du 19 août, inséré au *Moniteur*, règle la convention passée le 16 août 1854 entre le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et le baron James de Rothschild, tant en son nom qu'au nom de la société générale pour favoriser l'industrie nationale en Belgique, et ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer d'Hautmont à la frontière de Belgique par la vallée du Flamenne.

(1) Sur le réseau entier.

Un autre décret de la même date approuve la convention passée le 16 août 1854 entre le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et MM. Emile Pereire, Adolphe d'Eichtal, duc de Galliera, comme représentants la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et ayant pour objet diverses modifications de direction et de classement au chemin de fer de Bordeaux à Cette dans le département de l'Hérault.

Le mouvement général du prix du blé pendant la première quinzaine d'août se résume ainsi :

Régions.	*Prix moyen de l'hectolitre.*	*Baisse.*
Nord-ouest,	27 02	1 85
Nord,	28 79	1 02
Nord-est,	28 20	0 93
Ouest,	22 51	4 41
Centre,	27 12	1 34
Est,	26 22	2 04
Sud-ouest,	24 05	1 40
Sud,	25 04	0 86
Sud-est,	25 84	1 74

Le prix moyen de la précédente quinzaine étant 27 93

Le prix moyen de celle-ci étant 26 19

On a une baisse moyenne générale de 1 74

Hors continent, le prix moyen de l'hectolitre est de 20 39 et la baisse de 1 87.

La situation matérielle est donc parfaitement satisfaisante.

La situation politique se dessine chaque jour d'une manière plus nette, plus décidée et, par conséquent, plus rassurante.

La France, l'Angleterre et l'Autriche ont formulé, dans des notes diplomatiques échangées entre elles, les bases de la paix future avec la Russie. Ces trois puissances se sont

engagées réciproquement à ne pas traiter avec le czar :

1° Si le protectorat exercé jusqu'à présent par la cour impériale de Russie sur les principautés de Valachie, de Moldavie et de Servie ne cesse pas à l'avenir, et si les priviléges accordés par les sultans à ces provinces dépendantes de leur empire ne sont pas placés sous la garantie collective des puissances, en vertu d'un arrangement à conclure avec la Sublime Porte, et dont les dispositions régleraient en même temps toutes les questions de détail;

2° Si la navigation du Danube, à ses embouchures, n'est point délivrée de toute entrave et soumise à l'application des principes consacrés par les actes du congrès de Vienne;

3° Si le traité du 13 juillet 1841 n'est pas révisé de concert par toutes les hautes parties contractantes dans un intérêt d'équilibre européen;

4° Si la Russie ne cesse de revendiquer le droit d'exercer un protectorat officiel sur les sujets de la Sublime Porte, à quelque rit qu'ils appartiennent, et si la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie ne se prêtent leur mutuel concours pour obtenir de l'initiative du gouvernement ottoman la consécration et l'observance des priviléges religieux des diverses communautés chrétiennes, et mettre à profit, dans l'intérêt commun de leurs coreligionnaires, les généreuses intentions manifestées par S. M. le Sultan, sans qu'il en résulte aucune atteinte pour sa dignité et l'indépendance de sa couronne.

On connaît donc aujourd'hui les conditions de la paix : cessation du protectorat exclusif de la Russie sur les principautés, et protectorat collectif des grandes puissances européennes; — liberté du Danube, analogue à la liberté du Rhin; — liberté de la mer Noire; — protectorat collectif des puissances européennes en faveur des sujets chrétiens de la Sublime Porte, à quelque rit qu'ils appartiennent.

On ne peut qu'approuver la sagesse et la mesure de ces conditions, qui ont entraîné l'adhésion de l'Autriche et son concours actif, puisque *le Moniteur* a annoncé que l'entrée des Autrichiens dans les principautés avait eu lieu le 20 courant.

F. Solar.

Chemin de fer Victor-Emmanuel.

L'assemblée convoquée pour le 7 août 1854 a eu lieu à Chambéry, sous la présidence de M. Charles Laffitte, président du Conseil d'administration. Les scrutateurs étaient MM Duvelot et Gillet de Kerveguen, assistés de M. de Goutte comme secrétaire.

La lecture du rapport du Conseil d'administration a été faite par M. Barbier, délégué de la Compagny à Chambéry.

La situation du compte de l'établissement s'élevait au 31 mai à 9,306,351 fr. 24 c. au débit et au crédit. Aujourd'hui les comptes débiteurs ont été réduits de 1,700,000 à 1,600,000 fr. par la libération d'un des plus forts actionnaires envers la Compagnie. L'entreprise de la construction a été concédée au prix de 73,000 fr. par kilomètre. Le réseau en construction aujourd'hui se borne à relier Aix à Saint-Jean de Maurienne, et sera bientôt exécuté. Au reste, le rapport que nous publions plus loin donne tous les détails sur les travaux, les traités, etc., nécessaires pour apprécier la situation actuelle de la Compagnie, et c'est à l'unanimité que l'assemblée l'a approuvé. A la suite de l'assemblée et en son nom, MM. les administrateurs ont inauguré les travaux déjà exécutés du chemin de fer Victor-Emmanuel.

C. Devira.

Les Chemins de fer en Piémont et en Italie.

I.

Milan, 10 août 1854.

Depuis que je suis dans ce pays, je me demande à quoi sert d'avoir dépensé tant d'argent pour construire des chemins de fer dont l'usage est entravé à chaque ville par des formalités de police et des visas de passeport. En calculant d'après les distances, j'avais compté pouvoir être rendu à l'exposition de Munich pour le 20 août, et je suis encore à Milan le 19, ce qui me constitue un retard d'au moins sept jours. Ces formalités insipides et coûteuses n'ont, bien entendu, aucune utilité véritable comme surveillance politique, et ne servent que les aubergistes, qui font payer fort cher aux voyageurs le loyer des palais qu'ils occupent.

Arrêté ici jusqu'à l'heure où mon hôtelier trouvera bon de faire retirer mon passeport de la police, je profite de ce séjour forcé pour réunir quelques observations faites pendant mon voyage sur les chemins de fer de Piémont et d'Italie, que j'ai tenu à visiter par moi-même, afin de rectifier les cartes fort inexactes qui ont été publiées, à commencer par la nôtre.

En Piémont, j'ai trouvé les principaux linéaments d'un vaste réseau, trop vaste peut-être, et dont il sera sage d'échelonner l'exécution sur un nombre d'années assez considérable, mais dont la conception révèle des vues d'ensemble très-éclairées, très-patriotiques, et dont la France doit se préoccuper dans l'intérêt de son commerce de transit.

Turin est tout naturellement le centre de ce réseau, qui comprend :

1° Une grande ligne de Gênes à Arona sur le lac Majeur, destinée à se relier par la navigation à vapeur du lac avec la ligne suisse du Lockmanier, qui ira rejoindre le lac de Constance et se soudera ainsi aux chemins allemands. Cette ligne a pour but évident d'attirer tout le commerce de l'Allemagne méridionale avec le Levant; elle est exécutée depuis Gênes jusqu'à Novare et sera complète jusqu'à Arona pour la fin de l'année. Le chemin appartient à l'État, qui l'a exécuté à ses frais et par ses agents;

2° Une ligne transversale dirigée du nord-ouest à l'est, de Genève à deux points de la frontière autrichienne par Aix-les-Bains, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane, Suse, Turin, Vercelli, Novare, Mortara et Vigevano.

Cette ligne est divisée en plusieurs tronçons.

Le premier, de Genève à Modane, avec raccordement sur la France à Saint-Genis d'Aoste, a été concédé, sous le nom de *Victor-Emmanuel*, à une Compagnie franco-piémontaise, présidée par M. Ch. Laffitte, et dont nous avons souvent parlé. Par une loi votée dans la dernière session des Chambres piémontaises, les obligations de la Compagnie ont été réduites pour le moment à l'exécution de la section comprise entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne : c'est la partie la plus facile et la plus productive de la ligne; elle recevra certainement plus tard un embranchement de Grenoble à Montmélian, tout tracé par la nature et qui desservira la riche et pittoresque vallée du Grésivaudan.

Le second tronçon comprend la traversée du Mont-Cenis : problème difficile, mais non pas insoluble, et plus financier que technique. Ce n'est pas avec du vinaigre, comme Annibal, mais avec de l'or que l'on percera les Alpes; seulement il en faudra beaucoup, quelque chose comme 50 millions.

Le troisième tronçon est exécuté; il part de Suse et arrive à Turin après un parcours de 53 kilomètres. Il a été concédé au grand entrepreneur anglais, M. Brassey, qui l'a exécuté; il est exploité par l'Etat à raison de 50 0/0 des recettes brutes.

Le quatrième tronçon, de Turin à Novare, dans la direction d'un raccordement ultérieur avec Milan, a été concédé au même M. Brassey; son exécution est poussée avec vigueur, et l'on peut compter sur son prompt achèvement.

A cette ligne se rattache un chemin de Turin à Alexandrie, exécuté et exploité par l'Etat, et se raccordant à ce dernier point avec la grande artère internationale de Gênes au lac Majeur. Le port de Gênes se trouvera donc ainsi avoir une double entrée en Suisse, l'une par la Savoie et Genève, l'autre par le lac Majeur et le Tessin. Que la France ne perde pas cela de vue.

Le même chemin de Turin à Alexandrie sert actuellement aux communications avec Milan par le moyen du chemin de Novare; mais j'ai dit plus haut que M. Brassey était concessionnaire d'un raccordement direct de Turin à Novare par Vercelli, en suivant l'ancienne route de terre, qui est beaucoup plus directe et abrégera ainsi la distance.

Une autre communication de Gênes avec la Lombardie doit être établie au moyen d'un petit embranchement de Mortara, station de la ligne de Gênes au lac Majeur, sur Vigevano, dans la direction de Milan; enfin une troisième a été concédée sous forme d'embranchement d'Alexandrie à Stradella, par Vogherra, dans la direction de Pavie.

Le seul obstacle que ces raccordements

avec la Lombardie rencontreront ne viendra pas des difficultés des travaux ou de leur dépense, mais de l'hostilité systématique de l'Autriche, qui n'en veut à aucun prix et refuse d'en autoriser la continuation sur son territoire. De là vient qu'après avoir économisé quelques heures en Piémont avec les chemins de fer, on en perd huit ou dix pour franchir les cinq ou six lieues de lacune entre les deux pays.

Les deux grandes lignes que je viens de décrire comportent un certain nombre d'embranchements intérieurs, destinés à porter la vie dans de riches et fertiles provinces en ouvrant des débouchés faciles et économiques à leurs produits. Parmi ces embranchements, il en est déjà plusieurs en pleine exécution; je citerai d'abord celui de Turin à Pignerol, exécuté par une Compagnie et exploité par l'État à raison de 50 0/0 des recettes brutes; vient ensuite l'embranchement de Cuneo, terminé et exploité jusqu'à Fassano par la Compagnie concessionnaire. Ce chemin, qui se raccorde à Trufarello avec la ligne de Turin à Alexandrie, doit recevoir lui-même un sous-embranchement de Cavaller-Maggiore à Bra.

Les autres embranchements concédés sont ceux de Gênes à Valtri, presque terminé; de Novi à Vogherra, se raccordant en cette ville avec le tronçon d'Alexandrie à Stradella; d'Alexandrie à Acqui, dans la direction de Savone, dans le golfe de Gênes, et d'Ivrée-sur-Bielle dans la vallée d'Aoste, ouvrant une troisième porte sur la Suisse.

La plupart de ces embranchements ont été concédés dans la dernière session; mais, sauf celui de Valtri, ils ne sont pas commencés, et je les considère comme prématurés aujourd'hui.

En résumant l'exploitation actuelle, on trouve :

De Turin à Gênes,	166 kilom.
De Suse à Turin,	53
De Turin à Pignerol,	38
De Trufarello à Fassano,	51
D'Alexandrie à Novare,	66
Ensemble,	374 kilom.

Le service se compose en général de trois trains par jour, allant d'une extrémité à l'autre des lignes et de plusieurs trains de banlieue. Les tarifs sont réglés à environ 10 c. pour la première classe, à 7 c. pour la seconde et 5 pour la troisième, sans aucun impôt accessoire; mais il n'est alloué aucune tolérance de bagage; le tarif pour ceux-ci est de 4 c. par kilomètre et par quintal, en calculant par fraction de 10 kilogr.

En Piémont comme en Lombardie, on voyage très peu en première classe; mais il y a beaucoup de monde en deuxième et en troisième. Les voitures de seconde sont assez mal faites, garnies d'une manière incommode et n'ont qu'une portière pour deux compartiments; mais ces derniers ont passage entre eux, ce qui fait perdre des places. La vitesse de marche est d'environ 36 à 38 kilom. à l'heure, ce qui donne 33 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris.

Le Piémont mérite des éloges pour la décision et l'activité avec laquelle il a entrepris et continué l'exécution de ses chemins de fer, malgré les épreuves difficiles qu'il a eu à subir. Peut-être, comme je l'ai déjà dit, y a-t-il quelque chose d'un peu hâté dans sa manière de faire; peut-être a-t-il trop d'ambition en voulant attirer à lui tout le commerce de l'Allemagne et de la Suisse par ses chemins de Genève, du lac Majeur et de Bielle; mais la fortune est souvent du parti des audacieux, et malgré les obstacles que la France et l'Autriche opposent au raccordement de leurs lignes avec celles du Piémont et de la Savoie, il est bien certain que le territoire sarde est appelé à recevoir un transit considérable, et le port de Gênes à se développer sur une vaste échelle, surtout le jour où il sera pourvu des docks qui lui manquent, aussi bien qu'ils font défaut à Marseille, à Bordeaux et au Havre.

Quel que soit donc le sentiment de rivalité nationale qui puisse m'animer, il m'est impossible de ne pas féliciter le gouvernement libéral du Piémont et les chambres dont il a la confiance, de sa courageuse initiative et de la haute intelligence avec laquelle il prépare aux belles provinces qu'il administre, un avenir certain d'activité commerciale et industrielle par l'exécution d'un vaste réseau de chemin de fer, dont il a assuré le mouvement et la vie par une habile refonte des tarifs des douanes.

Dans ma prochaine lettre, je vous entretiendrai des chemins de fer du royaume lombard-vénitien que je viens de parcourir.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer Grand-Central.

Les travaux de la première partie de la concession du chemin de fer Grand-Central sont conduits avec activité. Des chantiers ont été établis entre Périgueux et Bordeaux. La section du chemin dont on s'occupe aujourd'hui est celle de Coutras sur Périgueux et Brives. Le 12 août une commission d'enquête réunie à la préfecture de la Dordogne s'est prononcée en faveur du tracé suivant : de Périgueux par Thénon, Terrasson, la vallée du Manoire jusqu'à Brives.

Lundi, 21 août, une autre commission chargée de constater les résultats de l'enquête relative à la même section de Brives à Périgueux, et sous la présidence de M. le baron de Jouvenel, se réunissait à la préfecture de Tulle, et cette commission se prononçait en faveur du tracé qui, partant de Brives, se dirige vers Hautefort, et se prolonge sur Périgueux par la vallée de l'Isle.

On travaille au Saut-du-Chevalier, et on poursuit les terrassements entre le Saut-du-Chevalier et le contrefort de Chamier. On creuse dans des lits de rocher, la voie en tranchée.

L'activité règne dans les chantiers, magasins et usines de la plaine de Sallegourde, Saint-Astier, Neuvic et Mussidan. Les matériaux pour l'établissement du pont au-dessus de l'île des Isards sont transportés par eau.

Cette partie du chemin de fer Grand-Central de Brives à Coutras se réunira à ce dernier point à la section d'Angoulême à Bordeaux du chemin d'Orléans.

C. DEVINA.

Chemin de fer de l'Ouest.

On nous écrit du Mans que l'on regarde comme très-probable l'ouverture de la section du chemin de fer de l'Ouest du Mans à Sillé-le-Guillaume d'ici à trois mois environ.

C. DEVINA.

Chemin de fer de l'Est.

Une collision, heureusement sans gravité, a eu lieu dans la nuit du 18 au 19 sur le chemin de l'Est, à peu de distance de Châlons-sur-Marne, entre un train de voyageurs arrêté par suite de la rupture d'un piston, et un train de marchandises qui, arrivant sur la même voie, n'a pu, à cause du brouillard, apercevoir les signaux assez à temps pour ralentir sa marche de manière à éviter le choc.

Deux voyageurs, dont une dame qui s'est arrêtée à Épernay, ont reçu des contusions; un garde-frein a été blessé.

Après une interruption de deux heures, la voie a été rendue libre et la circulation régulière des trains a été rétablie.

C. DEVINA.

Chemin de fer du Nord.

Une grande activité règne toujours sur le chemin de fer du Nord, et l'administration prend des mesures pour assurer la régularité, la sécurité de la marche des trains. On évalue à plus de 16 millions les travaux considérables de consolidation et d'amélioration qui s'exécutent en divers lieux sur la ligne. Les rails de 30 kilogrammes, dont on faisait usage avant l'emploi des machines qui peuvent traîner jusqu'à 420,000 kilogrammes, ont été remplacés par d'autres rails de 37 kilogr. au mètre courant; les traverses et les coussinets sont renouvelés, et l'on extrait des environs de Saint-Omer un excellent gravier qui compose le ballast.

Un journal de Lille annonçait dernièrement qu'une gare devait être construite à Leforest. Cette nouvelle n'est pas rigoureusement exacte. L'exploitation de la houille aussi bien à l'Escarpelle qu'à Leforest, l'extension que ce commerce doit prendre, en cet endroit, dans un avenir prochain, a rendu indispensable l'établissement de voies d'évitement; elles permettront tout à la fois d'y garer les trains qui entravent souvent la liberté de la circulation et d'y charger les wagons de houille.

Au reste, ces sortes de voies supplémentaires s'exécutent ou même sont achevées sur un grand nombre de points. Ainsi, c'est ce qui a eu lieu au raccordement extérieur de Douai; c'est ce qui sera fait incessamment à la Deûle, où huit voies parallèles seront établies, et où la gare de Douai, trop peu spacieuse, écoulera les arrivages qu'elle ne pourra remiser.

Mais un travail vraiment considérable que la Compagnie du Nord est sur le point d'accomplir, c'est la nouvelle gare projetée à Somain, où viendront converger, pour ainsi dire, les lignes de Paris, Bruxelles, Lille, Saint-Quentin, Maubeuge, où aboutit déjà celle d'Abscon, et où touchera bientôt celle d'Aniche.

C. Devina.

Chemins de fer belges.

Mercredi a eu lieu l'inauguration de la section du chemin de fer de Luxembourg, comprise entre Bruxelles et la Hulpe.

Chemin de fer Central suisse.

Les travaux de cette entreprise sont poussés rapidement, et l'ouverture de la section de Bâle à Sissach se prépare pour le mois de novembre prochain. La circulation sur ce premier tronçon promet des résultats avantageux.

D'un autre côté, les négociations que le Conseil d'administration n'a cessé de poursuivre pour le placement des actions devenues disponibles par suite de la faculté accordée aux porteurs actuels de se libérer à 200 fr., ont été en partie couronnées de succès.

La Compagnie vient de conclure avec le canton de Lucerne un traité en vertu duquel le canton se charge de 4,000 actions de la Compagnie au pair de 500 fr, et la Compagnie s'engage, de son côté, à terminer la ligne de Lucerne avant le 1er juillet 1856.

On ira alors par Mulhouse, Bâle et Lucerne en un jour de Paris au pied des Alpes, et en 40 heures de Paris à Milan.

La Compagnie se procurera les 4 millions encore nécessaires pour l'exécution de l'engagement qu'elle vient de prendre au moyen de l'émission d'obligations à 5 0/0.

La longueur des lignes assurées au réseau central est maintenant de 100 kilomètres, devant coûter 21 à 22 millions, dont 17 en actions et le reste en obligations.

Il y a lieu d'espérer que d'autres cantons suivront l'exemple de celui de Lucerne en prêtant leur appui à la Compagnie pour l'exécution de leurs lignes.

Les actionnaires applaudiront aux efforts du Conseil d'administration pour parvenir à donner une heureuse solution au problème de poursuivre l'entreprise dans tout son développement après avoir réduit de plus de moitié les charges des actionnaires. La libération facultative des actions à 200 fr., conseillée au printemps dernier par les circonstances, a, du reste, eu les meilleurs résultats. Sur 72,000 actions, 1,494 seulement n'ont pas encore effectué le dernier versement de 50 fr.

La publication des numéros de ces actions retardataires qui avoir lieu, suffira, sans doute, pour engager les porteurs à se libérer.

C. Devina.

On lit dans le *Moniteur* :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, préoccupé de l'intérêt qu'il y aurait pour l'agriculture à obtenir à bas prix les tuyaux de drainage, a fait un appel aux Compagnies de chemins de fer et leur a demandé de réduire autant que possible le prix de transport de ces matières. Les Compagnies se sont empressées de déférer au désir du ministre, et elles viennent de soumettre à son homologation des tarifs qui permettront aux propriétaires ruraux de s'approvisionner à bon marché. C'est un nouvel élément de prospérité pour l'agriculture, et l'on ne peut que savoir gré aux Compagnies de chemins de fer de l'empressement qu'elles ont mis à seconder les vues bienveillantes du gouvernement en faveur des cultivateurs.

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s. 1853* Totale	0/0.
Orléans,	1,012,499 »	106,183	11.7
Nord,	907,957 »	96,660	11.9
Ouest,	216,845 »	50,860	30.6
Lyon,	503,706 »	32,771	6.5
Havre,	120,223 »	325	0.2
Méditerranée,	207,085 »	21,500	11.5
Gd central,	188,037 »	28,466	17.8
		Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
Est (1),	713,501 »	4,857	0.6
Rouen,	285,102 »	12,281	4.1
Méditerranée	160,528 »	25,056	13.5

C. Devina.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Rouen au Havre. — Assemblée générale semestrielle, vendredi 29 septembre, à 3 heures. Déposer au moins vingt actions.

Tarragone a Reus. — Assemblée le 5 septembre, à 10 heures, au siége de la Compagnie. Déposer au moins quatre actions. Les intérêts échus au 30 juin se paient à la caisse Destrem, Mallet, Hagel et Ce.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Journaux réunis. — Intérêts, 1er juillet.

Caisse et journal des chemins de fer. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Nord. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

Orléans. — 32 fr. 40 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

Lyon. — 31 fr. 25 actions. Dividende et intérêts en déduction du versement de 100 fr. appelé au 1er juillet.

Chemins du Midi. — 5 fr. actions intérêts.

Grand-Central. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

Lyon a la Méditerranée. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

Crédit mobilier. — 25 fr. dividende.

Messageries. — 200 fr. dividende.

Glaces de Montluçon. — 12 fr. 50 dividende

Genève. — 4 fr. actions intérêts.

St-Rambert. — 4 fr. intérêts.

Banque de France. — 142 fr. dividende.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Ponts-Vergniais. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

Préfecture de la Seine. — 1er septembre, à 10 heures du matin, 11e tirage des obligations de l'emprunt 1849.

C. Devina.

ACTES OFFICIELS.

Chemins de fer du Midi.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 8 juillet 1852, relative au chemin

(1) Sans les recettes des sections de la concession du 17 août 1853.

de fer de Bordeaux à Cette et au canal latéral à la Garonne, et le cahier des charges y annexé ;

Vu le décret du 24 août 1852, portant approbation de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, ainsi que des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan ;

Vu les projets comparatifs présentés par la Compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour le tracé de la partie du chemin de fer de Bordeaux à Cette comprise entre Béziers et Cette ;

Vu la délibération du Conseil général des ponts et chaussées du 5 décembre 1853 ;

Vu l'avis de la Commission mixte des travaux publics du 26 du même mois ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 31 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la convention provisoire passée le 16 août 1854 entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et MM. Emile Pereire, Adolphe d'Eichthal, duc de Galliera, comme représentant la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne;*

Ladite convention ayant pour objet diverses modifications de direction et de classement au chemin de fer de Bordeaux à Cette dans le département de l'Hérault ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention passée le seize août mil huit cent cinquante-quatre entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et MM. Emile Pereire, Adolphe d'Eichthal, duc de Galliera, comme représentant la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Art. 2. Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Biarritz, le 19 août 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Convention.

L'an mil huit cent cinquante-quatre et le seize du mois d'août,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présents par décret de l'Empereur,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne ;*

Ladite Compagnie représentée par :

MM. Emile Pereire,
Adolphe d'Eichthal,
Duc de Galliera,

membres du Conseil d'administration, spécialement autorisés par délibération de ce Conseil, en date du dix-sept février mil huit cent cinquante-quatre ;

Elisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 3, et agissant sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de quatre mois au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le chemin de fer de Bordeaux à Cette sera dirigé de Béziers sur Cette par Agde et le sud de l'étang de Thau, suivant le tracé adopté par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, conformément à la délibération du Conseil général des ponts et chaussées, en date du 5 décembre 1853.

Les dispositions de l'art. 3 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, relative au chemin de fer de Bordeaux à Cette et au canal latéral à la Garonne, sont modifiées en ce qu'elles ont de contraire à la stipulation qui précède.

Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, un embranchement se détachant à Agde de la ligne de Bordeaux à Cette et se dirigeant par Pézénas sur Clermont et Lodève.

Toutefois, la Compagnie ne sera tenue à exécuter, au delà de Pézénas, qu'une longueur correspondant à une dépense de 1 450 000 fr.

Les travaux de cet embranchement devront être exécutés dans un délai de cinq ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention, de manière qu'à l'expiration de ce délai ledit chemin soit entièrement terminé et livré à l'exploitation sur toute son étendue.

Art. 3. La concession du chemin de fer mentionné dans l'article qui précède ne fera qu'une seule et même entreprise avec la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette, de Bordeaux à Bayonne, de Narbonne à Perpignan et du canal latéral à la Garonne, et prendra fin en même temps que cette dernière.

Art. 4. Les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 sont déclarées applicables à l'embranchement mentionné dans l'art. 2 ci-dessus.

Art. 5. La présente convention et les actes qui s'y rapportent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : P. MAGNE.

Signé : EMILE PEREIRE,
AD. D'EICHTHAL,
DUC DE GALLIERA.

Chemin de fer de Hautmont à la frontière de Belgique.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, celle du 15 juillet 1845, et le décret du 19 février 1852 ;

Vu la convention passée le 16 août 1854, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et M. le baron James de Rothschild, tant en son nom personnel que comme représentant la Société générale pour favoriser l'industrie nationale en Belgique, ladite convention ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer d'Hautmont à la frontière de Belgique par la vallée du Flamenne ;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention ;

Vu ensemble les pièces de l'instruction relative à ce projet, le dossier de l'enquête ouverte dans le département du Nord, et l'avis de la Commission d'enquête du 28 décembre 1852 ;

Les procès-verbaux des conférences tenues à Paris entre les délégués français et belges, les 1er, 3 et 4 octobre 1853 ;

Les procès-verbaux des conférences mixtes, tenues les 15 mars 1836 et 11 mars 1853 ;

Les avis de la Commission mixte des travaux publics en date des 13 février 1837 et 19 septembre 1853 ;

Vu les lettres de notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre, en date des 2 février et 1er juin 1854, portant adhésion au projet de chemin de fer d'Hautmont à la frontière de Belgique ;

L'avis du Conseil général des ponts et chaussées du 30 juin 1853, et celui du Comité consultatif des chemins de fer du 13 août suivant ;

Vu le certificat délivré le 29 juillet 1854 par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de sommes et valeurs représentant un cautionnement de soixante-dix mille francs (70,000 fr.);

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention passée le 16 août 1854 entre le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et le baron James de Rothschild, tant en son nom qu'au nom de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale en Belgique.

Art. 2. Toutes les conditions qui y sont stipulées, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution ; ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 3. Les concessionnaires ne pourront pas émettre, pour la réalisation de l'entreprise, d'actions ou de promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en Société anonyme dûment autorisée.

Art. 4. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions avant le versement des deux premiers cinquièmes de chaque action.

Art. 5. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Biarritz, le 19 août 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Convention.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présents par décret de l'Empereur, d'une part ;

Et M. le baron James de Rothschild, agissant tant en son nom qu'au nom de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale de Belgique, d'autre part ;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre du commerce, de l'agriculture et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à

M. le baron James de Rothschild et à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale de Belgique, qui acceptent, un chemin de fer de la frontière de Belgique à Hautmont par la vallée de Flamenne.

Art. 2. M. le baron James de Rothschild et la Société générale s'engagent à exécuter, à leurs frais, risques et périls, tous les travaux de ce chemin de fer, aux clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. Le gouvernement se réserve, pendant un an, la faculté d'exiger de M. le baron James de Rothschild et de la Société générale la construction et l'exploitation d'une branche de raccordement de ce chemin vers Maubeuge, dans le cas où la ville de Maubeuge s'engagerait, sans conditions ni réserves, et par délibération régulièrement homologuée, à prendre à sa charge la dépense des travaux et de l'acquisition des terrains de cet embranchement.

Art. 4. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait double à Paris, le seize août mil huit cent cinquante-quatre.

Signé : J. DE ROTHSCHILD. *Signé :* P. MAGNE.

Cahier des charges

Pour la concession du chemin de fer de la frontière de Belgique à Hautmont.

Art. 1er. La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux d'un chemin de fer de la frontière de Belgique à Hautmont, et de les terminer de manière à ce que le chemin soit exploité dans un délai de deux ans à partir du décret de concession.

Art. 2. Ce chemin aura son origine près d'Aulnoy, au point de la frontière où aboutira le chemin de fer belge venant de Mons; il suivra la vallée de Flamenne et se raccordera avec le chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelines, et avec la Sambre vers Hautmont, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure, la Compagnie entendue.

Art. 3. A dater du décret de concession, la Compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, dans un délai de trois mois, le tracé définitif du chemin de fer, rapporté sur un plan à l'échelle d'un cinq millième, en s'y conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice de l'art. 5 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 4. Le point de jonction des deux sections de chemins de fer français et belge, et le raccordement de ces sections, soit en plan, soit en profil, seront déterminés d'un commun accord par les administrations des deux pays, la Compagnie entendue.

Art. 5. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies.

Les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie concessionnaire sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie sur tout ou partie du parcours du chemin de fer lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite de l'accroissement de la circulation, sera constatée par le gouvernement.

L'excédant de largeur acquis par la Compagnie concessionnaire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 6. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour une voie, à quatre mètres cinquante centimètres (4m,50). Sur les points où deux voies seront établies, la largeur est fixée à huit mètres trente centimètres (8m,30) en couronne dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie sera la largeur commune au chemin de fer du Nord et aux chemins de fer de l'Etat en Belgique.

La largeur de l'entrevoie sera de deux mètres (2m).

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à 1 mètre 50 centimètres dans les parties en levée, et à 1 mètre dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 7. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à six cent mètres; et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre.

Art. 8. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

Art. 9. La gare du chemin de fer sur la Sambre contiendra toutes les voies, plaques tournantes et appareils et aura l'estacade nécessaire pour le transbordement et l'emmagasinage des marchandises et houilles en destination ou en provenance de la voie navigable.

Art. 10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour la route impériale, de 7 mètres pour la route départementale, de 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de 4 mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de 4 mètres 30 centimètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres, et la hauteur de ces parapets de 80 centimètres au moins.

Art. 12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de 4 mètres 50 centimètres.

Art. 13. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 11.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 14. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 15. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes impériales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 16. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes impériales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 17. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de 3 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 18. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes impériales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 19. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes impériales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

Art. 20. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins huit mètres de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et 5 mètres 50 centimètres de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4 mètres 75 centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 21. Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Art. 22. La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûte, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir

leur destination. Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de 30 kilogrammes dans le cas où la Compagnie voudrait poser des rails sur longrines.

(La suite au prochain numéro.)

Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel.

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale annuelle du 7 août 1854, à Chambery.

Messieurs,

Avant de nous occuper de l'objet de cette réunion, nous rappellerons en peu de mots celui de l'assemblée extraordinaire qui a eu lieu à Paris, le 23 mai.

Vous savez qu'elle était appelée à délibérer sur une convention conclue entre le ministre et la Compagnie, pendant une crise qui avait profondément ému tous les intérêts industriels de l'Europe ;

Que, confirmée aujourd'hui par une loi, cette convention, sans altérer l'importance de notre concession première, y ajoute un droit d'option précieux ;

Qu'elle assure, en un mot, votre avenir contre les éventualités de la politique générale et contre leurs conséquences financières, par la garantie d'un remboursement en rente 5 0/0 au pair, si, dans un délai déterminé, vous jugiez convenable de limiter vos travaux à la section d'Aix, à Saint-Jean.

Vous savez aussi que, dans notre assemblée extraordinaire, où la Savoie était si honorablement représentée, nous avons fait connaître la situation générale de la Compagnie, et que les actes de votre administration, comme la convention elle-même, y ont été consacrés par une adhésion unanime.

Il nous tardait cependant, Messieurs, de nous présenter de nouveau devant vous dans cette assemblée annuelle et ordinaire. Nous nous plaisons à y voir le terme des embarras dont les événements les plus imprévus nous ont environnés peu de temps après la constitution de notre Compagnie. Nous la considérons, en un mot, comme la fin de cette ère de transition qu'il nous a fallu traverser, avant d'entrer dans la période rapide et régulière à la fois qui doit nous conduire à l'achèvement de nos travaux.

Nous devions d'ailleurs vous présenter encore une fois le résumé de votre premier exercice depuis l'origine de notre Société, en y comprenant le peu de semaines qui se sont écoulées du 31 mars au 31 mai.

Nous avons cru en cela nous montrer fidèles au contrat dont les engagements réciproques nous obligent, et, malgré une convocation récente, nous n'avons pas voulu attendre l'expiration des délais statutaires pour vous assembler à Chambéry, et pour vous rendre compte de nos actes et de votre position.

Il va, Messieurs, vous en être donné communication.

COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT.

Situation au 31 mai 1854.

DÉPENSES.

Dépenses générales.		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société.		21,235 08
Administration et personnel,		102,890 08
Frais généraux,		358,009 66
		482,134 82
Terrains.		
Indemnités,		1,000 »
Établissement de la ligne.		
Service des ingénieurs, frais d'études et de tracés,		152,340 72
Matériel.		
Personnel, études, voyages, etc.,	13,608 45	
Petit matériel et mobilier,	4,372 40	
	17,980 55	17,980 85
Montant des dépenses,		653,456 09
DÉBITEURS.		
Ressources disponibles.		
Caisse, banque, valeurs en portefeuille,		2,528,939 75
Ressources à terme.		
Cautionnement,	4,329,073 55	
Débiteurs divers,	1,700,000 »	
Intérêts dus sur le cautionnement (cinq mois),	87,884 85	
Avances,	7,000 »	
	6,123,955 40	6,123,955 40
		9,306,351 24
CAPITAL.		
Premier dixième (fr. 100),	10,000,000 »	
A déduire, pour 8,817 actions en réserve,	881,700 »	
	9,118,300 »	9,118,300 »
CRÉDITEURS.		
Premier coupon d'intérêts (3,454),	7,771 50	
Deuxième coupon d'intérêts (62,406),	140,413 50	
Dépenses ordonnancées et non encore payées,	39,866 24	
	188,051 24	188,051 24
		9,306,351 24

A ce tableau nous ajouterons quelques explications.

Le compte des débiteurs divers, qui s'élevait à la fin de mai au chiffre de 1,700,000 fr., est aujourd'hui réduit à 1,600,000 fr. par la libération d'un de vos plus forts actionnaires vis-à-vis de la Compagnie, et sur ce chiffre de 1,600,000 fr. la souscription de M. Brassey entre à elle seule pour 1,500,000 fr., représentant 100 fr. pour chacune des actions par eux souscrites au pair et qu'ils doivent acquitter en travaux.

Nous avons cru, Messieurs, ne pouvoir confier à de meilleures mains une entreprise aussi considérable. Elle comprend en effet les terrassements, les travaux d'art, la pose de la voie, l'établissement du ballast, etc., et leur a été concédée au prix de 73,000 fr. par kilomètre. D'un autre côté, nous avons traité pour la fourniture des rails et des coussinets avec la Société belge de Thy-le-Château. Cette Compagnie a fait à son gouvernement des rails dont il s'est montré satisfait, malgré la rigidité connue de ses ingénieurs. Les rails rendus à Lyon, dans des délais très-rapprochés, nous reviendront à 276 fr. 50 c. la tonne, et les coussinets à moins de 235 fr.

Les rigoureuses limites de temps qui nous sont prescrites nous imposaient une égale sévérité à l'égard de nos fournisseurs.

Nous espérons néanmoins, Messieurs, que d'ici à peu de jours les traités relatifs aux locomotives et aux wagons seront également terminés à des conditions satisfaisantes.

Pendant que cette dernière négociation se poursuit à Paris, nous continuons ici l'acquisition des terrains.

Le choix même et le caractère de l'agent chargé de ce service spécial offrent à la Compagnie toutes les garanties d'un zèle depuis longtemps éprouvé, et aux populations le témoignage de nos dispositions conciliantes.

Ainsi se trouve assurée la prompte exécution de la ligne d'Aix à Saint-Jean, que nous considérons comme la première partie du réseau de la Savoie.

C'est dans cet esprit que nous avons confié à un ingénieur, connu de plusieurs d'entre vous, le soin d'aller examiner au mont Cenis même les moyens d'application d'un système de traversée dont il nous avait présenté à Paris les développements théoriques.

Le gouvernement fait étudier la même question à un autre point de vue, sans cesser de diriger son attention vers le double tracé de Chambéry à la frontière française, et d'Aix à la frontière génevoise.

La Compagnie et la Savoie peuvent espérer les plus vives lumières et les plus utiles résultats de si importants travaux comparés à ceux de nos propres ingénieurs.

L'achèvement de la ligne de Gênes au pied du mont Cenis, le nombre croissant des voyageurs qui adoptent cette ligne comme la voie la plus courte et la plus sûre entre l'Orient et l'Italie d'une part et l'Europe occidentale de l'autre, les recettes remarquables du chemin de Suse, et les bénéfices qu'il réalise déjà, tout confirme à la fois l'opinion favorable que nous avons conçue ensemble de l'avenir de notre entreprise.

Nous pourrions terminer là nos observations, mais nous ne voulons pas laisser échapper cette occasion, la seule que nous ayons eue jusqu'à ce jour, de rétablir devant nos co-intéressés de la Savoie, et de présenter enfin sous un jour vrai quelques circonstances dénaturées par des intérêts hostiles.

Il est temps, Messieurs, de nous dégager tous d'une responsabilité morale que la Compagnie ne doit pas et ne veut pas accepter.

On a prétendu que nous n'avions pas mis la main à l'œuvre dans les délais voulus par la loi; mais la loi nous prescrivait formellement de commencer ses travaux d'exécution dans les trois mois de l'approbation de nos plans.

Cette approbation, nous venons de la recevoir en partie, et nous commençons aujourd'hui même.

Nous avons fait plus, nous avons pris l'avance par l'acquisition des premiers terrains.

On a demandé pourquoi la remise de nos plans n'avait pas eu lieu plus tôt.

Mais tout le monde sait aujourd'hui que nous devions recevoir immédiatement après l'acte de concession, tous les projets primitifs qu'on était de part et d'autre fondé à considérer comme presque complets. Ces projets ne nous ont été remis que tardivement en dépit de nos justes réclamations, et encore étaient-ils tellement incomplets que notre ingénieur en chef a regardé comme indispensable de les refaire entièrement.

Un gouvernement éclairé ne pouvait refuser son autorisation à ces nouvelles études, avantageuses pour tous, et qui se sont traduites en grandes améliorations dans le tracé, dans les courbes, dans les pentes. Elles ont été menées d'ailleurs avec une rapidité peut-être sans exemple.

On s'est ému enfin de n'avoir pas vu commencer le chemin par sections; et l'on oublie que, dès l'automne dernier, la Compagnie avait demandé avec de vives instances l autorisation de mettre la main à l'œuvre d'Aix à Chambéry, mais que, sur les oppositions locales soulevées par des intérêts contraires ou abusés, des enquêtes éclairées et scrupuleuses sont devenues indispensables; que ces enquêtes ont pleinement justifié les projets de la Compagnie; mais qu'elles avaient mis en quelque sorte l'administration supérieure dans la nécessité d'interdire toute mise en œuvre avant la remise des plans de la ligne entière; que cette exigence de l'autorité semblait d'ailleurs justifiée par la crainte d'entraîner l'Etat au delà d'une dépense raisonnable par la garantie de 4 1/2 0/0 assurée à tous les travaux de la Compagnie; qu'enfin cette suspension, ces retards ne pouvaient entrer dans les calculs des membres du conseil, aucun d'eux n'en ayant eu d'exemple pendant les longues années qu'ils ont consacrées à la création et à l'administration de nombreux chemins de fer français.

S'ils ont été assez heureux pour les mener à bien pendant les mouvements sociaux les plus menaçants et les crises financières les plus violentes, peut-être leur permettra-t-on, grâce aux bienfaits de la convention du 27 avril, de compter sur le même succès pour la ligne qui doit vivifier ces belles provinces trop longtemps délaissées.

Et maintenant que votre pis-aller, pour ainsi dire, serait un revenu de 5 0/0 réalisable au cours des valeurs publiques, et que vous avez à votre entière disposition toutes les chances d'une entreprise placée dans des conditions si favorables; maintenant que les obstacles semés sous nos pas ont disparu, et qu'une sécurité parfaite environne votre avenir;

Nous allons, Messieurs, dans une réunion toute fraternelle, où les intérêts comme les vœux seront confondus, inaugurer en votre nom les travaux du chemin Victor-Emmanuel et la prospérité de la Savoie.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de vous proposer la résolution suivante :

Résolution.

L'état de situation ci-annexé présenté par le conseil d'administration du chemin Victor-Emmanuel, et comprenant l'exercice expiré le 29 mai dernier, est approuvé par l'assemblée générale annuelle du 7 août 1854.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité (1,242 voix).

Comptoir national d'Escompte. — Résumé du Bilan au 30 juin 1854.

ACTIF

Obligation de la ville de Paris, non négociable,			6,667,000 »
Bon du Trésor public non négociable,			6,666,500 »
Caisse :			
Espèces en caisse,		3,549,296 34	5,207,882 72
Espèces à la Banque de France,		1,658,586 38	
Actions de la Banque de France (80 actions à 2,699 fr. 73 1/2, prix d'achat),			215,978 65
Effets à recevoir en portefeuille :			
Paris, Divers,	35,908,911 74	36,908,911 74	48,650,423 99
Paris, En un bon du Trésor,	1,000,000 »		
Province,		10,585,258 45	
Etranger,		1,156,253 80	
Comptes courants :			
Comptoirs nationaux de province,		87,911 93	4,730,668 33
Divers de province,		4,173,640 28	
Divers de l'étranger,		468,816 12	
Frais de premier établissement,			25,962 50
Effets en souffrance des exercices clos, 538,908 fr. 59, figurant seulement pour			1 »
			72,163,117 19

PASSIF

Capital du Comptoir national d'Escompte :		
Réalisé en actions souscrites,	20,000,000 »	33,333,500 »
Réalisé en une obligation de la ville de Paris, non négociable,	6,667,000 »	
Réalisé en un bon du Trésor public, non négociable,	6,666,500 »	
Capital des Sous-Comptoirs :		
Chemins de fer,	3,295,679 65	3,612,213 50
Denrées coloniales,	9,793 75	
Entrepreneurs,	60,215 10	
Librairie,	80,555 10	
Métaux,	186,969 90	
Trésor public. — Son prêt subventionnel,		3,000,000 »
Remises à encaisser :		
Effets pris à l'encaissement des clients de Paris,	4,056,211 02	4,706,844 07
Effets pris à l'encaissement des faillites du Tribunal de Commerce,	650,633 05	
Comptes d'escompte. — Bordereaux à payer,		171,478 20
Comptes courants :		
Comptes courants d'espèces, 2 0/0,	19,800,747 10	23,522,032 67
— — 3 0/0,	359,943 79	
Comptes courants des départements et de l'étranger,	3,361,341 78	
Comptes créditeurs sans intérêt,		235,852 06
Dividende des actions du Comptoir :		
Reste à payer sur les exercices précédents,	10,477 40	864,025 40
Reste à payer sur le semestre au 31 décembre 1853,	13,548 »	
A payer sur le semestre échu ce jour,	840,000 »	
Réserve statutaire,		2,499,271 88
Profits et pertes :		
Réescompte du portefeuille au 30 juin 1854,	182,648 35	187,899 41
Solde non réparti,	5,251 06	
		72,163,117 19

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

ÉTAT DES ESCOMPTES PAR CATÉGORIES

Exercice 1852 - 1853 comparé avec l'Exercice 1853 - 1854

DATES	*Escomptes sur bordereaux* Effets de commerce.				*Escomptes* aux sous-comptoirs.				*Escomptes* de récépissés de marchandises.			
	Exercice 1852—1853		Exercice 1853—1854		Exercice 1852—1853		Exercice 1853—1854		Exercice 1852—1853		Exercice 1853—1854	
	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.
Juillet	8.779	9.278.642 73	11.549	6.967.888 36	606	9.482.473 50	983	9.703.703 20	96	480.982 80	131	1.948.824 90
Août	8.298	8.998.865 15	10.956	8.439.991 16	693	9.494.830 60	1.105	9.255.400 30	85	458.759 15	110	883.467 15
Septembre	7.812	7.097.708 94	9.648	7.875.458 11	796	10.129.947 55	1.237	11.072.372 05	90	513.745 95	117	1.190.164 20
Octobre	8.511	9.063.251 »	10.733	7.408.372 66	849	11.967.650 35	1.449	13.215.802 90	85	408.758 65	139	1.193.722 30
Novembre	8.418	6.895.877 80	11.796	9.891.218 18	1.022	17.954.752 »	1.168	10.839.332 70	87	818.305 80	121	1.121.455 30
Décembre	9.979	8.101.548 32	15.071	10.374.606 49	1.482	18.762.358 75	1.326	12.893.933 »	112	650.913 75	153	1.528.873 »
Janvier	8.657	8.680.182 97	13.959	10.601.273 43	1.144	13.967.611 60	1.204	9.221.927 »	93	681.182 55	154	1.847.039 10
Février	8.229	8.419.555 25	13.154	9.442.980 92	1.150	12.200.496 05	1.228	11.543.277 »	80	414.115 40	129	1.666.368 55
Mars	9.440	8.564.972 18	13.991	11.080.266 88	1.008	11.100.824 80	1.159	19.104.388 83	119	888.864 70	163	1.290.886 90
Avril	9.297	6.851.692 88	29.801	12.179.352 64	903	15.009.844 20	1.225	9.538.191 25	130	852.693 40	108	1.570.373 65
Mai	9.321	9.055.488 74	14.571	9.975.455 53	948	9.239.458 95	1.203	10.107.722 53	106	643.998 70	119	1.698.134 30
Juin	12.917	8.565.619 91	15.593	11.752.540 14	1.590	14.727.529 20	1.071	19.620.063 95	114	1.186.324 45	94	784.829 »
	108719	95.573.396 57	161813	115.989.313 20	12.159	148.734.874 65	14.356	128.916.024 75	1.197	7.978.343 30	1.538	16.123.188 35

SEMESTRES COMPARÉS

	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.
Du 1er juillet au 31 décembre	51.797	47.435.893 64	69.744	50.957.534 96	5.448	77.492.910 75	7.266	66.980.544 15	555	3.331.164 10	771	6.965.506 85
Du 1er janvier au 30 juin	56.922	48.137.502 93	92.069	65.031.978 24	6.711	71.242.863 90	7.090	61.035.480 60	642	4.647.179 20	767	9.157.681 50
	108719	95.573.396 57	191813	115.989.513 20	12.159	148.734.874 95	14.356	128.016.924 75	1.197	7.978.343 30	1.538	16.123.188 35

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

ÉTAT DES ESCOMPTES PAR CATÉGORIES

Exercice 1852 - 1853 comparé avec l'Exercice 1853 - 1854

DATES	*Escomptes* aux correspondants de province. Exercice 1852—1853		Exercice 1853—1854		*Valeurs* reçues à l'encaissement. Exercice 1852—1853		Exercice 1853—1854		*Valeurs* sur l'étranger. Exercice 1852—1853		Exercice 1853—1854		*Total* Exercice 1852—1853		Exercice 1853—1854	
	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.
Juillet......	19.781	10.176.912 85	34.469	19.120.792 41	9.130	2.496.718 28	12.477	3.022.940 84	461	1.778.381 50	629	4.599.380 37	38.853	33.693.811 66	60.429	44.463.530 08
Août........	18.826	10.327.048 71	36.763	20.882.909 32	9.266	2.457.753 12	13.153	3.217.576 68	432	1.396.392 »	1.005	6.170.281 28	37.600	31.133.646 73	63.092	48.848.715 89
Septembre..	19.696	10.748.290 82	36.571	20.228.573 52	9.151	2.066.020 32	11.090	2.620.730 70	750	3.917.731 08	891	4.463.259 29	38.295	34.474.044 36	59.563	47.450.577 87
Octobre.....	20.086	11.584.815 20	37.991	22.396.225 40	9.074	2.760.170 25	11.186	2.993.055 79	684	2.619.116 76	975	3.514.023 41	39.289	38.403.762 31	62.473	52.723.292 46
Novembre...	24.088	12.666.727 13	37.074	22.556.726 04	10.616	2.768.404 16	13.900	3.497.225 08	495	1.991.686 35	776	4.783.090 91	44.726	42.795.753 84	65.439	52.630.048 21
Décembre...	32.538	17.955.883 95	41.058	25.447.358 93	15.178	3.557.066 37	13.540	3.411.416 50	607	1.861.260 85	678	3.705.506 49	59.896	50.869.019 97	71.856	57.361.694 41
Janvier......	32.111	17.158.739 15	39.824	24.064.085 52	10.798	2.880.028 63	18.415	3.515.655 07	612	2.499.901 20	719	2.738.307 93	53.415	45.847.646 10	69.275	51.968.338 05
Février......	31.053	16.552.840 95	37.775	22.703.919 14	10.171	2.509.763 17	13.651	3.571.158 52	529	2.551.110 70	593	2.236.598 52	51.203	40.647.890 52	66.530	51.214.302 35
Mars........	33.751	18.427.712 40	43.993	25.584.355 85	11.636	2.771.325 80	18.820	3.800.022 43	628	3.626.118 84	595	1.864.607 11	56.380	45.373.818 72	73.723	54.024.528 02
Avril.........	34.481	19.315.546 35	43.708	27.019.160 62	10.863	2.793.282 34	19.041	5.389.960 27	550	2.015.908 63	607	1.869.038 »	56.194	41.841.067 89	87.490	57.566.015 23
Mai..........	33.631	18.200.756 88	47.137	27.075.802 05	13.106	3.369.068 93	17.464	5.011.655 87	517	3.313.927 80	708	1.038.656 75	57.719	43.820.319 10	81.222	56.627.517 04
Juin.........	36.535	20.779.322 56	42.351	23.595.051 11	11.830	2.925.304 71	16.919	4.783.058 30	932	5.565.504 25	689	2.028.670 51	62.988	53.749.653 03	76.717	53.564.322 01
	336577	183.894.605 95	481306	281.575.139 71	130909	33358.113 08	169871	44836.485 05	7.197	33131.100 54	9.065	41981.440 56	596758	502.670.434 09	837809	628.521.791 62

SEMESTRES COMPARÉS

DATES	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.
1 juillet au 31 déc.	135015	73.459.678 60	224556	130.632.675 62	62.415	16106.722 50	75.861	18764.965 59	3.429	13564.569 12	5.154	29235.541 75	258650	231.390.038 77	382852	303.536.768 92
1 janv. au 30 juin	201562	110.434.927 20	256810	150.942.464 09	68.494	17251.390 58	93.810	26071.519 46	3.768	19566.531 42	3.911	12745.898 81	338099	271.280.395 32	454957	324.985.022 70
	336577	183.894.005 95	481366	281.575.139 71	130909	33358.113 08	169671	44836.485 05	7.197	33131.100 54	9.065	41981.440 56	596758	502.670.434 09	837809	628.521.791 62

Crédit foncier de France.

ÉMISSION D'OBLIGATIONS FONCIÈRES.

Elles sont de deux natures, au choix des souscripteurs.

1° Obligations de 500 fr., nominatives ou au porteur, rapportant 25 fr. d'intérêt annuel (5 0/0), payable par semestre, le 1er mai et le 1er novembre. Ces obligations sont remboursables en cinquante années, au pair, au moyen d'un tirage au sort qui sera effectué à chaque semestre, les 22 mars et 22 septembre; la Société s'interdit d'affecter à ces remboursements d'autres fonds que ceux provenant de l'amortissement des prêts et des remboursements anticipés;

2° Obligations de 100 fr., nominatives ou au porteur, rapportant 4 f. d'intérêt annuel (4 0/0), payable par semestre, le 1er mai et le 1er novembre, plus la chance de lots dont les tirages s'effectuent quatre fois par an, conformément au tableau ci-dessous. Ces obligations sont des coupures des 200,000 numéros de l'emprunt de 200 millions en obligations de 1.000 fr. que le *Crédit foncier de France* a été autorisé à contracter en novembre 1852. Chacune d'elles a la chance de gagner le dixième d'un lot. Ce dixième peut être de 10,000 fr. Elles sont remboursables au pair, en cinquante années, à partir du 1er mai 1854, par voie de tirages au sort, qui auront lieu le 22 septembre 1854, les 22 mars et 22 septembre de chacune des années suivantes. Les souscripteurs qui, avant le 7 septembre prochain, auront fait le versement applicable à ces obligations de 100 fr., participeront au tirage des lots du 22 du même mois; ne participeront également aux tirages suivants que les souscripteurs qui auront fait leur versement quinze jours au moins avant ces tirages.

Les intérêts des obligations et les lots sont payés, à Paris, au siége de la Société; dans les départements, chez MM. *les Receveurs généraux et particuliers des finances.*

Les souscriptions sont payables, savoir:

Pour les obligations de CINQ CENTS FRANCS, moitié en souscrivant; l'autre moitié trois mois après le premier versement, avec faculté d'anticiper les paiements;

Pour les obligations de CENT FRANCS, en un seul versement.

Les deux natures d'obligations ci-dessus sont émises, *jouissance du 1er novembre* 1854. Il sera bonifié aux sommes versées avant cette époque un intérêt correspondant à celui du titre luimême, depuis le jour du versement jusqu'au 1er novembre.

Les souscripteurs aux obligations de 500 fr. qui n'auront pas fait, au 1er novembre 1854, le paiement de la seconde moitié de leurs souscriptions, auront à payer sur cette seconde moitié l'intérêt à 5 0/0, depuis ledit jour jusqu'à celui de leur libération.

On souscrit à Paris au siége de la Société; dans les départements, chez MM. *les Receveurs généraux et particuliers des finances;* chez MM. *les Directeurs du* CRÉDIT FONCIER et chez MM. les *Notaires correspondants.*

En offrant ces obligations à la confiance du public et des capitalistes, le gouverneur soussigné a l'honneur de rappeler qu'il n'est pas de système de crédit plus simple et plus sûr que celui du Crédit foncier de France. Il emprunte pour prêter. Ses obligations sont garanties par une valeur en propriétés foncières double au moins du montant des prêts et par le capital social. Plus il emprunte, plus il prospère, par ce motif qu'il prête dans la proportion des emprunts qu'il fait: et comme chaque prêt est l'occasion d'un bénéfice modéré, mais certain, on ne peut contester qu'il fonde d'autant plus sa prospérité qu'il emprunte plus souvent. L'emploi de ses capitaux est immédiat, assuré; car chaque jour ajoute à la popularité du système de ses prêts à longs termes et remboursables par annuités. Ses obligations sont donc des valeurs de premier ordre.

Aux termes du décret constitutif des Sociétés de Crédit foncier, en date du 28 février 1852, il n'est admis aucune opposition au paiement ni du capital ni des arrérages de leurs obligations. Les fonds des Incapables, des Communes, peuvent être employés à les acquérir; et, dans tous les cas où les établissements publics et d'utilité publique sont autorisés à convertir en rentes sur l'État leurs capitaux disponibles, ils peuvent les employer en obligations foncières.

Paris, le 18 août 1854.

Le gouverneur du Crédit foncier de France,

Cte CH. DE GERMINY.

TIRAGE DU 3e TRIMESTRE DE 1854.

22 septembre.

Le 1er numéro sortant gagnera	100,000 fr.
Le 2e — —	50,000
Le 3e — —	50,000
Le 4e — —	20,000
Les 5 numéros suivants gagneront chacun 10,000 fr., ci	50,000
Total des lots,	270,000 fr.

TIRAGE DU 4e TRIMESTRE DE 1854.

22 décembre.

Le 1er numéro sortant gagnera	100,000 fr.
Le 2e — —	50,000
Le 3e — —	50,000
Le 4e — —	40,000
Le 5e — —	30,000
Le 6e — —	20,000
Les 7e, 8e, 9e, 10e, 11e et 12e numéros gagneront chacun 10,000 fr., ci	60,000
Et les 8 numéros suivants, chacun 5,000 fr., ci	40,000
Total des lots pour le 4e trimestre de 1854,	390,000 fr.

Lots trimestriels de l'année 1855 et de chacune des années suivantes.

TIRAGE DES 1er, 2e ET 3e TRIMESTRES.

22 mars, 22 juin, 22 septembre.

Le 1er numéro sortant gagnera	100,000 fr.
Le 2e — —	50,000
Le 2e — —	20,000
Pour chacun des trois premiers trimestres,	170,000 fr.
Ensemble des trois trimestres,	510,000

TIRAGE DU 4e TRIMESTRE.

22 décembre.

Le 1er numéro sortant gagnera	100,000 fr.
Le 2e — —	50,000
Le 3e — —	40,000
Le 4e — —	30,000
Le 5e — —	20,000
Le 6e — —	10,000
Et les 8 numéros suivants, chacun 5,000 fr., ci	40,000
Pour le 4e trimestre,	290,000 fr.
Total des lots par année,	800,000

Usines réunies de Septèmes.

	PRODUITS			
	En juillet 1854.	Mois précédent.	Augmentation.	Diminution.
Usine à plomb:	kil.	kil.	kil.	kil.
Plomb	229.334. »	200.705. »	28.629. »	» »
Argent	348.613	406.069	» »	57.456
Or	6.186	» 7442	5.4418	» »
Litharge	42.318.5			
Ateliers d'affinage:				
Argent	1.423.729	947.910	475.819	» »
Or	11.789	7.688	4.101	» »
Sulfate de cuivre	4.612 »	2.494.300	2.117.700	» »
Fabrique de régule d'antimoine	215 »			

Les gérants, SCHNELL, FRISCH ET Ce.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Pendant la semaine qui vient de s'écouler, l'immobilité des cours est générale.

Il y a à Saint-Dizier même tenue de prix :

Fers laminés,	330 fr.
Fers battus,	335
Essieux,	335
Fonte affinage,	155
Fonte moulage,	190

Les prix antérieurs ont été raisonnés: 350 fr., à la consommation, 320 fr., au marchand, pour les fers laminés; 450 fr. à la consommation, et 420 fr. au marchand pour les fers battus.

PARIS.

Sur la place de Paris, les prix se raisonnent : fers au bois à 340 fr., au coke 330 fr. Le petit rond est nominal à 350 fr., le fil de fer se vend bien à 4 fr. 40 le fil clair et 4 fr. 20 le fil recuit.

Tôles. — Prix : 46 et 46 fr. 50 la tôle anglaise, 56 57 fr. la tôle des Ardennes, 72 fr. celle de Comté.

Longue barre : 24 50 et 25 fr , ferraille à maréchal, 20 et 22 fr. gros riblons, 48 et 49 fr., petits riblons, 46 et 47 fr.

Cuivre. — Cuivre de Suède : 310 et 315 fr. ; cuivre d'Australie, quoique restant coté 317 50

et 320 fr , est tenu plutôt à 320 fr. ; cuivre de Russie, 317 50 et 325 fr.; idem du Chili, 295 fr.; id. d'Angleterre, 315 320 fr. ; il y a une forte augmentation sur le laminé rouge porté de 340 345 à 350 355 fr.; le laminé jaune conserve son prix de 320 fr. ; des parties de minerai corocoro ont fait 317 50 et 320 fr.

Etain. — On attend des détails complets sur les ventes publiques de Rotterdam ; on a appris que les prix n'ont pas dépassé, en moyenne, 130 fr. — On continue à coter à Paris : étain anglais 305 fr.: le Banca brillant demeure à 305 310 fr.; celui des Droits 300 fr.

Plomb. — Les affaires en plomb présentent plus d'importance. A Paris, on a relevé le plomb de France et d'Espagne à 66 fr. Le laminé ne bouge pas à 75 fr.

Zinc. — L'article est sans variation sur les marchés français. L'Allemagne offre un aspect très-calme. En Angleterre cette sorte a eu, au contraire, une avance remarquable. Paris n'a rien changé à la cote suivante: Silésie 58 59 fr., Vieille-Montagne 66 fr., laminé 70 fr.

O. Saupique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 13 août :

Les prix sont restés de 106 50 à 107 fr.

Glasgow, 12 juillet :

Les ventes de gueuses d'Ecosse se font à 107 fr. 15. — Cours de clôture : numéros mélangés 107 fr. 25 et 107 fr. 50 au comptant, livré à bord.

Il ne s'est rien passé de saillant en ce qui concerne l'industrie charbonnière ; tous les produits s'enlèvent lestement et les prix sont fermes. Au marché flottant de Newcastle toutes les cargaisons sont vendues couramment aux prix indiqués dans notre chronique du 3 août. — A Birmingham, le charbon tout venant se raisonne à 11 fr. 25, comme précédemment.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 12 août :

Fers. Fontes. — La demande a été très-suivie cette semaine, pour toutes les espèces de fer.

Le *Journal de Charleroi* annonce que les maîtres de forges de ce district s'occupent de l'idée d'établir à New-York une agence pour la métallurgie belge.

—

BOIS.

Paris, comme Saint Dizier, n'offre rien de saillant. L'approche des adjudications, qui décide souvent de l'achat en spéculation de quelques lots, ne peut pas, cette année, réveiller le commerce.

L'adjudication des travaux de menuiserie pour relier les Tuileries au Louvre se compose de six lots, dont les cinq derniers seulement comprennent des travaux de menuiserie; voici les détails qui nous sont transmis: Deuxième lot évalué 300,000 fr., M. Richefeu, de Vincennes, adjudicataire à 8 fr. 10 c. de rabais. — Troisième lot évalué 500,000 fr., adjudication remise. — Quatrième lot évalué 390,000 fr., M. Bonhomme, à Paris, 30, rue d'Assas, adjudicataire à 5 fr. 20 c. — Cinquième lot évalué 150,000 fr., M. Pascal, à Paris, 124, rue de Vaugirard, adjudicataire à 5 fr. 57. — Sixième lot évalué 100,000 fr., M. Pascal, adjudicataire à 8 fr. 27 0/0 de rabais.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Marché des charbons anglais.

Vendredi 18 août 1854. Newcastle-Wallsend-Lawson's, 25.90; dº Sunderland et Seaham, W. E. Bell, 26.85; dº Belmont, 27.50; dº Haswell, 28.75; dº Lumley, 27.50; dº Pensher, 27.50; dº Russell's Hetton, 28.10; Stockton et Hartlepool, W. E. South Hartlepool, 28.10. — Arrivages sur le marché, 70. — Vendus, 50. — Reste, 20.

Trafic des charbons anglais.

Dans le numéro du 19 août, à la page 596, le paragraphe commençant par ces mots : « Du 1er au 31 juillet 1853, » contient une erreur typographique (l'absence d'un point) dans le nombre des tonnes transportées, il faut lire : « 340.926 tonnes 3 cwt, au lieu de 3.409.263; 512.687 tonnes 14 cwt, au lieu de 612.687 14; 171.761 tonnes 11 cwt, au lieu de 171.761 11.»

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Cᵉ

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. M., à Chaumes. — Reçu, fait. — Nº 1, en mai et novembre, les intérêts; en mai le dividende. — Nº 2, non.

M. le C. de C. (Maine-et-Loire). — Vous recevrez ce numéro à l'adresse indiquée. — Nºs 1, 2 et 3, non. — Nº 4, rien n'a transpiré à cet égard. C'est une valeur que vous ferez bien de ne pas garder.

M. L., à Paris. — Nº 1, on en parle, mais rien n'est encore décidé. — Nº 2, oui, en concurrence. — Nº 3, un peu. — Nº 4, au cours que vous indiquez sous le nº 3. — Nº 5, il vaut mieux acheter du Lyon.

M. B., à Essonnes. — Nº 1, oui. — Nº 2, Orléans. — Nº 3, Lyon, Méditerranée.

M. A. E. X. — Nº 1, il est probable qu'il sera moindre. — Nº 2, nous ne le prévoyons pas, du moins prochainement. — Nº 3, il faut attendre les résultats de l'exploitation de Bayonne pour se faire une opinion motivée. — Nº 4, bonne. — Nº 5, on le dit. — Nº 6, Orléans, Lyon, Midi. — Nº 7, c'est probable.

M. J. B., à V. — Nº 1, les obligations sont également solides. — Nº 2, placement dangereux et que nous ne vous conseillons pas. — Nº 3, la *Caisse et Journal des chemins de fer*.

M. A. G. — Nº 1, gratuitement. — Nº 2, 1/8 de courtage et 1/8 de commission, en tout 1/4. — Nº 3, c'est le même; nous le maintenons jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un nouveau. — Nº 4, ce n'est pas au-dessus de sa valeur. — Nºs 5 et 6, nous conseillerions le Lyon. — Nº 7, non.

M. P., à Baden. — La meilleure est le nº 2.

MM. W. et K., à Nancy. — Nº 1, à réaliser au cours actuel. — Nº 2, oui. — Nº 3, non.

M. R., à Nevers. — Nº 1, oui. — Nº 2, bonne affaire. — Nº 3, expédiez les fonds. — Nº 4, 12 à 15 0/0.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 13 au 19 août 1854.

136,170 voyageurs	454,261 85
Bagages, marchandises, etc	453,695 45
TOTAL	907,957 30

Semaine correspondante de 1853.

146,124 voyageurs	492,637 90
Bagages, marchandises, etc	318,658 78
PRODUIT total	811,296 68

Recette totale du 1er janvier au 19 août

1854	23,874,698 33
1853	20,524,299 54
DIFFÉRENCE	3,350,398 79

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 13 au 19 août 1854.

29,331 voyageurs	178,182 70
Bagages, marchandises, etc	166,919 50
TOTAL de la semaine	285,102 20
Semaine correspondante de 1853	297 383 65
TOTAL de l'exercice courant	1,755,837 25
Exercice correspondant de 1853	1,849,538 85

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 13 au 10 août 1854.

23,737 voyageurs	64,519 90
Bagages, marchandises, etc	55,763 90
TOTAL de la semaine	120,223 80
Semaine correspondante de 1853	119,898 80
TOTAL de l'exercice courant	2,321,035 60
TOTAL de l'exercice correspondant	2,253,967 45

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 567 kilom.)

Du 13 au 19 août 1854.

Grande vitesse) 69,363 voyageurs	318,696 70
Petite vitesse) Bagages, marchand.	185,009 95
TOTAL de la semaine	503,706 65
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	12,543,419 25
TOTAL	13,047,125 90
Semaine correspondante de 1853	470,935 50
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	11,747,021 80
TOTAL de l'exercice correspondant	12,217,959 30

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) pour le service de la grande vitesse, a eu lieu le 10 juillet 1854.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 13 au 19 août 1854.

Voyageurs	459,768 94
Bagages, marchandises, etc	552,730 41
TOTAL	1,012,499 35
Semaine correspondante de 1853	906,315 41
Différence en faveur de 1854	106.183 94
Recettes du 1er janvier au 19 août	26,638,037 50
Recette correspondante de 1853	21,198,211 69
Différence en faveur de 1854	5,439,825 81

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 33e semaine.

Du 13 au 19 août 1854.

Voyageurs	379,990 50
Marchandises	333.510 69
TOTAL de la semaine	713.501 19
Recettes antérieures	19,137,793 80
TOTAL GÉNÉRAL	19,851,294 99
33e semaine de 1854	713,501 19
Semaine correspondante de 1853	718,359 13
Différence en faveur de 1853	4,857 94
Exercice 1854	19,851,294 99
Id. 1853	17,245,231 82
Différence en faveur de 1854	2,606,063 17

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 13 au 19 août 1854

Voyageurs	15,704 80
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,213 65
TOTAL	30,918 45
Recettes antérieures	987,956 45
TOTAL	1,018,874 90

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 14 au 20 août 1854.

Ouest. — 17,584 voyageurs (gr. vitesse	77,954 55
(Petite vitesse)	41,122 52
TOTAL	119,677 07
Rive droite. — 62,390 voyageurs	61,726 03
Rive gauche — 45,135 voyageurs	36,042 50
TOTAL	216,845 62
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	88,388 20
Rive gauche	49,467 40
Rive droite	28,129 85
TOTAL	165,985 45

Recette totale du 1er janvier au 20 août 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	4.562,094 32
Idem. — 1853	3,955,451 36

Chemin de fer de Lyon à la Méditerr ané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 6 au 12 août 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	57,374 15
Bagages et marchandises	103,154 45
TOTAL de la semaine	160 528 60
Semaine correspondante de 1853	185,584 60
Diminution	25,056 00

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	31,655 10
Bagages et Marchandises	14,901 35
Total de la semaine	46,556 45
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	207,085 05
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	6,476,672 58
Recette correspondante de 1853	5,064,306 02
Augmentation	1,412,364 56

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 6 au 12 août 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

21,460 voyageurs, grande vitesse	45,185 25
Petite vitesse	136,117 92
Services annexes	6,734 59
TOTAL	188,037 76

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	45 024 09
Petite vitesse	108,630 54
Services annexes	5,917 00
TOTAL	159,571 63

Recette totale du 1er janvier au 12 août

1854	5,633,950 94
1853	4,847,719 86

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juillet 1854.

Voyageurs St-Germain	280,395		
id. Auteuil	231,031		
Total	511,426	Recettes.	277,003 50
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			97,998 74
		Total	375,006 24

juillet 1853.

Voyageurs	321,181	Recettes	327,827 55
Différence en faveur de 1854			47,172 69

COMPARAISON :

Les sept mois de 1854 ont donné	1,774,073 34
La même période de 1853 a donné	1,460,532 94
Différence en faveur de 1854	313,546 40

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Juillet 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1853	102,956	53,553 40	527 05	54,080 45
1854	96,480	49,020 80	736 45	49,757 25
En faveur de 1853	6,476	4,532 60	209 40	(1) 4,323 20

(1) En faveur de 1854, bagages, 209 40.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Le Conseil d'administration invite MM. les actionnaires qui ont fait le troisième versement de 100 fr. au 1er juillet, à venir retirer exactement leurs titres à l'époque indiquée sur les récépissés de versement qui leur ont été délivrés.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent déposer gratuitement leurs actions dans les caisses de la Compagnie ; ils recevront un certificat nominatif de dépôt (47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du premier semestre de l'année 1854 est payable, à dater du 7 août courant, à raison de 27 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de 10 heures à 3 heures, sur la présentation des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1498
2455	1099	2475
350	1024	816
166	1310	2536
2487	2451	2008
2018	1294	2359
2683	1314	2305
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le vendredi 29 septembre 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, avant le 15 septembre prochain, de dix heures à trois heures pour retirer leur carte d'admission.

Ils auront à produire à cet effet leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,
G. de Lapeyrière.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Valse.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus brefdélai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

Service au 1er juillet 1854.

7 départs de Paris pour Rouen : 7 h. — 9 h. express. — Midi. — 4 h. — 6 h. (la semaine). — 8 h. — 11 h.

5 départs pour le Havre : 9 h. express. — Midi — 1 h. express — 6 h. (la semaine). — 11 h.

4 départs pour Dieppe : 9 h. express. — 1 h. express — 6 h. (la semaine) — 11 h.

3 trains express : 1° à 9 h. matin, en 2 h. 25 m pour Rouen. — En 4 h. 25 m. pour Dieppe, et en 5 h. pour le Havre.

2° A 1 h. en 4 h. pour Dieppe, et en 4h. 15 m. pour le Havre.

3° A 6 h. du soir (la semaine). — En 2 h. 30 m. pour Rouen, et en 4 h. 50 m. pour le Havre et Dieppe.

Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur, en 35 minutes ; à Caen, en 3 heures. — De Dieppe au Tréport, en 3 heures.

Voyage de Paris à Londres, par Dieppe et New-Haven (Brighton). Un départ tous les jours, le dimanche excepté. Trajet en une journée. 1re classe, 35 fr. ; 2e classe, 25 fr.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les actionnaires propriétaires de quatre actions au moins, sont prévenus que l'assemblée générale se réunira le dimanche 3 septembre 1854, à 10 heures précises du matin, au siége de la Compagnie, rue Saint-Fiacre, 15, à l'effet de délibérer, aux termes de l'acte de Société, sur une modification aux statuts, proposée par la gérance et adoptée par le Conseil de surveillance.

A cette occasion, la gérance rappelle à MM. les actionnaires que les intérêts échus au 30 juin dernier se paient à la caisse de MM. Destrem, Mallet, Ragel et Ce, 15, rue Saint-Fiacre.

COMPAGNIE GENEVOISE DES COLONIES SUISSES DE SÉTIF.

Le coupon semestriel d'intérêts, au 1er septembre 1854 se paiera, à dater dudit jour, chez les banquiers de la Compagnie :

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce ;

A Paris, chez MM. G. Des Arts, Mussard et Ce, 34, rue de Provence ;

A Marseille, chez MM. Pascal fils et Ce.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. York et Ce ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils cessent, dès ce jour, de recevoir les versements sur les actions de cette Compagnie.

Ces versements ainsi que les paiements d'intérêts auront lieu à l'avenir chez MM. Hottinguer et Ce, banquiers de la Compagnie, 17, rue Bergère, à Paris.

Le Conseil d'administration profite de cette occasion pour rappeler à MM. les actionnaires qui sont en retard sur leurs versements, qu'il va être procédé, sans délai, à l'expropriation des actions qui ne seraient pas libérées jusqu'au huitième dixième inclusivement.

Les versements s'effectuent :

A Paris, chez MM. Hottinguer et Ce, 17, rue Bergère ;

A Genève, chez M. Lombard Odier ;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannons street.

LA CHASSE A TIR

En France, par Joseph la Vallée, illustrée de 30 vignettes dessinées par F. Grenier. Un joli volume in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. Prix : 3 fr. ; franco par la poste : 3 fr. 50 c.

Cet ouvrage, dont l'auteur est à la fois un conseiller expérimenté et un charmant conteur, contient dix chapitres dont voici les titres : I. Esprit de la loi sur la chasse ; — II. Du choix d'une arme ; — III. Habillement et hygiène du chasseur ; — IV. Les Munitions ; — V. Du Chien d'arrêt ; — VI. La Chasse en plaine ; — VII. La Chasse dans les vignes ; — VIII. La Chasse dans les bois ; — IX. La Chasse au gibier d'eau ; — X. Gardes et Braconniers.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris ; dans les gares les plus importantes des chemins de fer et chez les principaux libraires.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES FORGES DE LA PROVIDENCE.

L'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire, dans sa séance du 21 août, a arrêté le bilan de l'exercice clos au 30 juin dernier, et a décidé la distribution d'un dividende de 150 fr. par action.

Le dividende est payable, à partir du 1er septembre prochain, contre le coupon n° 2 détaché des actions :

Au siége de la Société, à Marchiennes-au-Pont ;

Chez MM. Mathieu et fils, banquiers, à Bruxelles ;

Chez MM. Mallet frères, banquiers, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 13.

Marchiennes, le 21 août 1854.

Le Directeur,
T. Ziane.

Le Président du Conseil,
Biourge.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Italie. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

Grèce et Turquie. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

Égypte et Syrie. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

Syrie (voie de Smyrne). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :

Alger. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

Oran. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

Stora, Bone et Tunis. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Quoique cette semaine n'ait pas été remarquable par de fortes variations sur les fonds publics, les cours ont été maintenus avec une grande fermeté, et, à la moindre réaction, les demandes reparaissaient et raffermissaient les prix. On n'a pas oublié que l'on a vendu beaucoup de primes dans les bas cours pendant la première quinzaine du mois, et les vendeurs se décident peu à peu à racheter du ferme à mesure qu'ils s'aperçoivent que la baisse est devenue impossible. D'ailleurs on a reçu depuis huit jours une série de nouvelles qui sont de nature à rendre la confiance aux spéculateurs. La prise de Bomarsund paraît avoir produit une profonde sensation dans toute l'Allemagne. On a appris en même temps qu'une expédition formidable avait dû partir le 14 août pour opérer un débarquement dans la Crimée. La situation de la Russie devient chaque jour de plus en plus critique, et l'on commence à espérer qu'elle sera bientôt forcée d'accepter les conditions indiquées dans la note de M. Drouyn de Lhuys. La Bourse a été vivement impressionnée hier par la nouvelle que la Prusse avait envoyé à Saint-Pétersbourg une note par laquelle elle recommandait formellement les conditions de la note de M. Drouyn de Lhuys, comme pouvant seule desormais servir de base au rétablissement de la paix. Comme cette nouvelle était appuyée en même temps par une hausse de 3/8 sur les consolidés anglais, la rente a remonté rapidement de 73 à 73 40, et la hausse aurait été certainement beaucoup plus vite si une grande partie des spéculateurs n'avaient pas été absents de Paris, ainsi qu'il arrive toujours à cette époque de l'année.

Les actions de chemins se sont tenues pendant toute la semaine avec une grande fermeté; cependant leurs cours n'ont pas eu de variations bien importantes; une seule ligne a obtenu une hausse subite depuis mardi dernier. Ce sont les actions du Grand-Central, qui depuis longtemps étaient stationnaires de 500 à 505, et qui ont monté tout à coup à 520.

Les actions de Lyon ont aussi été recherchées depuis quelques jours. Elles ont monté à 970. On ne tardera pas, d'ailleurs, à voir se développer le trafic de la ligne de Lyon, attendu que le service de petite vitesse a commencé dans les premiers jours de cette semaine sur la section de Chalon à Dijon.

Le Nord a repris à 840, et des achats importants ont eu lieu depuis quelques jours sur cette ligne, dont les recettes continuent d'ailleurs à être très-satisfaisantes. Les actions du Midi ont également été recherchées, et elles ont monté à 628 75 et 630. C'est le 15 du mois prochain que la section de Bordeaux à Bayonne doit être ouverte à la circulation, mais, dès dimanche prochain, l'Empereur doit prendre cette nouvelle voie pour revenir à Paris.

Les actions d'Orléans ont été fort recherchées pendant toute la semaine. Des levées importantes de titres ont eu lieu à la dernière liquidation, et, comme elles étaient devenues fort rares depuis longtemps, la difficulté de trouver des vendeurs explique facilement la hausse actuelle. On commence, d'ailleurs, à escompter le dividende du mois d'octobre prochain, et comme les recettes sont considérables, on s'attend à un chiffre élevé de dividende.

L'Est est stationnaire. Les anciennes actions se tiennent de 790 à 795, et les nouvelles, de 625 à 630.

Les autres lignes se sont maintenues à leurs anciens prix, mais sans aucune variation importante. On a commencé ces jours-ci à s'occuper de nouveau du chemin de fer sarde, dont le cours actuel de 450 est peu en rapport avec la position favorable de l'affaire et avec les sécurités que la Compagnie a obtenues du gouvernement piémontais.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 17 jusqu'à celle du 24 août :

La rente 3 0/0 a monté de 73 à 73 45; elle est restée à 73 20 au comptant et à 73 35 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 99 60 à 100; elle a fermé à 99 80 au comptant et à 99 95 à terme.

La Banque de France a monté de 2,940 à 2,950; elle est restée à 2,945.

Le Crédit foncier a monté de 600 à 615; il a fermé à 605.

Le Crédit mobilier a monté de 715 à 723 75; il est resté à 720 au comptant et à 723 75 à terme.

Les actions du Nord ont monté de 841 25 à 850.

L'Est a varié de 790 à 795; il a fermé à 795 au comptant, et à 793 75 à terme; les nouvelles actions, de 626 25 à 630.

Lyon a monté de 958 75 à 965 au comptant, et de 960 à 970 à terme.

Le Grand-Central a monté de 501 25 à 525; il est resté à 518 75 au comptant et à 520 à terme.

Le Midi a monté de 630 à 632 50; il est resté à 627 50 au comptant et à 628 75 à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 867 50 à 872 50; il a fermé à 868 75 au comptant et à 870 à terme.

Genève a monté de 506 25 à 515; il est resté à 512 50.

Orléans a monté de 1,201 25 à 1,225; il est resté à 1,220 au comptant et à 1,222 50 à terme.

Rouen a fléchi de 975 à 970.

Le Havre a monté de 566 25 à 572 50.

Saint-Germain a monté de 692 50 à 695 au comptant et à 700 à terme.

L'Ouest a monté de 615 à 650; il est resté à 650 au comptant et à 651 25 à terme.

Cherbourg a varié de 515 à 520.

Versailles a monté de 322 50 à 330; Saint-Rambert, de 430 à 450.

Samedi. — Les transactions se sont un peu animées. La rente a repris faveur, et toutes les valeurs ont fermée en hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 73 45 à 73 35, et à terme de 73 65 à 73 45; le 4 1/2 0/0, de 100 à 99 75 au comptant, et à terme à 99 75. La Banque a varié de 2,940 à 2,950; le Crédit foncier, de 592 50 à 615; le Crédit mobilier, de 721 25 à 723 75; le Nord, de 845 à 842 50; l'Est, de 795 à 792 50; les nouvelles de l'Est, de 630 à 627 50; Orléans de 1,205 à 1,220; Rouen, de 975 à 970. Le Havre a fait 570; la Méditerranée, de 870 à 872 50; l'Ouest, de 650 à 647 30; Cherbourg, de 520 à 515; le Grand-Central, de 502 50 à 505; Genève, à 510; Saint-Rambert, à 430; Saint-Germain, de 695 à 697 50.

Lundi. — La bourse était plus faible; quelques réalisations ont eu lieu sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 73 40, et à terme de 20 c. à 73 25; le 4 1/2 0/0, de 25 au comptant à 99 50. La Banque s'est tenue à 2,950. Le Crédit foncier a fléchi de 5 à 610; le Crédit mobilier, de 3 75 à 720. Le Nord a monté de 2 50 à 842 50; l'Est, de 2 50 à 795. Les nouvelles de l'Est sont restées à 627 50; Lyon, à 963 75. La Méditerranée a monté de 2 50 à 872 50; l'Ouest, de 2 50 à 650. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 695; Orléans, de 2 50 à 1,217 50; le Midi, de 1 25 à 627 50; le Grand-Central, de 1 25 à 503 75. Rouen s'est tenu à 770; le Havre, à 570; Genève, à 510; Cherbourg, à 517 50; le chemin sarde, à 450.

Mardi. — Les fonds étaient tenus difficilement, mais sans variations sensibles. Il y avait peu d'affaires. Il y avait de la fermeté sur les chemins; quelques lignes étaient recherchées. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 73 20, et a fléchi à terme de 05 à 73 20. Le 4 1/2 0/0 a monté de 40 c. à 99 90. La Banque de France a fléchi de 5 à 2,945. Le Crédit foncier s'est tenu à 610; le Crédit mobilier, à 720; le Comptoir d'escompte, à 580 Le Nord a monté de 1 25 à 846 25; Lyon, de 1 25 à 965; Orléans, de 7 50 à 1,225: Rouen, de 2 50 à 972 50: Genève, de 1 25 à 511 25; le Grand-Central, de 13 25 à 517 50. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 692 50; l'Ouest, de 2 50 à 647 50; la Méditerranée, de 2 50 à 867 50; le Havre, de 50 à 567 50; l'Est, de 1 25 à 793 75. Les nouvelles de l'Est ont monté de 1 25 à 628 75. Cherbourg s'est tenu à 517 50; le chemin sarde, à 450.

Mercredi. — Il y avait beaucoup d'incertitude et peu d'affaires sur la rente; mais les chemins de fer étaient très bien tenus, quoique sans variations importantes. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 c. à 73 05, et a fléchi à terme de 10 c. à 73; le 4 1/2 0/0, de 30 c. à 99 90. La Banque a varié de 2,950 à 2,945; le Crédit foncier, de 602 50 à 605; le Crédit mobilier, de 720 à 717 50; le Nord, de 842 50 à 845; l'Est, de 790 à 792 50; les nouvelles de l'Est, de 627 50 à 628 75; Lyon, de 961 25 à 962 50; Orléans, de 1,225 à 1,222 50; Saint Germain, de 693 75 à 695; le Grand-Central, de 520 à 517 50; le Midi, de 630 à 627 10; Cherbourg, de 517 50 à 515. Rouen s'est tenu à 970; le Havre, à 570; l'Ouest, à 647 50; Genève, à 515.

Jeudi. — La rente a été très-ferme, et elle a fermé en hausse. Les consolidés étaient venus avec 3/8 d'amélioration, et les nouvelles de Berlin étaient regardées comme plus satisfaisantes. La rente 3 0/0 a monté de 15 c. au comptant à 73 20, et de 35 à terme à 73 35. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 99 90 au comptant. La Banque a varié de 2,950 à 2,945. Le Crédit foncier a fait 605. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 717 50; le Nord, de 5 à 850; l'Est, de 2 50 à 795. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 1 25 à 627 50. Lyon s'est tenu à 965 au comptant et a monté de 5 à terme à 970. La Méditerranée a fait 870; le Midi, 687 50. Le Grand-Central a monté de 1 25 à 520. Orléans a fléchi de 2 50 à 1,220. Rouen a fait 970; le Havre, 572 50; l'Ouest, 650; Genève, 512 50; Cherbourg, 520; Saint-Germain, 595.

Vendredi — Le début de la Bourse était faible; on a monté avec rapidité jusqu'à deux heures, et quelques ventes sont survenues de nouveau pour la clôture. Le 3 0/0 a varié de 73 40 à 73 30 au comptant, et de 73 50 à 73 40 à terme; le 4 1/2 0/0, de 100 à 99 95 au comptant. La Banque a fait 2,945; le Crédit foncier, 610; le Crédit mobilier, de 722 50 à 723 75; le Nord, de 850 à 851 25; l'Est, de 792 50 à 795; les nouvelles de l'Est, de 628 75 à 630; Lyon, de 965 à 967 50; Orléans, de 1,220 à 1,225; Rouen, de 975 à 980; le Havre, de 572 50 à 590; le Midi, de 627 50 à 628 75; le Grand-Central, de 522 50 à 520; Saint-Germain, de 700 à 710; l'Ouest a fait 650; la Méditerranée, de 867 50 à 870.

LATOUR

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | **Bourse de Paris. Cours du 19 au 25 août 1854.**

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 19 Compt.	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Compt.	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Compt.	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Compt.	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Compt.	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Compt.	Vendredi 25 Terme
710	0	99	400.000	400	tout	46 fr	janv juillet	Nord	842 50	846 25	845	845	846 25	847 50	848	847 50	850	850	850	830
tout		99	72.000	500	tout	27 fr. 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	970	970	970	970	972 50	»	970	»	970	»	940	940
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	570	565	570	»	567 50	568 75	570	»	572 50	»	580	568 75
51	72	95	30.000	500	425	14 fr.	avril	Dieppe et Fecamp	»	»	»	»	245	»	290	»	»	25	»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	545	»	517 50	517 50	517 50	545	517 50	»	520	»	520	»
tout	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	Saint-Germain	»	697 50	697	692 50	692 50	»	695	697 50	695	700	710	715
tout	47	99	30 000	500	tout	15 fr.	janv juillet	Versailles (r. g.)	»	»	322 50	»	325	»	325	»	330	»	325	»
174	530	99	70 000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	647 50	647 50	650	»	647 50	650	647 50	»	650	651 25	630	652 50
»	11	50	6 000	500	tout	néant	»	Paris à Orsay	200	»	»	»	200	»	»	»	»	»	»	»
1110	1470	99	300.000	500	tout	62 fr 50.	octobre.	Orléans	1230	1217 50	1227 50	1225	1230	1225	1222 50	1222 50	1240	1222 50	1235	»
627	724	99	250 000	500	tout	30 fr. 30	mai novemb	Est	792 50	792 50	795	»	793 75	792 50	787 50	790	795	793 75	795	795
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	id nouvelles	627 50	628 75	627 50	»	628 75	627 50	628 75	630	627 50	630	630	930
863	512	99	240 000	500	350	37 f. 50	janv juillet	Paris à Lyon	963 75	962 50	963 75	965	965	965	962 50	965	965	970	967 50	962 75
»	227	99	80 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	510	510	510	512 50	511 25	»	545	512 50	542 50	»	515	543 75
453	612	99	90 000	500	300	10 fr	avril octobr	Lyon à la Méditerr.	872 50	870	870	»	867 50	867 50	»	870	868 75	870	870	»
»	950	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	628 75	628 75	627 50	628 25	627 50	625	627 50	628 75	627 50	628 75	628 75	625
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	250	»	245	»	»	»	250	»	»	»	250	»
150	915	99	100 000	500	250	4 0/0.	avril octobr	Grand Central	505	502 50	503 75	505	547 50	547 50	547 50	548 75	548 75	550	520	516 75
»	»	99	50.000	500	200	4 0/0		St Rambert à Greno	430	»	430	»	440	»	440	»	450	»	450	»
»	40	50	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	0 400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	110.000	500	100	4 1/2 0/0	mai novemb	Sarde Victor-Emm	»	»	450	»	450	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux.

Nombre	Valeur	Somme payée	Intérêts	Époques	Noms	Samedi 19 Compt.	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Compt.	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Compt.	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Compt.	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Compt.	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Compt.	Vendredi 25 Terme
»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	73 3.	73 45	73 40	73 25	73 20	73 20	73 85	73 »	73 20	73 35	73 30	73 40
»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	99 75	»	99 50	»	99 90	»	99 90	»	99 90	99 90	99 90	100 »
250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	»	»	73 15	»	73	»	73	»	»	»	73 30	»
»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	»	»	99 50	»	»	»	99 0	»	99 8.	»	99 9.	»
113.350	1 000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2930	»	2930	»	2945	»	2945	»	2945	»	2945	»
120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	Crédit mobilier	723 75	722 50	720	720	720	718 75	717 50	717 50	720	723 75	723 75	725
40 000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	565	560	562 50	»	560	»	560	»	»	»	562 50	»
50.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	615	645	610	608 75	610	602 50	605	»	605	»	610	612 50
100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb	D° Obligations Cert.	930	»	940	»	940	»	930	»	940	»	940	»
»	500	400	3 0/0	mai novemb	D° Obligations de 500	435	»	440	»	440	»	435	»	435	»	435	»
»	100	tout	3 0/0	»	D° 10e d'Obligations	98 75	»	98 75	»	98 75	»	»	»	98 75	»	98 75	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date des emprunt	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts par an	Époques des tirages	Dates des paiements
1854.	150 000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	99 —	535	375	625	5 0/0	»	D°
1852.	182.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
D°.	.300	90 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1848.	10.810	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.204	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1852.	13.636	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1853.	17.500	— —	1.000	750	1.250	5 0/0	»	D°
1842.	8.108	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1844.	3.333	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°
1854.	150.000	— —	275	75	500	3 0/0	»	D°
1845.	3.867	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.906	98 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1840.	15.000	78 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre
1848.	5.000	87 —	00	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.
1853.	102.611	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°
18 3.	63.643	99 —	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°

Cours du 19 au 25 août 1854.

Noms des compagnies	19	21	22	23	24	25
Nord-Boulogne	307 50	303 25	307 20	307 20	308 75	307 50
Paris à Lyon	1025	1030	1030	1030	1030	1030
Lyon à la Méditerranée 3 0/0	510	507 50	508 75	508 75	508 75	507 50
D° Nouvelles 3 0/0	305	305	305	305	305	305
Est	505	503 75	503 75	502 50	503 75	505
Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	995	»
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	»	»	»	»	992 50
D° (nouvelles)	905	905	906	»	905	905
Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
D° (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	»	»
D° (Nouvelles 1852)	307 50	310	312 50	312 50	313 75	315
D° (Nouvelles 1854)	308 75	312 50	315	315	315	315
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	890
D° (nouvelles)	»	1000	»	»	»	»
Rouen au Havre	1010	1010	»	1010	1010	1010
D° (nouvelles)	1130	»	1130	»	»	»
Grand-Central	292 50	292 50	292 50	293 75	291 75	293 75
Rhône-et-Loire	»	»	»	»	402 50	»
D° 3 0/0	»	300	»	302 50	»	302 50
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	497 50	»	»	492 50	495	495

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 18 au 24 août 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	18	19	21	22	23	24
Nord	840 à 845	845 à 850	845 à 850	845 à 850	845 à 852 50	845 à 852 50
Paris à Strasbourg	790 à 795	795 à 800	795 à 800	790 à 795	790 à 795	795 à 800
Orléans	1175 à 1200	1200 à 1225	1200 à 1225	1200 à 1225	1200 à 1225	1175 à 1200
Paris à Rouen	975 à 990	990 à 1000	990 à 1000	990 à 1000	995 à 1000	990 à 1000
Rouen au Havre	570 à 575	575 à 580	575 à 580	575 à 580	575 à 580	575 à 580
Lyon	900 à 905	905 à 970	905 à 970	905 à 910	905 à 970	905 à 908 75
Ouest						

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
isse commun.	500	410 »	Bros ac ....Charbon	1/1000	200	Tuyaux Chameroy	500	615
isse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	50	Fers galvanisés	500	350
re à la Bassée	5000	7.00 »	Layon et Loire	1/1250	403	Christofle	500	87.
orpe inférieure	1000	150	Bonnet et v m. a. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	24 »
ouire à l'Oise	1000	775	— act. a.-p.	»	170	Gaz anglais ....Paris.	2500	5800
ambre française	1 600	1500	Montchanin Charbon.	5000	»	— français ....Paris.	500	1030
générale des Eaux	250	212 50	Azincourt ...Charbon	1/1500	1000 »	— parisien	1000	1200
ux d'Auteuil	1000	»	Bastennes ....Asph.	1000	370 »	— Lacarrière . Paris	500	1000
eille-Montagne	60	500 »	Seyssel angl. ...Asph.	125	40	— Belleville	500	1100
uvelle-Montagne	1000	1200 p	Seyssel franç. ...Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	375
olberg ......Zinc.	750	1013 75	Aveyron .....Forges.	3000	4100	— Ouest ....Passy.	500	650
......Zinc.	375	390 »	Aubin ....Forges.	500	500	— Est . Vincennes.	500	»
nweiler ....Zinc.	750	650	Maubeuge ....Forges.	500	500	— Wazemmes	500	160
phalie ....Zinc.	1000	1055 »	Alais ....Forges	3000	1700	— Calais	1000	250 »
ez ....Cuivre.	190	60	Castillon .....Forges.	500	500	— Amiens	500	400
uedes (Algérie)	100	37 50	Herserange ...Forges.	500	125 »	— Versailles	1000	475
ronte (usines)	100	35	Monceaux ....Forges.	1000	1001	— Cherbourg	500	70
ire ....Charbon.	1/72375	6 5	Provence ....Forges.	1000	12 0	— Cie centrale	500	370
ue l'Combe	1/2400	485	Loire et Ardèche forg	4 00	5300 »	Mess. imp. serv. mar.	5000	98 0
e-Loire Charbon.	500	280	Espérance ...Forges.	1000	995	— voitures	1000	1000
uy .....Charbon	500	»	Montigny ...Forges.	500	550	— Caillard	1000	6 0
ziotte ....Charbon.	1/35 0	551	Septèmes .....Usine.	250	185	Gondoles parisiennes.	80	125
rbonnages belges.	500	410	Pomona .....Usine.	750	0 0	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2700
s-de-Loup (sud)	1000	260	Cail ....Usine.	500	700	— ch. de fer	300	325
ntre-du-Flenu	1000	150	Cavé ....Usine.	250	240 »	— Favorites	500	1800

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ....Mar tim.	12.000	22 0/0 B
— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ....d°	5000	13 0/0 b.
— Tricycles	500	475	Union des Ports d°	5000	10 0/0 b.
— Batignollaises	1000	600	Mélusine ....d°	5000	10 0/0 b.
Compagnie générale.	5.0	6.0	Sécurité ....d°	5000	24 0/0 b.
Lutéciennes	500	650	Sauvegarde .....d°	5000	6 0/0 b
Sylphides	500	510	Océan ....d°	5000	25 0/0 b.
Désirées	500	415	Chambre ....d°	10.0	22 0/0 b.
Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ....d°	1000	11 0/0 b.
Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ....d°	5000	10 0/0 b.
Journaux réunis	200	510	Nationale ....Incendie.	5000	125 0/0 b
Le Siècle	remb.	400	Générale ......d°	5000	800 0/0 b.
Docks L. Napoléon	250	215 75	Union ....d°	5000	20 0/0 b.
Palais de l'Industrie	100	120 »	France ....d°	5000	30 0/0 b.
Glaces de St-Gobain	7.000	32400	Phénix ....d°	1000	1 0/00
— de Montluçon	500	375	Providence .....d°	2000	25 0/0 b
— d'Oignies	1000	1500 a d	Urbaine ....d°	5000	6 0/0 b.
— d'Aix-la-Chapelle	375	205 »	Confiance ......d°	2000	5 0/0 b.
Lin Maberly	5 0	8.0 »	Soleil ....d°	5 00	30 0/0 b.
— Cohin	500	530	Nord ....d°	1000	0 0/0 b.
— Pont-Remy	»	»	Globe ....d°	500	pair
— Gamaches	500	225	Nationale ....Vie.	5000	0 0/0 b.
Richer ....Vidanges.	500	250	Générale ....d°	7500	85 0/0 b.
Herbet ....Sucrerie.	500	560	Union ....d°	5000	5 0/0 b.
Scarpe ....d°	250	220	Phénix ....d°	5000	3 0/0 p

ABS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 780. 13e ANNÉE. — N° 35. SAMEDI, 2 SEPTEMBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

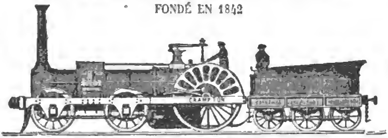
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, New-paper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La hausse a pris cette semaine un élan déterminé. Le 3 0/0, qui fermait jeudi, 24 août, à 73 fr. 35, fermait mercredi 30 à 74 60, ce qui représente une hausse de 1 fr. 25 en six jours.

Voici le tableau comparatif des cours des principales valeurs au 24 et au 31 août :

	24 août.	31 août.	Hausse.	Baisse.
3 0/0,	73 35	73 90	» 55	» »
Orléans,	1,222 50	1,237 50	15 »	» »
Nord,	850 »	857 50	7 50	» »
Strasbourg,	793 75	805 »	11 25	» »
Lyon,	970 »	970 »	» »	» »
Méditerranée,	870 »	880 »	10 »	» »
Rouen,	970 »	977 50	7 50	» »
Midi,	628 75	622 50	» »	6 25
Crédit mobil.,	723 75	731 25	7 50	» »

Le tableau suivant présente la comparaison des cours pendant le mois d'août en 1853 et 1854 :

Plus haut et plus bas cours comparés. — Août 1853 et 1854.

	PLUS HAUT				PLUS BAS			
	1853	1854	1854 sur 1853		1853	1854	1854 sur 1853	
			Hausse	Baisse			Hausse	Baisse
Rente 3 0/0	81 20	74 60	» »»	6 60	77 20	70 90	» »»	6 30
Crédit foncier	745 »	627 50	» »»	117 50	710 »	580 »	» »»	130 »»
Crédit mobilier	895 »	738 75	» »»	156 25	785 »	682 50	» »»	102 50
Saint-Germain	1830 »	722 50	» »»	1107 50	1780 »	680 (3)	» »»	1100 »
Orléans	1297 50	1248 75	» »»	48 75	1140 »	1162 50	22 50	» »»
Rouen	1120 »	1010 »	» »»	110 »»	1050 »	970 »	» »»	80 »»
Havre	522 50	595 »	72 50	» »»	490 »	562 50	72 50	» »»
Nord	906 25	865 »	» »»	41 25	867 50	816 25	» »»	31 25
Est ancien	1010 »	811 25	» »»	198 75	905 »	773 75	» »»	131 25
Est nouveau (2)	» »	637 50	» »»	» »»	» »	616 25	» »»	» »»
Lyon	972 50	978 75	6 25	» »»	903 75	942 50	38 75	» »»
Méditerranée	840 »	880 »	40 »»	» »»	740 »	841 25	101 25	» »»
Midi	655 »	632 50	» »»	22 50	610 »	605 »	» »»	5 »»
Ouest	767 50	677 50	» »»	90 »»	722 50	632 50	» »»	90 »»
Caen et Cherbourg	630 »	530 »	» »»	100 »»	600 »	515 »	» »»	85 »»
Dijon à Besançon (1)	562 50	» »	» »»	» »»	515 »	» »	» »»	» »»
Grand-Central	» »	520 »	» »»	» »»	» »	490 »	» »»	» »»
Genève	» »	527 50	» »»	» »»	» »	525 »»	» »»	» »»
Dieppe	350 »	290 »	» »»	60 »»	335 »	285 »	» »»	» »»
Graissessac	» »	» »	» »»	» »»	» »	» »	» »»	» »»
Versailles, r. g.	360 »	330 »	» »»	30 »»	340 »	310 »	» »»	50 »»
Orsay	227 50	207 50	» »»	20 »»	215 »	190 »	» »»	25 »»

(1) Depuis la bourse du 6 Juillet 1854, ces titres ne sont plus négociables. Fusion avec Lyon.
(2) Non émis en août 1853.
(3) Les actions ont été divisées en deux coupures.

Il résulte de ce tableau que la Méditerranée a monté, comparativement, de 101 fr. 25 en 1854 ; le Havre, de 72 fr. 50 ; le Lyon, de 38 fr. 75 ; l'Orléans, de 22 fr. 50. Il y a eu baisse sur les autres valeurs. La plus forte baisse s'est produite sur les actions du Crédit foncier ; elle a été sur cette valeur de 130 fr.

Les recettes de chemin de fer continuent à progresser. La première place appartient cette fois-ci à Lyon qui a augmenté dans la proportion de 14.6 0/0.

Voici quel a été sur les principales lignes, la progression des recettes :

Lyon,	14.6 0/0.
Ouest,	13.1 0/0.
Nord,	11.9 0/0.
Orléans,	11.7 0/0.
Méditerranée (1),	11.5 0/0.
Grand-Central,	7.7 0/0.
Est,	0.3 0/0.

Rien de nouveau en politique. La guerre semble prendre ses quartiers d'hiver. Espérons que les négociations qui doivent nous conduire à une paix honorable ne tarderont pas à s'entamer.

F. Solar.

(1) Sur le réseau entier.

Les Chemins de fer en Piémont et en Italie.

II.

Cortaillod, 26 août 1854.

Je ne sais si vous avez pu vous reconnaître dans le dédale de noms italiens qui embrouillaient la description du réseau des chemins de fer piémontais que je vous ai adressée de Milan ; ce que j'ai voulu mettre en lumière et ce qui sera peut-être demeuré dans l'ombre, ce sont les efforts du gouvernement piémontais pour attirer sur son territoire le transit de l'Orient et les relations importantes qu'il permet d'établir. Plusieurs communications avec la France, trois portes ouvertes sur la Suisse, deux ou trois amorces sur la Lombardie, et tout cela se centralisant à Alexandrie, pour aboutir à un seul port, Gênes, dont on fait à la fois le rival de Marseille et de Trieste.

J'ai déjà dit que je trouvais ce plan bien vaste et bien ambitieux; mais je dois reconnaître, par contre, que rien n'a été négligé pour en assurer le succès, et que les moyens de réalisation employés par le gouvernement piémontais montrent autant d'intelligence et de sagacité que le but à atteindre marque de courage et d'audace.

La réforme commerciale, la révision de tous les droits de douane et leur abaissement, la simplification des formalités de transit pour les personnes comme pour les marchandises, la suppression de beaucoup d'abus et de vexations qui repoussaient autrefois les voyageurs, ont été les premières mesures du gouvernement piémontais, et elles ont eu tout d'abord d'excellents résultats.

Le choix du système à suivre pour assurer les voies et moyens d'exécution du réseau des chemins de fer présentait des difficultés nombreuses, qui ont été surmontées avec autant d'adresse que de bonheur.

Le principal obstacle, celui devant lequel la France a perdu des années, c'était de croire qu'il était nécessaire de formuler un système uniforme, absolu pour tout le réseau, et de subordonner l'exécution des chemins de fer aux exigences d'une logique inflexible.

L'État seul serait-il chargé d'établir les chemins de fer ou, si on s'adressait à l'industrie, la traiterait-on avec défiance, avec jalousie ; imposerait-on les mêmes conditions à toutes les lignes, croirait-on enrichir l'Etat de tout ce qu'on enlèverait aux Compagnies, leur marchanderait-on avec parcimonie les avantages et les chances de profit ?

Là, je le répète, était pour le Piémont un grave péril qui a été habilement évité.

Point de longues discussions sur les systèmes, point d'invasion de la logique et de ses rigueurs inflexibles dans le domaine de la pratique et des affaires, peu ou point d'envie et de mauvaises passions jalouses contre l'industrie, mais autant de combinaisons différentes que de situations particulières. Ici, l'Etat entreprend et exécute seul et aux frais de tous la ligne la plus importante, mais aussi la plus difficile et la plus coûteuse ; là, il se charge à forfait pour plusieurs années, les plus mauvaises, de l'exploitation de petites lignes, de tronçons concédés à des Compagnies, et leur assure un revenu convenable pour leurs avances ; à d'autres Sociétés, il garantit un intérêt de 4 1/2 0/0, et consent même, si les produits réels ne sont pas en rapport avec les espérances, à rembourser les dépenses faites avec de la rente 5 0/0 au pair. Joignez à cela une grande et habile libéralité dans l'interprétation des contrats, une ponctualité parfaite dans l'exécution des engagements, et vous comprendrez comment, malgré la difficulté des circonstances, malgré les charges de la guerre, le Piémont a pu faire face à tous les besoins, commencer et poursuivre la grande entreprise de son réseau de chemins de fer et l'avancer de telle sorte que son achèvement est désormais assuré quoi qu'il arrive. Ce réseau pourra bien ne pas devenir la grande route de l'Inde, mais il a beaucoup de chances pour être l'une d'elles, et dans tous les cas il donnera aux développements de l'agriculture et de l'industrie intérieure de telles facilités, qu'il paiera de cette façon, et bien au delà, les quelques sacrifices qu'il aura pu coûter au Trésor piémontais.

C'est surtout quand on pénètre dans les provinces italiennes appartenant à l'Autriche ou protégées par cette puissance, que l'on est frappé des avantages du système suivi en Piémont.

Là aussi, cependant, on a eu l'intention d'attirer le commerce d'Orient et de fixer la route de l'Inde ; là aussi on a fait de grands sacrifices dans ce but, et d'intelligentes concessions accordées à la Compagnie de navigation du Lloyd ont porté leurs fruits. Néanmoins, le commerce français n'aura rien à redouter de cette concurrence, aussi longtemps que les intérêts commerciaux seront subordonnés dans ce beau pays aux habitudes de douanes et de police en vigueur.

Comment voulez-vous qu'on aille vite et que l'on se plaise à voyager, lorsqu'à chaque grande ville il faut perdre une demi-journée à faire viser son passeport ; lorsque les wagons, de forme américaine, c'est-à-dire avec un passage ménagé dans toute la longueur, sont à chaque instant traversés par des agents, qui vous réveillent pour examiner votre carte de sûreté ; lorsqu'il faut, après un long séjour dans des voitures mal garnies, attendre chapeau bas dans une salle démeublée que la police daigne vous permettre l'entrée de la ville de Venise, par exemple ?

Après avoir perdu son ancienne splendeur commerciale, l'Italie avait conservé une dernière branche d'industrie, qu'elle exploitait avec assez de bonheur : l'exhibition de ses monuments, de ses églises et de ses musées ; je crains bien qu'elle ne garde pas longtemps cette source indirecte de revenus, si les gouvernements qui la régissent ne renoncent pas à soumettre les voyageurs, qu'ils soient touristes ou négociants, aux formalités vexatoires de la police et aux sollicitations des mendiants, en uniforme de douaniers.

A propos de ceux-ci, permettez-moi une courte digression. Pour être un adversaire des douanes, je ne suis pas un ennemi personnel des douaniers. Des lois que je puis trouver mauvaises, que je puis combattre, mais qui n'en sont pas moins des lois, les ont instituées, leur ont donné un devoir à remplir, comme elles m'obligent à me soumettre à leur contrôle : aussi n'y mets-je aucun empêchement, aucune mauvaise humeur. Seulement, ce qui m'agace, ce qui m'exaspère, c'est la nonchalance, la bêtise et la cupidité. Voilà des hommes payés pour visiter mes bagages ; ils sont là, devant moi ; j'ouvre mes malles : ils me tournent le dos, allument leur pipe, et vont la fumer à l'autre bout de la cour. Une heure après, ils me font entrer dans un trou infect, sans banc, sans tables, un sol couvert de vieille paille hachée, de vieux colis oubliés, en compagnie de milliers d'insectes dévorants; on verse dans un vieux pot ébréché du chlore, et je ne sais quels autres ingrédients infernaux ; puis, quand toute cette cuisine de sorcière est en ébullition, on ferme portes et fenêtres, et chaque voyageur, se sentant serré à la gorge, commence à faire sa partie dans un concert de toux, d'éternuments, qui ne se terminerait que par l'asphyxie, si on ne rouvrait la porte pour terminer par un simulacre de visite cette mauvaise comédie de fumigation antisanitaire. Notez bien que, depuis notre arrivée jusqu'à la cérémonie que je viens de décrire, il s'était passé plus d'une heure, pendant laquelle nous avions pu communiquer avec tout le monde, et, en outre, que le choléra est dans le pays. Maintenant, commence la visite : on examine feuille à feuille mon papier à lettres, on lit d'un bout à

l'autre des notes d'hôtel, on collationne minutieusement chaque page d'un livre de messe, puis on me demande si j'ai d'autres livres. Je réponds affirmativement; mais aussitôt l'employé supérieur, l'habit vert, tourne le dos, tandis que l'habit blanc, qui inventorie ma malle, porte son pouce à la bouche, lève le coude et allonge son autre main vers moi ; je comprends ce langage universel ; je dépose dans la main ouverte un demi-swanzig, et la visite est terminée sans que mes livres, d'ailleurs très-inoffensifs, soient tirés de leur place ; mais nous avons passé en tout plus de deux heures à la douane !

Je le répète, la douane fonctionnant ainsi m'exaspère ; elle ne protége rien (si la douane peut protéger quelque chose), elle est seulement vexatoire pour le voyageur, déshonorante pour le fonctionnaire : aussi serait-il de l'intérêt bien entendu de l'Etat de la supprimer. En France, du moins, si la douane existe, elle procède sérieusement, honnêtement et avec célérité ; depuis les chemins de fer surtout, elle veille jour et nuit, ne vous retient que le temps rigoureusement nécessaire et ne demande jamais rien. Encore serait-il bon qu'elle interdît aux facteurs qu'elle admet dans ses salles de réclamer arbitrairement leur salaire, qui devrait être fixé par un tarif affiché, de manière que tout le monde sût bien que ce n'est pas la douane que l'on paie.

Mais ce qui serait mieux encore, ce serait de supprimer entièrement la visite. Les objets que l'on peut introduire dans des malles de voyage n'intéressent pas sérieusement l'industrie nationale ; ou si, par hasard, ils ont de la valeur, comme les dentelles, les cachemires, la contrebande se charge de les entrer à si bas compte, que personne ne s'expose au risque de les porter avec soi. Aussi les postes de douaniers pour la visite des bagages coûtent-ils fort chers et ne servent-ils pas efficacement le système qui les a créés.

Revenons maintenant, si vous voulez, aux chemins de fer italiens. Pour les connaître, ne consultez pas une carte, elle vous tromperait. Celle que j'ai sous les yeux, par exemple, est une effrontée menteuse. Elle m'indique l'existence d'une ligne de Pavie, frontière piémontaise, à Côme par Milan ; puis, d'une grande ligne de Milan à Bologne, dans les États du pape, par Plaisance, Parme, Reggio et Modène ; puis, d'une troisième ligne, nord et sud de Botzen, dans le Tyrol, à Reggio, dans le duché de Modène, passant par Trente, Roveredo, Vérone, Mantoue et Guastalla ; enfin, d'une quatrième grande ligne allant de l'ouest à l'est, de Milan à Venise par Brescia, Vérone, Vicence et Padoue, avec raccordement de Trieste sur l'Adriatique, par Trévise et Udine, avec Gœrz en Illyrie, l'un des points de la grande artère de Trieste à Vienne. Presque tout cela est chimérique, et se réduit, en réalité, à ce que je vais vous dire après l'avoir vu sur les lieux.

De Milan, part un petit chemin de six lieues autrichiennes se dirigeant sur Côme, à l'extrémité sud du lac de ce nom. Au point de vue international, ce petit chemin est destiné à faire concurrence à celui de Gênes à Arona sur le lac Majeur; mais il ne pourra jamais servir qu'aux relations directes de la Suisse avec la Lombardie, et n'est pas de nature à recevoir un transit important. La prolongation du chemin de Côme à Milan sur Pavie peut avoir été projetée, mais il n'existe rien de fait sur le terrain.

La grande ligne de Milan à Bologne, qui figure sur ma carte, est purement fantastique, et le grand bras autrichien qu'elle étend vers Ancône est une menace plutôt qu'une promesse.

Chimère encore que la ligne de Botzen (Tyrol) à Reggio (Modène). Il n'en existe qu'un petit tronçon de Vérone à Mantoue, de cinq lieues autrichiennes, que l'on parcourt en une heure.

La seule grande ligne, et encore est-elle interrompue par une lacune regrettable, c'est la ligne de Milan à Venise. Elle se compose, en partant de Milan, d'un petit tronçon de quatre lieues autrichiennes (46 minutes de trajet); d'une lacune dont le parcours par terre emploie trois heures et demie, plus environ deux heures à perdre aux deux extrémités, en tout cinq heures dix-neuf minutes; enfin, d'une grande section de Coccaglio à Venise, dont la longueur est de vingt six lieues autrichiennes (7 heures 26 minutes de trajet).

Le raccordement de cette ligne avec celle de Trieste à Vienne n'est fait que depuis Mestre jusqu'à Trévise. Quant à la lacune indiquée plus haut, entre Treviglio et Coccaglio, lacune qui allonge de plus de quatre heures la durée du voyage entre Milan et Venise, on ne s'occupe pas de la combler. La ville de Bergame, distante du tracé d'environ 20 kilomètres, veut absolument que le chemin passe sous ses murs, et elle arrête tout. Bien que sa prétention soit excessive, il est probable qu'elle réussira, du moins c'est ainsi que j'interprète les travaux de l'embranchement en cours d'exécution de Coccaglio à Bergame.

Le réseau lombard-vénitien est donc, vous le voyez, beaucoup moins étendu sur le terrain que sur la carte; et comme le commerce intérieur est peu considérable, que les formalités douanières et policières repoussent le transit, que, dès lors, les capitaux privés ne pourraient compter que sur des déceptions en entreprenant d'exécuter les chemins en projet, et que le gouvernement n'a pas de fonds disponibles, il est probable que les choses demeureront longtemps au point où je les ai vues. Tout ce que l'on pourra faire, ce sera de combler la lacune qui stérilise en partie le chemin de Venise, mais encore faut-il que l'on fasse disparaître l'opposition de Bergame.

Je vous ai déjà dit ce qu'était le matériel des chemins d'Italie, on ne peut plus incommode pour les voyageurs, même ceux de première classe, et faisant perdre beaucoup de place à l'exploitation. La construction n'offre rien de remarquable, sinon le beau viaduc sur les lagunes qui isolent Venise du continent; de Vérone à Venise on a maintenu partout la plate-forme en remblai.

Les chefs de traction des chemins français se plaignent avec raison des inconvénients que présentent les plantations faites sur les talus, inconvénients qui se manifestent surtout à l'époque de la chute des feuilles; celles-ci couvrant les rails, y adhérant par l'humidité et opposant ainsi un obstacle à l'adhérence des roues sur les rails. L'abus des plantations est élevé en Italie à sa plus haute puissance, et il n'a pas plus d'utilité ni d'excuse là qu'ailleurs. Les herbes, les genêts maintiennent mieux les talus que les arbres : le vent ne les brise pas, il ne transporte pas les feuilles sur les rails, et il n'a pas de troncs à renverser sur la voie. Quant à l'ombre que les arbres sont supposés offrir aux voyageurs, c'est une fatigue continuelle : cette ombre n'est pas complète; le vent agite les branches, et le soleil traverse toujours les feuilles ; on ne voit pas la campagne, et dans les courbes de niveau les mécaniciens ne voient rien devant eux. Rabattez donc toutes ces plantations au niveau des rails, remplacez vos éternels acacias par des plantes basses et traçantes, et vous diminuerez vos chances d'accident, vos causes de retard et vos frais de traction d'une manière très-notable.

On vend aux stations des chemins de fer italiens, et au profit de la caisse des retraites des employés, des tarifs de transport et des tableaux indiquant les heures de départ. Je vais vous en traduire tant bien que mal les dispositions les plus dignes d'intérêt.

Le tarif pour les voyageurs comprend trois articles :

Le premier, le transport des personnes à raison de

Un zwanzig par lieue autrichienne pour la première classe ;

65 centièmes de zwanzig par lieue autrichienne pour la deuxième classe ;

50 centièmes de zwanzig par lieue autrichienne pour la troisième classe.

Le second, le transport des bagages excédant 20 livres autrichiennes par personne en première classe, 16 livres en seconde et 10 livres en troisième. Le surplus est taxé à raison de 5 centimes par 25 livres et par lieue.

Le troisième article est qualifié : garde et assurance ; il s'élève à 20 centimes par tête, sans distinction de classe ou de distance, et donne la faculté précieuse, que je signale à nos Compagnies comme digne d'importation, de laisser les bagages en garde pendant 24 heures à toute station de la ligne, ce qui permet de descendre et de faire ses affaires ou de visiter une ville sans traîner ses bagages avec soi. Après 24 heures de garde, on paie une taxe supplémentaire de 15 cent. par jour et par colis.

Les transports à grande vitesse sont tarifés à raison de 5 cent. par quart de quintal ; le numéraire sur le pied de 1 cent. par 100 livres autrichiennes et de 1 cent. par 5 livres de poids.

Les transports de marchandises à petite vitesse sont divisés en trois classes et paient 4 cent. par quintal pour la première, 7 pour

la deuxième et 10 pour la troisième (l'ordre des classes est ici renversé). La taxe à percevoir ne peut pas être inférieure à celle d'un demi-quintal. Le surplus se fractionne de 10 en 10 livres.

Les tarifs accessoires du transport des marchandises sont assez nombreux. C'est d'abord 4 cent. par quintal pour chargement et déchargement ; 2 cent. par quintal et par jour de magasinage ; 4 cent. par quintal pour pesage ; 5 cent. par expédition pour lettre de voiture ; 2 cent. par quintal pour assurance générale et, si on la désire, une assurance spéciale ; 5 cent. par chaque 120 lires autrichiennes de valeur déclarée.

On peut obtenir des trains spéciaux à grande vitesse en payant 90 lires d'Autriche pour la première heue et 42 lires pour chacune des autres. Les trains spéciaux pour les marchandises sont tarifés à raison de 1,400 quintaux de première classe.

Je ne prolonge pas ces extraits, me proposant, dès mon retour à Paris, de mettre les originaux à la disposition de ceux de nos lecteurs qu'ils pourront intéresser.

Après ce que je vous ai dit plus haut de la situation des chemins de la Lombardie, vous comprendrez que je n'aie pas à tirer de ce que j'ai vu une conclusion économique. On a compris les chemins de fer comme des moyens de police ou, du moins, on a soumis leur usage à des ennuis tels, qu'il ne peut être question d'en faire des voies de grande circulation commerciale. Ils peuvent rendre des services intérieurs, mais ils n'appartiennent pas à un système général ; cela est si vrai, que l'on refuse au Piémont tout raccordement. Les chemins lombards porteront la peine de cette exclusion et de cet isolement ; mais il suffira d'en changer la haute direction pour qu'il devienne nécessaire de les étudier de plus près et de compter avec eux.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Nous trouvons dans le rapport de M. le préfet de l'Isère au Conseil général de ce département les passages suivants, relatifs au chemin de fer de Saint Rambert à Grenoble et à ses prolongements futurs :

« Le chemin de Lyon à Avignon sera terminé au commencement de l'année prochaine, ce qui mettra notre industrieuse ville de Vienne en communication directe avec Marseille et Paris. Les retards qu'a suscités l'approbation, par l'administration supérieure, du tracé de Saint-Rambert et de ses constructions nombreuses, n'ont pas permis d'établir cette année un aussi grand nombre d'ateliers que nous l'aurions voulu ; déjà, néanmoins, les travaux sont entrepris sur quelques points et vont être poussés, j'en ai l'assurance, avec une grande vigueur. Les approvisionnements de matériaux continuent sans relâche, et nous pouvons très-raisonnablement espérer que la Compagnie se conformera sans peine aux conditions de son cahier des charges, qui lui impose l'obligation de livrer au public, en décembre 1856, la ligne de Saint-Rambert à Grenoble.

» Les études du prolongement sur Briançon se poursuivent avec une activité très-grande. Le tracé par le Drac et la Durance est même tout à fait reconnu et se présente dans de bonnes conditions de pente et de climats, deux dangers sérieux pour l'établissement d'une voie de fer dans ces régions élevées.

» Le tracé par le Drac et la Durance n'est pas le seul mis à l'étude. Celui de la Romanche méritait aussi un examen sérieux. Un crédit de 6,000 fr. a été mis dans ce but à la disposition de l'administration par la Compagnie de Saint-Rambert, et nous sommes autorisés, par décision ministérielle, à faire les études nécessaires au moyen de ce crédit. « On a commencé à s'en occuper, me dit, dans son rapport du 28 juin dernier, l'honorable et habile ingénieur en chef M. Picot, et nous espérons qu'elles seront terminées avant la fin de la campagne, en sorte que, dès la fin de cette année, le gouvernement sera en mesure de se prononcer sur la question du tracé d'un chemin de fer entre Grenoble et les États sardes par Briançon. »

» Je ne sais quelles sont les intentions de la Compagnie de Saint-Rambert pour le prolongement du chemin jusqu'à Chambéry ; je crois que le moment de la concession de ce chemin n'est pas très-éloigné. Les projets sont étudiés ; la soumission est faite ; mais il s'est élevé une question fort grave à ce sujet, et des études très-sérieuses se font en ce moment pour rechercher la possibilité de combiner les travaux de chemin de fer avec l'endiguement de l'Isère. Ces deux bienfaits répandus sur la malheureuse vallée du Graisivaudan pourraient la dédommager de bien des pertes et nous consoler peut-être d'avoir si patiemment attendu. »

C. DEVINA.

Chemin de fer d'Orléans à Épernay.

Les enquêtes pour le chemin de fer d'Orléans à Épernay viennent d'être ouvertes dans le Loiret. M. le préfet a rendu l'arrêté suivant :

Vu le projet d'un chemin de fer d'Orléans à Épernay, par Châteauneuf, Bellegarde, Montargis, Courtenay, Sens, Nogent-sur-Seine et Sezanne, projet dressé par M. l'ingénieur Delaitre et présenté par MM. le duc de Saint-Simon, d'Hurbal, vicomte de Coislin, etc.

Arrêtons :

Art. 1er. Les pièces du projet d'un chemin de fer d'Orléans à Épernay resteront déposées au secrétariat général de la préfecture, où le public est invité à en prendre connaissance pendant un mois, à partir du 30 août courant jusqu'au 29 septembre prochain inclusivement.

Art. 2. Des registres seront ouverts, pendant le même délai, tant au secrétariat général de la préfecture qu'au secrétariat de la sous-préfecture de Montargis, pour recevoir les observations auxquelles ce projet pourra donner lieu.

Un plan du département, indiquant le trajet projeté, sera, à cet effet, déposé à la sous-préfecture de Montargis pour être communiqué au public

Art. 3. A l'expiration du délai fixé par l'art. 1er ci-dessus, c'est-à-dire le 29 septembre prochain, les registres seront clos et nous seront immédiatement adressés avec les pièces de l'enquête pour être ensuite soumis à la commission d'enquête.

Art. 4. La commission se réunira le 30 septembre prochain, à midi précis, à l'hôtel de la préfecture, pour examiner les déclarations consignées aux registres d'enquête, et après avoir entendu MM. les ingénieurs des ponts et chaussées employés dans le département, et recueilli auprès de toutes les personnes qu'elle jugera utile de consulter les renseignements dont elle croira avoir besoin, elle donnera dans le délai d'un mois, à dater du jour de sa réunion, son avis motivé tant sur l'utilité du projet dont il s'agit que sur les questions qui auront été posées par l'administration.

Art. 6. Sont nommés membres de la commission :

MM. Lacave, président, Ballot, Bobée, De Brosses, Chavanes, Cotelle, Genteur, Hérisseau, Lesourd, Prochasson, Revil, Sautton, Vignat.

Fait à Orléans, le 29 août 1854.

Le préfet du Loiret,

BOSELLI.

Chemins de fer du Midi.

Le 28 août, une locomotive partie de Bordeaux est arrivée à Dax ; un second convoi parti de Dax plus tard est arrivé le même jour à la Teste. La voie est entièrement posée ; nous l'avons parcourue dans la plus grande partie de sa longueur. La locomotive sur laquelle nous étions placés a été lancée avec une vitesse de 50 kilomètres à l'heure.

Depuis mardi un service régulier, destiné au personnel et au transport du matériel de la Compagnie, est organisé ; il y a chaque jour entre Dax et Bordeaux deux trains descendants et deux trains remontants. La voie, déjà éprouvée par le passage des locomotives et des énormes chargements de rails, a parfaitement répondu à ce que l'on attendait : aucun affaissement, aucun éboulement ne s'est produit parmi ces nombreux remblais en sables, que les habiles du pays avaient proclamés sans aucune consistance, sans aucune garantie de solidité. Une heureuse expérience est déjà faite : les rails Barlow, qui figurent pour la première fois sur un chemin de fer français, présentent un excellent résultat.

Ces rails, on le sait, sont posés sur le ballast sans longrines ; ils sont fort longs, et reposent à leurs extrémités sur des traverses; des entretoises placées au milieu les consolident. Ils sont garnis dans toute leur longueur, et de chaque côté, d'un large épatement. La traction s'opère sur ces rails avec beaucoup plus de douceur que sur les rails ordinaires ; parfois on croirait la marche arrêtée, tant le mouvement est doux. Espérons qu'ils donneront des résultats aussi avantageux quand ils auront été éprouvés sous le rapport de la dilatation et de la compression causées par les changements de température.

M. Petit, ingénieur en chef de la ligne, retenu à Dax, à la suite de l'accident dont il avait failli être victime la semaine dernière, a pu, grâce à l'amélioration survenue dans son état, et grâce surtout à l'achèvement de la ligne, être transporté en wagon à Bordeaux.

Sur la section de Dax à Lamothe il ne reste qu'à placer les fermetures et à construire les maisons des gardes.

Nous ne parlons pas des gares ; l'exploitation commencera sans elles. Ces derniers travaux de fermeture de la voie, de logement des gardes, seront terminés le 15 septembre. Pendant ce temps, la voie servira aux transports de la Compagnie et à l'instruction du personnel des agents; quelques convois de marchandises seront peut-être organisés. Vers le 20, au plus tard, on espère que les employés seront assez au courant de leurs fonctions pour qu'il soit possible de livrer, sans le moindre danger, la voie à un service régulier de voyageurs et de marchandises.

Le résultat atteint par la Compagnie a été obtenu à l'aide des plus grands sacrifices et d'un dévoûment infatigable dont ont fait preuve MM. les ingénieurs et les agents placés sous leurs ordres.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, la Compagnie, ne pouvant obtenir des producteurs français les rails qu'ils s'étaient engagés à lui livrer, s'est décidée à acheter en Angleterre ceux dont elle avait besoin. Elle a acquitté à la douane de Bayonne, pour leur introduction, environ 500,000 fr. en vingt et quelques jours. Ces rails, aussitôt débarqués, étaient forés à leurs extrémités et à leur centre, puis embarqués sur des gabares, chargés sur des chars à bœufs, sur des charrettes de rouliers venues de Bordeaux et d'Agen; ils étaient expédiés en toute hâte sur les divers points de la ligne, où étaient placées les nombreuses équipes chargées de les poser. Les ressources en ouvriers, en bêtes de trait, en voitures, qui manquent dans le département des Landes, ont été créées, amenées de loin. Les ouvriers anglais et parisiens campaient au milieu de ces vastes solitudes des Landes. La Compagnie voulait arriver à réaliser les promesses qu'elle avait faites ; elle a pleinement réussi.

(*Messager de Bayonne.*)

Recettes de la semaine.

Lignes.	*Recettes brutes.*	*Augment. s.* 1853 — *Totale*	0/0.
Orléans.	1,022,557 »	107,176	11.7
Nord,	903,739 »	96,300	11.9
Ouest,	208,982 »	24,244	13.1
Est	661,545 »	1.988	0.6
Lyon	550,681 »	70,451	14.6
Méditerr. (1),	199,243 »	20,583	11.5
Gd central,	173,841 »	12,474	7.7

		Diminut. s. 1853. — *Totale*	0/0.
Rouen,	253,954 »	29,962	10.5
Havre,	107,657 »	19.317	15.2

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Rouen au Havre. — Assemblée générale semestrielle, vendredi 29 septembre, à 3 heures. Déposer au moins vingt actions.

Tarragone a Reus. — Assemblée le 5 septembre, à 10 heures, au siége de la Compagnie. Déposer au moins quatre actions. Les intérêts échus au 30 juin se paient à la caisse Destrem, Mallet, Bagel et Ce.

APPELS DE FONDS.

Central Suisse. — Voir à la feuille d'annonces les numéros des 1,459 actions sur lesquelles le versement de 50 fr., appelé le 15 mai, n'a pas été effectué.

Victor-Emmanuel.— Versement de 50 francs par action, soit en un seul paiement, soit en deux ; 25 fr. du 1er au 10 octobre 1854, et 25 fr. du 1er au 10 janvier 1855.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Journaux réunis. — Intérêts, 1er juillet.

Caisse et journal des chemins de fer. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Nord. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

Orléans. — 32 fr. 40 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 40 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

Lyon. — 31 fr. 25 actions. Dividende et intérêts en déduction du versement de 100 fr. appelé au 1er juillet.

Chemins du Midi. — 5 fr. actions intérêts.

(1) Sur le réseau entier.

Grand-Central. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

Lyon a la Méditerranée. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

Crédit mobilier. — 25 fr. dividende.

Messageries. — 200 fr dividende.

Glaces de Montluçon. — 12 fr 50 dividende

Genève. — 6 fr. actions intérêts.

St-Rambert. — 4 fr. intérêts.

Banque de France. — 112 fr. dividende.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Ponts-Vergniais. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Central Suisse. — Jusqu'au 10 septembre souscription à la première moitié des obligations 5 0/0, 18, rue Bergère.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

Préfecture de la Seine. — 1er septembre, à 10 heures du matin, 11e tirage des obligations de l'emprunt 1849.

C. Devina.

Cahier des charges

Pour la concession du chemin de fer de la frontière de Belgique à Hautmont.

(suite)

Art. 23. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, tels que gares de croisement et de stationnement, lieu de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 24. L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 25. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrain, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 26. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 27. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 28. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 29. Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 30. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemins de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera ; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 31. Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 32. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 33. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'art. 61 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 34. Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme de soixante-dix mille francs, déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art 64 ci-après, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 34 [?]. Faute, par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article qui précède ainsi que du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 36. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 37. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service de l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 38. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus ; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la 1re classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de la 2e classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées ;

Celles de la 3e classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de 3e classe, comme dans celles de 1re et de 2e classe.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 39. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 40. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde, à dater du jour où le chemin de fer sera reconnu susceptible d'être livré à la circulation publique, jusqu'au 15 septembre 1946, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30 kilogrammes, il paiera comme 30 kilogrammes.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.

PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX.		
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).......	0,067	0,033	0,10
Voitures couvertes, fermées à gla-			

ces et à banquettes rembourrées (2e classe) 0,050 0,025 0,075

Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe) 0,037 0,018 0,055

Bestiaux.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait 0,07 0,03 0,10

Veaux et porcs 0,025 0,015 0,04

Moutons, brebis, agneaux, chèvres 0,01 0,01 0,02

PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Poissons.

Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs 0,30 0,20 0,50

Marchandises.

1re *classe*. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés 0,10 0,08 0,18

2e *classe*. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerai, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons 0,08 0,07 0,10

3e *classe*. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons meulières, cailloux, sable, argiles, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes 0,08 0,06 0,14

Houille et coke 0,035 0,025 0,06

Marne, cendres, fumier et engrais 0,06 0,04 0,10

PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

Objets divers.

Wagon et chariot vide pouvant porter jusqu'à 6 tonnes 0,09 0,06 0,15

Wagon et chariot vide pouvant porter au-dessus de six tonnes 0,12 0,08 0,20

Locomotive pesant jusqu'à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi .. 1,80 1,20 3,00

Locomotive au-dessus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi 2,25 1,50 3,75

Tender pesant jusqu'à 10 tonnes, ne traînant pas de convoi 0,90 0,60 1,50

Tender au-dessus de 10 tonnes, ne traînant pas de convoi 1,35 0,90 2,25

(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner, le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui à payer pour un wagon marchant à vide.)

Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur 0,15 0,10 0,25

Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur 0,18 0,14 0,32

(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.)

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 41. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 42. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

(*La suite au prochain numéro.*)

PARTIE TECHNIQUE.

Les Locomotives du Semmering.

§ IV. — Nouvelles inventions.

Le concours ouvert par le gouvernement autrichien pour la fourniture des locomotives du Semmering a fixé l'attention des ingénieurs-mécaniciens, et il a mis les inventeurs sur une voie pratique qui tôt ou tard conduira à un but utile ; cependant, il n'est pas permis encore de se prononcer d'une manière définitive sur l'avenir des divers systèmes proposés ; on n'a fait que constater les avantages et les inconvénients des nouvelles locomotives.

Cette question, mise de nouveau à l'étude, a eu un grand retentissement dans le monde scientifique. De tous les pays les ingénieurs ont envoyé à Vienne des plans ; nos constructeurs sont, malheureusement, restés à peu près étrangers à ce concours : ils n'ont offert qu'un seul plan. Il peut néanmoins être utile de donner un exposé sommaire des principales dispositions projetées, afin de fournir quelques indications qui auront de l'intérêt pour l'établissement des chemins de fer à bon marché.

Ces projets sont au nombre de six ; en voici une description sommaire :

1° *Double locomotive-tender à six roues accouplées (projet présenté par le constructeur de la Bavaria).*

Deux locomotives à six roues sont rapprochées par les boîtes à feu de manière que chacune puisse parcourir des courbes de 180 mètres de rayon. Pour charger les roues motrices, autant que possible, on a placé l'approvisionnement en eau et en combustible le long de la chaudière, des deux côtés ; les roues de chaque machine sont accouplées séparément au moyen de bielles ordinaires. Pour relier les deux locomotives entre elles, on a adapté devant chaque boîte à feu un essieu sans roues, avec une double manivelle dans son milieu. Ces essieux sont réunis au moyen de bielles et accouplées avec les essieux moteurs ; de cette manière, chacune des locomotives peut être employée séparément, et quand elles sont accouplées, leurs douze roues adhèrent aux rails.

Telles sont les dispositions principales de cette machine. Voici maintenant le défaut qui s'opposera à son exécution. L'accouplement des essieux libres avec des bielles n'est plus admissible pour le parcours des courbes, car ces essieux formeront entre eux un angle d'autant plus grand que le rayon de courbure sera petit ; la bielle extérieure devra, dans ce cas, s'allonger, et la bielle intérieure se raccourcir, ce qui ne peut se faire que dans la limite du jeu des coussinets, qui est insuffisant dans les courbes à rayon minimum ; d'un autre côté, en réduisant ce jeu aux dimensions voulues pour les courbes, il ne serait plus admissible, une fois rentré dans les alignements du chemin de fer. Maintenant, de deux choses l'une : ou l'on voudra maintenir l'accouplement, et dans ce cas on retombera encore dans la chaîne ; ou on n'appliquera pas cette dernière, et alors, au lieu d'une machine, on en aura deux accouplées au moyen de tendeurs, et le but sera manqué.

Je passe donc à la deuxième locomotive.

2° *Machine à châssis mobile et à essieux moteurs fixes accouplés au moyen de bielles.*

La même idée, celle de l'accouplement d'un train mobile avec les essieux moteurs au moyen de bielles, a été présentée dans ce projet avec plusieurs modifications. Dans ces plans, on a fixé la chaudière et le tender sur un cadre qui prend toute la longueur ; les deux essieux du milieu sont attachés au châssis ; les essieux extérieurs pivotent sur une cheville ; les essieux libres sont placés sur le tender et sur la chaudière ; de ces essieux descendent des bielles vers les roues motrices. Il est inutile d'entrer dans des détails : on voit de suite que la question n'a pas fait un pas de plus. Les bielles sont toujours sollicitées par les forces qui tendent à faire varier leurs longueurs et qui, agissant sur l'essieu libre, cherchent à le soulever et à l'abaisser alternativement : ces forces se font jour dans les coussinets, car les bielles sont rigides, et en peu de temps ce système doit se disloquer. En un mot, la difficulté qui existe à trouver des bielles qui se raccourcissent ou s'allongent, suivant que les courbes parcourues sont concaves ou convexes, cette difficulté n'est que déplacée ; elle reste la même dans toute son intensité.

3° *Locomotive à huit roues, avec quatre roues motrices.*

Ce projet n'est autre qu'une machine américaine avec un avant-train mobile placé très en avant pour reporter la charge sur les roues

motrices accouplées. Cette disposition suppose que la charge sur quatre roues soit suffisante pour l'adhérence ; elle suppose, en outre, comme précédemment, qu'un grand écartement soit admissible dans les petites courbes, ce qui a été reconnu comme inacceptable depuis la non-réussite des expériences faites sur le Semmering.

4° Locomotive à tender, avec deux essieux libres et chaîne.

Voici encore la chaîne de connexion qui revient comme élément indispensable de la transmission du mouvement. La chaudière et le tender sont placés sur un seul et même cadre ; deux trains mobiles supportent l'ensemble de la construction. Ce projet peut être considéré comme inexécutable, d'après ce qui a été dit au sujet de la chaîne.

5° Locomotive à six roues.

Deux propositions ont été faites pour les locomotives à six roues. Pour rapprocher ces roues dans les limites de la courbure maxima, il faut faire surplomber la chaudière, dont la longueur doit être proportionnellement très-grande, car elle exige une puissante vaporisation ; les roues du milieu sont placées contre les roues motrices ; la partie qui surplombe est de $2^{m},55$. Il faudra encore faire suivre la machine d'un tender supplémentaire, car celui placé sur la machine est trop petit pour un trajet tant soit peu long. Cette machine a la même surface de chauffe que les machines ordinaires, qui ne traînent que 75 tonnes, tandis que les locomotives du Semmering doivent pouvoir remorquer 112 tonnes. Les trains ordinaires ne pourront donc être expédiés qu'avec deux, même trois de ces machines, dans la mauvaise saison, ce qui est contraire à la supposition. — La longueur de la machine est de $7^{m},4$; les tubes bouilleurs ne sont pas assez longs, et la boîte à feu placée au tiers entre les roues est d'une forme trop incommode pour les réparations ; l'inconvénient de l'accouplement est encore le même que dans les cas précédents. Aussi la Commission chargée d'examiner ces projets s'est-elle prononcée définitivement contre les locomotives à six roues.

6° Machine à deux roues horizontales.

L'idée de cette machine, qui exige un troisième rail, n'est pas neuve. Le poids total de la locomotive devant servir pour l'adhérence diminue dans son action, en raison directe de l'augmentation de la pente. Il faut donc que la force motrice augmente avec cette pente, pour contrebalancer la pesanteur qui tend à faire reculer le train. Comme cette adhérence diminue dans les montées, on a eu recours à des machines excessivement puissantes et par conséquent très-lourdes, qui augmentent encore la charge à remorquer. Maintenant, pour ne pas dépasser les limites de la résistance de la voie de fer, on a réparti le poids total sur plusieurs roues motrices, dont l'écartement ne cadre plus avec les courbes.

Voilà les obstacles que l'on s'est proposé de vaincre au moyen de la nouvelle machine. Elle n'agit pas seule ; le poids du train sert également à l'adhérence ; on emploie dans ce but deux essieux perpendiculaires avec des roues horizontales qui embrassent un rail placé dans l'axe de la voie, et qui sont pressés par le poids des wagons au moyen d'un mécanisme très-simple. La pression contre ce rail augmente en même temps que l'inclinaison ; la composante normale de la pesanteur et le poids du train qui agit sur les roues horizontales deviennent le générateur de l'adhérence.

Cette machine peut se décrire en quelques mots : elle se compose de quatre cylindres, dont les deux placés extérieurement font marcher six roues accouplées qui portent le poids total de la machine, évalué à 40 tonnes ; les deux cylindres intérieurs agissent sur deux essieux verticaux coudés, à roues horizontales pressées par des leviers à ressorts auxquels est attachée la chaîne du train et qui attirent les paliers inférieurs des essieux ; les paliers supérieurs sont également reliés au moyen de ressorts, pour favoriser le jeu. Le relâchement de ces roues horizontales à l'entrée des stations, dans le passage des aiguilles ou des parties horizontales, peut se faire par le mécanicien, qui détache la chaîne du ressort de traction et la place sur un crochet fixe.

Dans ce projet, on n'a eu en vue que l'adhérence, et on n'a pas pris de dispositions pour les courbes ; en outre, le rail du milieu demanderait un système de voie autre que celui usité généralement et que la commission ne croit même pas praticable.

7° Locomotives à huit et à douze roues.

Un plan d'une locomotive à huit roues a été envoyé à Vienne par un ingénieur de Paris. Dans ce projet, les essieux sont fixés au châssis de façon que leur position exacte dans les courbes devient impossible ; toutes les roues sont accouplées au moyen de bielles rigides ; l'adhérence est de 50 tonnes ; le tender se trouve sur la machine même. Cette conception a été rejetée, attendu qu'elle ne répond pas à la condition primitive qui implique la facilité dans le passage des courbes.

Dans un autre projet, présenté par le même constructeur, le poids total de la locomotive se trouve réparti, suivant les besoins, sur huit, dix ou douze roues fixées dans des châssis mobiles ; deux cylindres donnent le mouvement, qui est transmis avec une roue à engrenage qui transmet le mouvement aux deux trains au moyen de deux autres roues à engrenages. Cette transmission exige une grande exactitude dans la position des dents, ce qui n'a pas lieu dans les courbes ; en outre, toute la force motrice agit sur une dent seule, qui casserait infailliblement. Du reste, la *Bavaria* a prouvé que ce système est inapplicable. Tel est l'avis de la Commission autrichienne, qui a rejeté également ce deuxième projet.

Résumé. — Aucun des plans précédents n'a paru exécutable, et, comme on a abandonné la chaîne de connexion, on a dû songer à créer une nouvelle machine capable de servir d'une manière permanente dans l'exploitation. S'appuyant sur les expériences et les perfectionnements auxquels les machines du concours ont donné lieu, et profitant des idées des nouveaux projets, le savant ingénieur M. Engerth, chef de la division des chemins de fer au ministère de l'industrie et des travaux publics à Vienne chargé spécialement de ces études, a fini par imaginer des locomotives-tenders, exécutées actuellement, et dont voici la description :

§ V. — Adoption d'un système définitif. — Machine-tender.

La locomotive-tender est à dix roues d'un diamètre de $1^{m},05$; les trois essieux moteurs, placés très-près les uns des autres sur le devant, sont accouplés au moyen de bielles ; les deux essieux de derrière, également accouplés, sont indépendants de l'avant-train ; les caisses du tender se trouvent au-dessus des roues motrices ; les cylindres sont extérieurs ; le poids total servant à l'adhérence sur les six roues est de 39 tonnes. Pour arriver à l'accouplement des dix roues de ces deux systèmes, on a imaginé une roue dentée en acier entre le premier essieu de derrière et le dernier essieu de devant.

Les détails à ce sujet sont importants, et je ne crois pas pouvoir mieux faire que de donner un extrait du cahier des charges imposées aux fabriques wurtembergeoises d'Essling et belges de Seraing, qui ont reçu les commandes au nombre de vingt-six machines :

« *Effet de la machine.* — Les locomotives auront à remorquer une charge brute de 112 tonnes avec une vitesse de 15 kilomètres à l'heure (dans le principe, on avait fixé 140 tonnes à 11 kilomètres). La pression effective maxima sera de huit atmosphères.

» *Mécanisme principal.* — Les cylindres extérieurs horizontaux auront à faire mouvoir les six roues chargées de 39 tonnes en totalité. Les quatre roues de derrière seront placées dans l'intérieur du châssis à train mobile ; le maximum de la charge sur une roue ne dépassera pas 6,25 tonnes ; la force motrice n'agira pas sur les roues de derrière. La largeur maxima de la locomotive ne dépassera pas $2^{m},70$; la machine sera à détente variable, d'après le système Stephenson.

» *Roues.* — Les six roues motrices seront entièrement en fer forgé ; leurs contre-poids seront en fonte et les tourillons en acier. Les quatre roues de derrière pourront être en fonte ; leurs bandages cependant seront en fer forgé.

» *Essieux.* — L'espacement des essieux moteurs extérieurs sera de $2^{m},9$; celui du train mobile, de $2^{m},40$. Les essieux seront en fer forgé de la meilleure qualité ; les fusées ne seront pas tournées dans le corps de l'essieu, mais raccordées au moyen de congés.

» *Cadres ressorts.* — Le poids de la chaudière sera reporté par des ressorts sur les boîtes à graisse. Les châssis, leurs entretoises et leurs armatures seront en fer forgé ; les plaques de garde seront en fer forgé et seront reliées entre elles de façon qu'une flexion devienne impossible.

» *Châssis mobile.* — Ce châssis renfermera les deux essieux d'arrière : il formera un rectangle qui encadrera la boîte à feu, et sera fixé au moyen de cornières. Il pivotera sur une cheville-ouvrière de $0^{m},12$ d'épaisseur et sera porté sur deux plateaux tournants en acier ; la rotation devra se faire dans un angle de 2°. Le boulon et ses plateaux seront munis d'appareils de graissage à l'huile.

» *La chaudière* sera soumise à une pression effective de 16 atmosphères.

» *La boîte à feu* sera en cuivre d'une épaisseur de $0^{m},015$; la distance des centres de boulons, d'un diamètre de $0^{m},027$, sera de $0^{m},12$ au maximum.

» *Les tubes bouilleurs* auront une longueur de $4^{m},50$ et seront en laiton anglais de $0^{m},005$ d'épaisseur ; ils auront un diamètre extérieur de $0^{m},06$.

» *La surface de chauffe* sera au minimum de 150 mètres carrés.

» *Le tender* aura le réservoir d'eau placé le long de la chaudière et contiendra $6^{m},15$ cubes d'eau. A l'extrémité de la plate-forme sera placée une caisse pour renfermer le bois de chauffage ou le coke.

» *Les cylindres* seront extérieurs et horizontaux; ils auront un diamètre de 0m,54 et une course de piston de 0m,72.

» *Freins*. — Le dernier essieu de la locomotive sera muni d'un frein à vis. »

Des essais ont eu lieu avec des machines récemment livrées. En voici le résultat :

Sur la partie difficile du Semmering, la nouvelle machine a remorqué, par un temps défavorable, six wagons à huit roues d'un poids de 105 tonnes, avec une vitesse de 15 kilomètres à l'heure.

Le deuxième essai comprenait sept wagons de 123 tonnes, avec une vitesse de 13 kilomètres à l'heure; ensuite, huit wagons de 140 tonnes avec une vitesse de 11 kilomètres.

Ces essais ont été répétés à plusieurs reprises et ont toujours fourni de bons résultats, qui sont le double de ceux que donne une locomotive à marchandises ordinaire.

L'exploitation avec une partie de ces machines s'est faite depuis le mois d'octobre 1853; au commencement de 1854 la ligne a été livrée entièrement pour le service des marchandises, et en juillet elle a été ouverte aux voyageurs.

Les machines qui n'ont pas leurs dix roues accouplées remorquent une charge de 122 tonnes avec une vitesse de 19 à 22 kilomètres à l'heure, et lorsqu'elles sont toutes accouplées elles remorquent 170 à 200 tonnes avec une vitesse de 15 à 20 kilomètres. Une de ces machines à marchandises, à dix roues accouplées, marche depuis trois mois sans interruption; l'engrenage et le mécanisme ne portent pas la moindre trace d'altération ni même d'usure.

Si on admet une si faible vitesse, il n'y a aucun doute que l'exploitation de ce chemin ne puisse se faire avec des machines ordinaires, comme du reste cela a eu lieu lors du transport des matériaux pour la construction de la voie. On a imaginé les locomotives spéciales pour faire le service au moindre prix possible. Comme en général on construit des machines d'une forme particulière pour les express, pour les marchandises, il a paru naturel d'essayer une nouvelle forme à employer pour les tracés accidentés. Ces machines tenders offrent des avantages sous le rapport des frais d'établissement et d'entretien; elles n'ont que cinq essieux et dix roues : deux machines américaines ordinaires ont quatorze essieux et vingt-huit roues avec leurs tenders; c'est donc déjà un bénéfice de 64 0/0 sur le prix d'acquisition des roues. Les machines-tenders sont plus courtes, et comme chacune d'elles est appelée à remplacer deux autres locomotives, les remises pourront être plus petites, et le personnel des mécaniciens, des chauffeurs et des agents des ateliers pourra être moins nombreux.

J'arriverai maintenant aux conclusions.

EMILE WITH.

Comptoir central V. C. Bonnard et Ce.

Assemblée générale du 29 juillet 1854.

En l'absence de M. le vicomte de Suleau, président du Conseil de surveillance, M. le baron Lemercier préside le Conseil et donne lecture, au nom du Conseil, du rapport suivant :

« Messieurs,

» C'est la première fois, depuis la fondation à Paris du Comptoir central, que nous sommes convoqués en assemblée ordinaire, d'après nos statuts, pour entendre les comptes de notre Société.

» Tenter la création d'une nouvelle institution de crédit, au milieu de la fièvre des affaires qui s'est emparée des esprits, cela n'était pas difficile; faire réussir cette institution, ce devait sembler presque impossible. Les faits et les chiffres que nous allons avoir l'honneur d'exposer devant vous vous prouveront, nous l'espérons, que cette presque impossibilité est pourtant devenue une réalité.

» La mission de votre Conseil de surveillance, Messieurs, était délicate : il s'agissait pour lui, en effet, de surveiller les opérations d'une affaire nouvelle et inconnue à la plupart de ses membres; il n'a pas reculé devant cette tâche, et il l'a remplie avec d'autant plus de soins, qu'il avait à sauvegarder les intérêts d'actionnaires qui ne l'avaient point élu. Nous nous empressons d'ajouter que cette tâche a été bien facilitée par notre gérant : M. Bonnard s'est efforcé de nous faire suivre en quelque sorte, jour par jour, les affaires et les progrès du Comptoir central.

» Nous pouvons aujourd'hui, en connaissance de cause, vous exposer ses résultats. Mais, avant d'entrer dans cet exposé, c'est un besoin pour nous de rendre la justice qu'ils méritent à tous les employés de notre Comptoir. Vous connaissez tous, Messieurs, notre gérant; vous avez pu apprécier son activité, son zèle et son intelligence des affaires; vous savez que c'est à lui que nous devons en grande partie la réussite de notre affaire; mais ce que vous ne pouvez pas savoir, ce sont les efforts incessants de tous les employés, qui ont pris à cœur le succès du Comptoir, et qui, comme nous le disait dernièrement notre gérant sont plutôt des amis pour lui que des subordonnés. Nous sommes heureux ici, au nom du Conseil de surveillance, de pouvoir les en remercier.

» Nous arrivons, Messieurs, à la partie importante de notre rapport. L'art. 39 des statuts nous impose le devoir de prendre connaissance du bilan avant les assemblées générales. Voici le résultat de notre examen :

» Vous savez tous que, dans l'assemblée générale extraordinaire du 14 janvier 1854, nous avons autorisé le gérant à porter le capital du Comptoir central de 8 à 10 millions de francs; plus tard, le 10 mai dernier, sur la demande de M. Bonnard, le Conseil de surveillance lui a donné l'autorisation de fermer la souscription à partir du 5 juin.

» La position actuelle du capital est celle-ci :

8 millions du capital primitif.
1 million du capital de la maison de Marseille, aujourd'hui succursale.
5 millions du nouveau capital émis jusqu'au 5 juin 1854.
14 millions en total.

» Le gérant nous a déclaré et nous a chargés de vous déclarer que ce capital de 14 millions était suffisant pour le moment, qu'il ne fera pas de nouvelles émissions sans l'autorisation du Conseil de surveillance. Il déclare, en outre, et cela est digne de fixer l'attention de MM. les actionnaires, que, malgré le texte des statuts qui lui en donnerait le droit, il ne fera pas maintenant appel à un nouveau quart sur les actions émises.

» Nous passons, Messieurs, au bilan de l'année.

» Les opérations de la Société, dans l'année dont nous rendons compte, se sont élevées à la somme de 24,147,747 fr. 14 c.

» Les opérations, par le fait, sont plus considérables, car souvent l'affaire est double; elle présente deux traitants : un débiteur et un créancier, et donne deux commissions; néanmoins, le gérant a pris pour base la totalisation de l'une des colonnes du journal grand-livre.

» Le bilan de l'année sera mis sous vos yeux.

» Ainsi, Messieurs, dans une année où près des deux tiers du temps ont été employés en installation et en tâtonnements, dans une ville où notre gérant ne connaissait pour ainsi dire personne, nous sommes parvenus à faire pour plus de *vingt-quatre millions d'affaires*, le dividende que ces opérations ont assuré aux actionnaires s'élève à 592,006 40

Fonds de réserve 10 0/0,	59,206 40
Reste	532,800 »
Provenant du personnel,	3,140 »
	535,940 »

qui seront répartis ainsi qu'il suit, conformément aux statuts :

» Aux actionnaires, 75 0/0, soit 5.93 1/2 ou 20 1/8 0/0 par chaque versement de 25 fr.	402,740 »
» Au gérant, 15 0/0.	79,920 »
» Œuvres de bienfaisance ou d'utilité publique, 5 0/0,	26,640 »
	535,940 »

» Pour vous mettre plus au courant encore des affaires de la Société, entrons dans plus de détails.

» Parmi les valeurs qui composent l'actif de la Société, celles ci-après représentent des espèces :

» Caisse,	2,343 03
» Banque de France,	439,702 92
» Comptes courants,	285,444 67
» Billets payables en espèces,	763,377 50
» Maison de Marseille,	414,079 »
» Marchandises générales,	193,429 20
	2,098,376 32

» Il en résulte qu'après le paiement du dividende il restera au gérant, en valeurs payables en espèces environ 1,500,000 fr.

» Plus, reçu en juillet ou à recevoir en août, 1,000,000

» Total, 2,500,000 fr.

non compris deux millions cinq cent mille francs environ de billets de crédit payables à présentation en valeurs de toute sorte

» Vous voyez, Messieurs, que notre gérant a bien raison de ne plus désirer de nouveaux appels de fonds, puisque, après avoir payé le dividende en entier, il aura encore en espèces deux millions et demi.

» L'art. 43 attribue 5 0/0 des bénéfices nets de la Société à des œuvres de bienfaisance ou d'utilité publique.

» Cette attribution est, pour la présente année, de 28,640 fr.

» Cette somme sera immédiatement remise à M. le préfet de la Seine, sur la proposition du gérant et avec l'approbation du Conseil de surveillance. Le même article met aussi à la disposition du gérant 5 0/0 pour gratification au personnel; le produit est le même, soit 26,640 fr.

» Il a reçu les destinations suivantes :

13,300 fr. pour distribution immédiate à tout le personnel.
10,000 que le gérant mettra en réserve pour des besoins imprévus de

même nature.

3,140 qui, ainsi que je vous l'ai dit déjà, ont été reportés au dividende des actionnaires.

26,640 fr.

» Tels sont, Messieurs, les faits que nous sommes heureux d'avoir à vous signaler; ils parlent assez haut d'eux-mêmes pour nous dispenser de toute réflexion; pourtant, nous ne voulons pas terminer sans jeter avec vous un regard rétrospectif sur le passé de notre institution.

» En 1849, à Marseille, notre gérant, avec 7,825 fr. de capital, faisait pour 434,624 fr. 40 c. d'affaires; dans l'année 1850-1851, avec 37,350 fr. de capital, pour 822,496 fr. 47 c. d affaires; en 1851, avec 50,025 fr. de capital, pour 1,130,149 fr. 88 c. d'affaires; en 1852, avec 98,400 fr. de capital, pour 3,558,128 fr. 55 c. d'affaires; et enfin, dans les six premiers mois de 1853, avec 1,000,000 de capital, pour 12,479,881 fr. 21 c. d'affaires.

» A cette époque, M. Bonnard vient à Paris, fonde le Comptoir central, et le bilan de cette année d'essai donne pour 21,147,747 fr. 14 c. d'affaires et près de 600,000 fr. de bénéfices.

» Si cette progression ascendante continue, et tout nous porte à le croire, où pourra s'arrêter la prospérité de notre maison? où pourra s'arrêter le chiffre de nos affaires? Personne ne peut avoir la prétention de le fixer.

» Il nous reste, Messieurs, à remettre entre vos mains les pouvoirs que nous tenons d'une façon provisoire; c'est à vous maintenant à élire les membres du Conseil de surveillance. »

Après la lecture de ce document, qui est suivie d'unanimes approbations, l'assemblée procède à l'élection des membres du Conseil. Ils sont tous réélus à l'unanimité, à l'exception de M. Vaïsse, qui a donné sa démission par les plus honorables scrupules.

Conformément aux statuts, le nombre des membres du Conseil de surveillance est porté à quinze.

Le Conseil se trouve donc définitivement composé de :

MM. le vicomte de Suleau, sénateur;
Le marquis de Barbançois, sénateur;
Le baron Lemercier, député au Corps législatif;
A. Thayer, sénateur;
Caron, négociant;
Jeanti, négociant raffineur;
Odiot, négociant;
Gabriel, conseiller de préfecture à Marseille;
Bazin, négociant à Marseille;
L. Repert, ancien avocat à Marseille;
M. Bethfort, négociant à Marseille;
Le général Morin, directeur du Conservatoire des arts et métiers;
De la Coste, ancien pair de France, ancien préfet des Bouches-du-Rhône;
Lellèvre, administrateur des mines de Denain, à Valenciennes;
N. Grar, raffineur à Valenciennes.

A la suite de diverses explications demandées par quelques actionnaires et immédiatement fournies, soit par M. Lemercier, soit par M. le gérant, M. V. C. Bonnard demande la parole et s'exprime ainsi :

« Messieurs,

» Nous n'avons rien à ajouter au rapport que M. le baron Lemercier vient de présenter sur notre comptabilité et sur les opérations effectuées. Nous vous demandons la permission de vous entretenir des principes de notre institution et de son avenir.

» Il y a seize ans, notre entreprise s'établit concurremment sur deux bases distinctes :

» 1° L'échange en nature;

» 2° Les opérations de crédit au moyen du *Billet de crédit*.

» Bientôt la pratique a démontré qu'autant la réalisation du premier système était impossible, autant le second promettait de rapides et féconds résultats.

» Il serait superflu de rappeler la série de faits qui nous ont convaincu que l'échange en nature ne peut, dans l'état actuel des choses, devenir un trafic praticable, susceptible d'être régularisé, de se développer, et encore moins d'alimenter une institution d'intérêt général.

» Le billet de crédit, au contraire, a une puissance de mobilisation sans limites; comme le billet de banque, il représente une valeur consignée, une provision faite; comme lui, il remplit invariablement l'office du numéraire, sans que le cours forcé lui soit jamais utile.

» Il se crée à la source de toutes les richesses du pays.

» Il ne s'acquitte qu'en donnant un profit à son souscripteur, lequel s'ouvre immédiatement un nouveau crédit en le représentant au Comptoir central.

» A l'égard du warrant anglais, le billet de crédit est le signe et le véritable équivalent de toute richesse; il a même sur celui-ci l'immense avantage de laisser les valeurs qu'il représente à la disposition, aux soins et aux risques et périls de chaque contractant.

» Sans perturbation, sans rien demander de nouveau au législateur et sans provoquer, comme l'échange en nature, une exubérance factice de produits, il peut mettre à profit jusqu'aux ressources les plus négligées d'un pays, étendre indéfiniment sa consommation, décupler ses richesses et atteindre ce degré de perfectionnement et de moralisation auquel aspire surtout la science de l'économie politique.

» De ces considérations générales, passons à nos opérations particulières de Paris : elles sont d'une grande simplicité; un résumé succinct les fera connaître.

» Elles ont deux branches le plus souvent confondues; pour être plus clair, nous les analyserons séparément.

» La première comprend les opérations dites de crédit; tandis que le fabricant y trouve le moyen de se munir des matières premières, ces mêmes opérations procurent des marchandises en gros au marchand.

» Les premiers s'acquièrent avec des produits fabriqués,

» Les seconds avec des marchandises en détail; les uns et les autres règlent en billets de crédit, payables à présentation

» Ces titres sont mis à la disposition des parties prenantes; chacune d'elles choisit ce qu'elle aurait dû acheter avec des écus.

» Bientôt ces billets de crédit reparaissent au Comptoir; celui qui en acquitte le montant vient en reprendre, comme au moment de leur création, l'équivalent en matière première ou en marchandise en gros.

» La deuxième branche consiste dans le paiement par nous, en espèces, des loyers, frais généraux et dettes hypothécaires de chacun, pour en recevoir le montant d'une manière identique aux opérations de crédit.

» Le contrat est en trois articles :

» Le *premier* contient notre obligation de payer en espèces;

» Le *deuxième* dit que nous serons payés en marchandises représentées par le billet de crédit, et constate aussi la commission perdue par nous;

» Enfin le *troisième* renferme une garantie pour notre maison; si le contractant ne remplit pas ses engagements, nous serons dégagés des nôtres; mais, dans ce cas, nous devrions rembourser la commission sans aucune retenue.

» Nous estimons qu'en moyenne le commerçant de Paris réalise 10 0/0 de bénéfice, et l'expérience nous a démontré que chaque contractant peut renouveler dix fois ses opérations dans les trois années des contrats.

» Chacun peut donc espérer de gagner, dans ses seules opérations avec nous, toute l'importance de sa transaction.

» Si nous ne nous faisons illusion, Messieurs, jamais mode d opération ne mérita mieux le nom de CRÉDIT.

» Jamais crédit ne fut accordé plus facilement, plus largement, d'une manière plus fructueuse et avec moins de garantie matérielle, puisque l'emprunteur ne donne que sa signature et s'assure la réalisation d'un profit en l'acquittant.

» L'intérêt particulier et l'intérêt général, liés dans toutes ces transactions, se trouvent mutuellement satisfaits.

» Tout débiteur est empressé de s'acquitter loyalement; notre confiance ne repose pas seulement sur ses principes, son propre intérêt nous répond de lui.

» Aussi n'entendons-nous qu'une plainte, celle du tour trop lent des billets de crédit à ceux qui les ont souscrits; jusqu'à présent, elle est fondée; mais chaque jour l'extension de nos affaires, en augmentant le nombre de nos consommateurs et de nos clients, tend à la faire cesser.

» Et maintenant, jetons un regard sur l'avenir de nos établissements. Notre point de départ fut une affaire de quinze francs.

» Aujourd'hui, le chiffre quotidien de nos affaires est de cent mille francs.

» Voyons ce qu'il nous reste à faire.

» Tout ce que le mot crédit renferme est de notre ressort; le champ est immense.

» Depuis la journée de l'ouvrier, utilisée par nous, jusqu'aux entreprises les plus considérables, nous pouvons mettre tout en mouvement, et, par l'unité de principes de notre institution, convertir en richesses incalculables des valeurs isolées, méconnues, délaissées.

» Le travailleur, l'industriel, le commerçant trouvent en nous capital et clientèle, c'est à dire leur existence.

» Exportations, locations, hypothèques, terres sans culture, prêts sur marchandises, si difficiles et si coûteux en France, tout cela est de notre ressort et peut être abordé. La dette même de l'Etat, sinon par nos forces personnelles, au moins par la puissance de notre système, pourrait un jour être éteinte.

» Reconnaissons-le donc, Messieurs, il nous reste beaucoup à faire. Nous avons mis seize ans pour arriver où nous sommes; mais le temps des essais est passé, et l'avenir est plein de promesses. Leur réalisation demande sans doute du temps encore; la distance de la perspective ne doit pas nous effrayer. Votre concours ne nous fera pas défaut, nous en sommes certains, et comptez-y, notre courage, notre persévérance ne failliront pas.

» De grands devoirs nous sont imposés, nous en comprenons l'importance.

» Votre Société doit réaliser les progrès préparés pendant seize années.

» Vos capitaux attendent de notre travail et

de notre prudence de forts dividendes qu'il faut obtenir.

« Il faut enfin que la moralité, soutien de notre œuvre depuis sa naissance jusqu'à cette heure, soit toujours le premier moteur de ses développements. »

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Toutes les nouvelles que l'on reçoit des centres métallurgiques s'accordent à dire que les usines vont rentrer, presque partout, dans leur sphère d'activité. Le quart des feux est rallumé, en sorte qu'on n aura pas eu à déplorer de trop longs chômages.

Sur les marchés, les cours se maintiennent parfaitement. La situation est la même partout : les fers sont bien demandés, les forges sont pourvues d'échantillons, et l'heureux rendement de la récolte dispose favorablement les esprits.

D'après ce qui nous est revenu, l'administration forestière a abaissé de beaucoup le prix de ses inventaires. La position de la métallurgie est là, en effet, pour lui donner peu d'espérances ; les acquisitions de l'an dernier l'ont approvisionnée pour dix-huit mois environ, il y a donc cette année moitié moins de besoins.

Les fers laminés sont par continuation de 330 fr. à Saint-Dizier et 340 fr. à Paris.

Petit rond, 350 et 355 fr., rendu à Paris.

La machine au bois a fait 4.0 fr., franco Paris, et 90 jours.

La vente du fil de fer a été plus courante ; on a placé à 4 fr. 10 à Saint-Dizier, 4 fr. 20 à Paris.

Le cours des fontes pour affinage, à Saint-Dizier, est encore de 155 fr. ; on nous assure cependant qu'un marché a été traité à 152 f.50. Fonte pour seconde fusion, n° 1, 190.

PARIS.

La machine ou petit rond a été l'objet d'une demande active ; prix 350 et 355 fr. En fil de fer au bois on a placé à 4 fr. 20 et 4 fr. 25.

La fonte pour moulage est tenue aux prix de la semaine précédente : écossaise, 220 225 fr., anglaise, Beaufort, 245 250 fr. A Londres, l'article a diminué de 3 fr., mais les hauts prix du fret font qu'à Paris les prix tiennent.

On écrit d'Angleterre que les aciers sont favorisés d'une bonne demande aux prix suivants : Suède Faggot, 462 à 475 ; Keg, 525 à 550. — En France, nos aciers de Saint-Etienne ne bougent pas et les affaires sont peu sérieuses.

Cuivre. — La demande, écrit-on de Londres, est toujours active et les prix demeurent fermes. A Hambourg, l'article est recherché au cours actuel. Ces avis affermissent la position du cuivre sur la place de Paris ; le minerai corocoro a eu une avance, de 317 à 320 fr., il est monté à 320 et 325 fr.

Etain. — A la vente publiée de la Hollande, les 132,000 lingots ont trouvé preneur, et depuis on a fait une légère hausse sur le prix de l'enchère (66 fl.) On continue à coter à Paris : étain anglais, 320 fr. ; Banca, 342 fr. 50.

Plomb. — Ce métal reste à 66 fr.

Zinc. — Hambourg a fait à peu près les mêmes prix que durant les huit jours précédents, avec une oscillation très minime en baisse. Londres a eu une hausse, par suite d'un mouvement important d'affaires. Voici la cote : zinc brut, 58 fr. 50 ; laminé, 75 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 19 août :

Les fontes en gueuses d'Ecosse ont subi des variations ; il y a des vendeurs à 103 fr. 75 et 105 fr. pour les numéros mélangés, livrés à bord dans le Clyde.

Liverpool, 17 août :

La demande de fer manufacturé se soutient ainsi que les cours. Il y a eu beaucoup d'affaires en gueuses d'Ecosse, et les expéditions de l'année excèdent de 20,000 tonnes celles de l'année dernière, malgré l'accroissement des prix.

A Glasgow le prix des gueuses a baissé. Les numéros mélangés se vendent 104 fr. 35 et 104 fr. 65 au comptant.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 19 août :

Métallurgie. — Les demandes se suivent dans les fontes comme dans les fers, sans hésitation de la part de l'acheteur.

Minerais. — Les opérations ne sont pas aussi considérables dans cette partie qu'elles pourraient l'être si les prix étaient moins tenus. La métallurgie achète strictement ce qui lui est indispensable.

Houilles de Gigon (Espagne). — On écrit de cette ville, que depuis plus de deux mois le prix des houilles y a considérablement haussé Le charbon de terre des Asturies, qu'on y obtenait couramment à 17 fr. 64 le tonneau rendu à bord, est monté, en juillet dernier, à 23 f. 48, bien qu'il soit d'une qualité peu recherchée pour le bateau à vapeur.

Importations et Exportations.

La direction générale des douanes vient de publier le compte rendu du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, pendant l'année 1853 ; c'est l'état officiel de notre commerce extérieur.

Les chiffres de la première colonne des importations comprennent la quantité des marchandises reçues, et ceux de la seconde la quantité des matières employées en France. Aux exportations, la première colonne s'applique indistinctement aux articles de toute origine, tandis que la seconde donne le total de la production française expédiée à l'extérieur.

IMPORTATIONS.

Désignation des Marchandises.	Marchandises arrivées et leur valeur actuelle (commerce général)	Mises en consommation et valeur actuelle (commerce spécial
—	—	—
Fonte brute.		
Aciéreuse de Styrie, kil.	1,332,366	1,331,715
Valeur, fr.	266,473	266 343
Autre fonte,	85,166 574	72,341,866
Valeur,	17,038,315	14,468,373
Minerai de fer,	27,201,990	28,324,544
Valeur,	516,039	849,736
Fer.		
Etiré en barres, sans distinction de mode de fabrication,	5,260,070	3,831,271
Valeur,	2,067,533	1,540,313
En barres à rainures, dites rails,	713,236	87,338
Valeur,	213,977	26,207
Platiné ou laminé, noir, tôle,	339,007	12,794
Valeur,	288,156	10,875
Platiné ou laminé, étamé, fer-blanc,	193,453	494
Valeur,	232,143	592
Fer de tréfilerie, fil de fer, même étamé,	30,419	16,053
Valeur,	38,024	20,066
Acier en barres de toute espèce,	680,769	360,706
Valeur,	833,549	443,039
Acier en tôle de toute espèce,	146,443	134,165
Valeur,	219,665	201,248
Acier filé de toute espèce,	73,380	62,136
Valeur,	278,844	236,117
Ferrailles (débris d'ouvrages),	143,844	83,400
Valeur,	23,015	13,344

EXPORTATIONS.

Désignation des Marchandises.		
Fonte.		
Fonte brute en masse, kil.	1,099,377	152,463
Valeur,	439,907	33,541
Minerai de fer,	514,900	514,900
Valeur,	25,745	25,745
Fer.		
Etiré en barres,	3,448,262	1,746,903
Valeur,	1,034,479	524,071
Rails,	399,828	»
Valeur,	»	»
Forgé en massiaux ou prismes,	346	346
Valeur,	208	104
Tôle,	771,161	298,154
Valeur,	848,277	327,969
Fer-blanc,	400,613	237,201
Valeur,	681,042	403,242
Fil de fer,	725,298	720,343
Valeur,	1,015,417	1,008,480
Acier naturel et de cémentation,	492,367	117,551
Valeur,	738,551	176,326
Acier fondu en barres	72,005	35,479
Valeur,	144,010	70,958
Acier en tôle de toute espèce,	18,593	5,059
Valeur,	32,538	8,853
Acier filé,	17,431	3,055
Valeur,	69,724	12,220
Ferrailles,	154,758	98,308
Valeur,	24,761	15,729

—

BOIS.

Le cours de l'entrevous ordinaire est de 100 fr. Un lot de cette sorte a été vendu cependant 120 fr. 40-40, rendu à Paris.

On a accepté un lot de charpente, très beaux bois, à 6 fr. 6 et 6 ; pareils lots avaient obtenu, il y a trois mois, 8 et 9 fr.

Paris. — On a cédé un fort lot d'échantillon à 165 fr. 14-14.

Dans l'eau, les affaires sont nulles. L'échantillon se fait de 140 à 150 fr. l'entrevous de 110 à 120 fr., suivant la qualité. On a traité de la charpente ordinaire, mélangée, à 4 fr. 50.

A La Villette, la belle membrure de hêtre vaut 110 fr.

Voici les dates des ventes de coupes assises, pour l'exercice 1854, dans les bois domaniaux et communaux de la Côte-d'Or :

Dijon, 30 août
Semur, 5 septembre.
Châtillon, 7 septembre.
Beaune, 9 septembre.

On pense que les ventes de bois, dans la Meuse, auront lieu aux époques suivantes :

Bar, 3 octobre.
Commercy, 6 octobre.
Verdun, 11 octobre.
Montmédy, 14 octobre.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Phœnix, Société métallurgique.

Avis aux actionnaires.

L'assemblée générale du 31 juillet dernier, après avoir approuvé les comptes et bilan de la Société, pour le premier exercice de *dix mois* échus le 30 avril dernier, a arrêté le bénéfice de cet exercice à la somme de 1,125,000

Dont il a été déduit 30 0/0 pour fonds de réserve, conformément aux statuts. Soit, 337,500

Reste, 787,500

Lesquels seront distribués aux actionnaires à raison de fr. 105 (cent cinq francs), par action.

Le paiement de ce dividende aura lieu sur présentation des actions, à partir du 15 septembre prochain, à Paris, au bureau de la Société, 47, rue de Luxembourg.

A Bruxelles, chez MM. G. Cassel et Ce ;
A Cologne, chez MM. S. Oppenheim Jeu et Ce.
A Berlin, chez chez M. S. Bleichroeder.
A Eschweiler-Aue, au bureau de la Société.

La direction saisit cette occasion d'informer MM. les actionnaires que, des hauts-fourneaux actuellement en construction, cinq produisent déjà de la fonte, et que leur rendement, qui augmente de jour en jour, est en ce moment de 50 tonnes par vingt-quatre heures. La nouvelle fabrique de fer de Ruhrort vient aussi d'être mise en activité et convertira la fonte obtenue en rails, dans le courant du mois de septembre.

Eschweiler-Aue, près Aix-la-Chapelle, le 28 août 1854.

Pour la direction,

Le Caissier :

Mangepan.

CAISSE
ET
JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Ce

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. B., à Cherbourg. — N° 1, nous ne sommes pas favorablement impressionnés. La prudence commande de s'abstenir. — N° 2, 21 fr. — N° 3, cela dépend de la réalisation de la fusion. — N° 4, oui. — N° 5, on ne peut encore émettre un avis là-dessus. — N° 6, le Grand-Central. — N° 7, non.

M. R. S., à M. — Nous ne répondons qu'aux lettres signées, afin de pouvoir vérifier le droit du correspondant sur nos registres d'abonnés.

M. M. N., à Amiens. — N° 1, oui ; mais il faudra du temps. — N° 2. oui. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, certainement ; l'arbitrage est bien préférable. — N° 6. oui. — N° 7, oui. — N° 8, non, gardez, par la raison qu'il faut diviser les placements, et que celui-ci est en première ligne. — N° 9, Méditerranée, à cause de l'écart du prix actuel. — N° 10, non. — N° 11, oui. — N° 12, oui. — N° 13, oui, si l'affaire est bien gérée. — N° 14, médiocre. — N° 15, il y a en ce moment des valeurs préférables.

M. B., à Boulogne. — N° 1, non. — N° 2, Orléans, Lyon, Méditerranée, Nord, Est ancien. — Nos 3, 4, 5 et 6, dans le courant de 1855 ; 100 ou 150 fr. — N° 7, il nous paraît devoir diminuer. — N° 8, ce n'est pas probable. — N° 9, c'est une opération mal engagée.

M. J., à B. — N° 1, Orléans, Lyon, Méditerranée, Nord, Rouen, Est. — N° 2, c'est en effet la perspective du partage. — N° 3, il se bonifiera par quelque fusion. — N° 4, médiocre. — N° 5, nous ne nous occupons pas de ce genre de valeurs.

M. L., à Rouen. — N° 1, jusqu'à concurrence de 4 0/0 garantis. — N° 2, Méditerranée, Midi. — N° 3, Orléans, Nord, Lyon.

M. D., à Grandvilliers. — N° 1, 4 0/0 d'intérêt garantis. Il est possible qu'il y ait une prime à l'époque que vous indiquez. — N° 2, Méditerranée. — N° 3, Orléans.

M. J., à Paris, — Méditerranée, Lyon, Orléans.

M. A. V., au Havre. — Nous ne répondons pas aux lettres non signées.

M. B B., à Marseille. — Reçu ; vous devez un supplément d'un franc pour votre abonnement. — N° 1, cela dépend des besoins. — N° 2, même réponse. — N° 3, *idem*. — N° 4, non.

M. D., à Valenciennes. — Nos 1, 2 et 3, nous allons prendre des renseignements, et nous vous les transmettrons. — N° 4, il y a une assemblée le 9 courant. — N° 5, rien probablement. — N° 6 non. — N° 7, oui. — N° 8, oui. — N° 9, nous préférons Lyon.

M. A. H., à Nîmes. — N° 1, nous n'avons pas encore vendu — N° 2, très-mauvais. — N° 3, l'affaire est à la veille d'une liquidation. — N° 4, oui, mais vous aurez grand tort ; vous aurez un dividende magnifique. — N° 5, il faut attendre la fin de l'exercice pour donner un chiffre précis, mais nous pouvons déjà dire : pas au-dessus de 12 à 15 0/0.

M. V. F., à Ligny. — N° 1, Méditerranée, Lyon, Midi. — N° 2, non.

M. C., à Montreuil. — Reçu. fait — N° 1, il vaudrait mieux arbitrer Centre et la Méditerranée. — N° 2, Méditerranée, Midi.

M. P. C., à Nontron. — N° 1, l'Etat sera admis à partager après 8 0/0, intérêts compris, distribués aux actionnaires ; mais la participation de l'Etat ne peut commencer qu'en 1866. — N° 2, Méditerranée. — N° 3, il y aurait avantage à prendre des actions de chemins de fer.

M. N., à Moirans (Isère). — N° 1, non. — N° 2, on l'ignore. C'est une affaire dont on n'entend plus parler. — N° 3, cela pourrait être bon, mais c'est en de mauvaises mains. — N° 4, précisément dans l'ordre où vous les avez classés. — N° 5, nous ne le croyons pas. — N° 6, non.

M. A. C., à St Josse. — N° 1, c'est un mouvement sans cause sérieuse comme il s'en produit souvent. — N° 2, 21 à 23 fr. — N° 3, la ligne est excellente et les espérances sont légitimes. — N° 3, environ 30 fr. — N° 6, oui. — N° 7, environ 65 fr. — N° 8, ce serait la meilleure de toutes les spéculations. Il y a plusieurs centaines de francs d'augmentation à espérer sur les trois premières.

M. A E. X. — N° 1, mauvaise. — N° 2, non. — N° 3, nous ne occupons pas des affaires de ce genre.

M. M., à Moreuil (Somme), — N° 1. elles se négocient, mais on ne les cote que lorsqu'il y a une affaire ; elles valent 515 fr. environ. — N° 2, non, ni l'une ni l'autre de ces valeurs. — N° 3, parce que le marché est plus restreint. — N° 4, une dizaine environ. — N° 5, il y a des difficultés pour la modification des statuts, mais les travaux marchent.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 20 au 26 août 1854.

121,786 voyageurs	402,133 30
Bagages, marchandises, etc	501,604 33
TOTAL	903,739 65

Semaine correspondante de 1853.

129,143 voyageurs	465,801 00
Bagages, marchandises, etc	341,638 22
PRODUIT total	807,439 22

Recette totale du 1er janvier au 26 août

1854	24,778,437 98
1853	21,331,738 76
DIFFÉRENCE	3,446,699 22

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 20 au 26 août 1854.

34,914 voyageurs	145,199 70
Bagages, marchandises, etc	108,754 50
TOTAL de la semaine	253,954 20
Semaine correspondante de 1853	283 916 75
TOTAL de l'exercice courant	2,009,391 45
Exercice correspondant de 1853	2,133,455 60

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 20 au 36 août 1854.

17,873 voyageurs	52,029 90
Bagages, marchandises, etc	55,627 25
TOTAL de la semaine	107,657 15
Semaine correspondante de 1853	126,974 45
TOTAL de l'exercice courant	2,428,692 75
TOTAL de l'exercice correspondant	2,380,941 90

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 20 au 26 août 1854.

Grande vitesse) 66,610 voyageurs	297,502 55
Petite vitesse) Bagages, marchand.	253,178 95
TOTAL de la semaine	550,681 40
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	13,047,125 90
TOTAL	13,597,807 40
Semaine correspondante de 1853	480,230 27
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	12,217,959 30
TOTAL de l'exercice correspondant	12,698,189 57

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 20 au 26 août 1854.

Voyageurs	413,531 20
Bagages, marchandises, etc	609,025 97
TOTAL	1,022,557 17
Semaine correspondante de 1853	915,380 22
Différence en faveur de 1854	107 176 95
Recettes du 1er janvier au 19 août	27,660,594 67
Recette correspondante de 1853	22,113,591 91
Différence en faveur de 1854	5,547,002 76

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 34e semaine.

Du 20 au 26 août 1854.

Voyageurs	312,066 99
Marchandises	349,478 92
TOTAL de la semaine	661,545 91
Recettes antérieures	19,851,294 90
TOTAL GÉNÉRAL	20,512,840 90
34e semaine de 1854	661,545 91
Semaine correspondante de 1853	659,557 35
Différence en faveur de 1854	1,988 56
Exercice 1854	20,512,840 90
Id. 1853	17,904,789 17
Différence en faveur de 1854	2,608,051 73

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 20 au 26 août 1854

Voyageurs	12,649 70
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	13,840 75
TOTAL	26,490 45
Recettes antérieures	1,018,874 90
TOTAL	1,045,365 35

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 21 au 27 août 1854.

Ouest. — 18,125 voyageurs (gr. vitesse	82,468 90
(Petite vitesse)	44,647 71
TOTAL	127,116 61
Rive droite. — 52,335 voyageurs	49,362 35
Rive gauche — 40,609 voyageurs	32,504 00
TOTAL	208,982 96
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	80,173 82
Rive gauche	66,946 40
Rive droite	37,618 10
TOTAL	184,738 32

Recette totale du 1er janvier au 27 août 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche.	— 1854	4,771,077 28
Idem.	— 1853	4,140,189 68

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 13 au 10 août 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	69,511 30
Bagages et marchandises	84,203 30
TOTAL de la semaine	153 714 60
Semaine correspondante de 1853	178,600 45
Diminution	24,945 85

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	32,310 60
Bagages et Marchandises	13,218 70
Total de la semaine	45,529 30
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	199,243 90
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	6,675,916 58
Recette correspondante de 1853	5,242,966 47
Augmentation	1,432,950 01

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 13 au 19 août 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

28,354 voyageurs, grande vitesse	54,491 20
Petite vitesse	113,278 85
Services annexes	6,071 45
TOTAL	173,841 50

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	58,362 66
Petite vitesse	97,023 46
Services annexes	5,980 88
TOTAL	161,367 00

Recette totale du 1er janvier au 19 août

1854	5,807,792 44
1853	5,009,086 86

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de juillet 1854.

Voyageurs St-Germain	280,395		
id. Auteuil	231,031		
Total	511,426	Recettes.	277,003 54
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			97,996 70
		Total	375,000 24

Juillet 1853.

Voyageurs	321,181	Recettes.	327,827 55
Différence en faveur de 1854			47,172 69

COMPARAISON :

Les sept mois de 1854 ont donné	1,774,073 34
La même période de 1853 a donné	1,460,-32 94
Différence en faveur de 1854	313,540 40

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Juillet 1854.

	Voyageurs.	Recett s.	Bagages, etc.	Totaux.
1853	102,936	53,553 40	527 05	54,080 45
1854	96,460	49,020 80	736 45	49,757 25
En faveur de 1853	6,476.	4,532 60	209 40 (1)	4,323 20

(1) En faveur de 1854, bagages, 209 40.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Le Conseil d'administration invite MM. les actionnaires qui ont fait le troisième versement de 100 fr. au 1er juillet, à venir retirer exactement leurs titres à l'époque indiquée sur les récépissés de versement qui leur ont été délivrés.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent déposer gratuitement leurs actions dans les caisses de la Compagnie ; ils recevront un certificat nominatif de dépôt (47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du premier semestre de l'année 1854 est payable, à dater du 7 août courant, à raison de 27 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de 10 heures à 3 heures, sur la présentation des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1681	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2431	2668
2018	1294	2459
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le vendredi 29 septembre 1854, à trois heures de l'après-midi, au siège de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siège de la Compagnie, avant le 15 septembre prochain, de dix heures à trois heures pour retirer leur carte d'admission.

Ils auront à produire à cet effet leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,
G. de Lapeyrière.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Le versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai dernier, n'ayant pas été effectué sur les 1,450 actions dont les numéros suivent, avis est donné aux porteurs que, faute de se libérer, ils encourent la déchéance, aux termes de l'art. 15 des Statuts :

1051—1053 1056—1060 1236—1240
1381—1385 1471—1480 1501—1516
1538—1539 1544 1997—2006
2037—2056 2127—2136 2152—2176
2227—2231 2516—2525 2751—2755
2967—2986 2997—3000 5862—5870
5986—5987 6786—6795 6841
6867 6906 7009—7012 7038—7039
7535 8156—8160 8571—8576
9048—9050 9314—9323 9366
10386—10410 12606—12615 12811—
12815 13171—13175 15571—15575
18751—18755 20286—20295 20361—
20365 21671—21675 22586—22605
22856—22885 23171—23185 23456—
23460 25971—25975 27266—27285
27546—27550 29146—29160 29691—
29710 35251—35260 35521—35570
36266—36285 37411—37415 38351—
38355 39026—39050 39106—39110
39226—39245 39041—39050 40281—
40400 40501—40520 42841—42880
42961—42980 43021—43220 60001—
60020 65701—65820 65921—65940
66081—66120 66221—66360 67621—
67760 69161—69180.

Il reste, en outre, 35 actions :

12,841 à 12,845 ; 17,641 à 17,660 ; 21,316 à 21,325,

sur lesquelles le versement au 15 mai n'a été effectué que pour moitié ; le présent avis est adressé également aux porteurs de ces titres ; il tiendra lieu de première mise en demeure.

Les versements sont reçus à Bâle, au siége de la Compagnie, et à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

Ce 2 septembre 1854.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Emprunt de 4 millions. — Émission de la première moitié en obligations à 5 0/0, avec préférence pour les actionnaires.

La souscription est ouverte à Paris jusqu'au 10 septembre, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effetué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre prochain, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, Le Prevost.

IL A ÉTÉ PERDU

le 29 août 4 obligations foncières, de 500 fr. chacune, portant les nos 46,451 à 46,454. La personne qui les aura trouvées est priée de les rapporter à *la caisse du Journal des chemins de fer*, 85, *rue Richelieu*.

Opposition a été faite à la Compagnie.

PRECIS D'AGRICULTURE

théorique et pratique, par MM. Payen et Richard, membres de l'Institut (Académie des Sciences) et de la Société impériale et centrale de l'agriculture. Deux beaux volumes in-8°. Prix brochés : 15 fr.

CHIMIE INDUSTRIELLE

(Précis de), par M. Payen, membre de l'Institut (Académie des Sciences), professeur au Conservatoire des Arts-et-Métiers et à l'École centrale des Arts et Manufactures, 2e édition, revue et augmentée. Un volume in-8° de texte et un volume de planches. Prix brochés : 15 fr.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Peyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 1 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

A Londres, les consolidés anglais ont monté, depuis huit jours, de 94 3/8 à 95 3/4 ; c'est une hausse de 1 3/8, et elle est d'autant plus remarquable, que les fonds anglais doivent perdre de leur élasticité à mesure qu'ils se rapprochent du pair.

Ce mouvement ascensionnel devait incessamment attirer l'attention de nos spéculateurs et exercer une grande influence sur nos fonds. L'écart entre les fonds français et anglais se maintient au-dessus de 20 0/0, tandis qu'il n'est pas, dans les temps ordinaires, au-dessus de 20 et qu'il a même été réduit à 18 0/0 à l'époque où les consolidés anglais s'étaient élevés au-dessus du pair.

Les actions de chemins de fer n'ont pas éprouvé une hausse relativement aussi forte que la rente. Elles avaient résisté grâce aux brillantes recettes des grandes lignes, au mouvement de baisse qui avait eu lieu depuis quelques mois. La rente devait, par conséquent, regagner une partie du terrain qu'elle avait perdu. Cependant les principales lignes se sont améliorées sensiblement, et elles tendaient encore à la hausse au début de la bourse d'aujourd'hui jeudi, lorsque la réaction rapide de la rente a brusquement arrêté ce mouvement et a forcé les cours à rétrograder. Les vendeurs de primes de chemins étaient, comme pour la rente, vendeurs de fermes, et après la levée des primes, l'excédant s'est trouvé du côté des acheteurs, qui ont eu des ventes à opérer pour préparer leur liquidation.

Les actions d'Orléans se maintiennent toujours en tête du mouvement de hausse; elles sont parvenues au cours de 1,250, et elles n'ont rétrogradé que de 10. On a réellement des peines infinies à se procurer des titres de cette valeur, qui sont enfouies dans les portefeuilles et qui ne reparaissent pas sur la place.

La hausse de Lyon a été progressive depuis quinze jours; mais chaque amélioration se soutient facilement. On a monté à 980, et on est revenu à 970. Beaucoup de spéculateurs sont persuadés que les produits de ce chemin égaleront plus tard ceux de la ligne d'Orléans. La Méditerranée était restée calme pendant les premiers jours de cette semaine; mais aujourd'hui, tandis que toutes les valeurs étaient en baisse, cette ligne a au contraire monté, et elle est parvenue à 880. Une lutte semble s'être établie entre les cours de Lyon et ceux de la Méditerranée; ces derniers tendent à se rapprocher des cours de Lyon. Jusqu'à présent, l'écart se maintient toujours aux environs de 100 fr.

Les actions de l'Est avaient été négligées depuis quelque temps; elles ne semblaient prendre aucune part au mouvement des autres lignes; mais, ces jours-ci, elles ont été vivement demandées à 810 et 815, et leur mouvement ne s'est arrêté que par la réaction rapide de la rente.

Saint-Germain a également été en faveur pendant toute la semaine. Le Havre a remonté tout à coup de 572 50 à 595; mais il y a eu de la lourdeur sur les actions du Midi, et les actions du Grand-Central se sont soutenues presque sans variations.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 24 jusqu'à celle du 31 août.

La rente 3 0/0 a monté de 73 20 à 74 60; elle est restée à 73 75 au comptant et à 73 90 pour la liquidation.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 99 90 à 100 90; elle est restée à 100 au comptant et à 100 75 à terme.

La Banque a varié de 2,950 à 2,945.

Le Crédit foncier a monté de 605 à 630; il est resté à 625.

Le Crédit mobilier a monté de 720 à 737 50; il est resté à 732 50.

Le Nord a monté de 850 à 865; il a fermé à 857 50.

L'Est a monté de 795 à 815; il est resté à 805.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 627 50 à 637 50; elles ont fermé à 633 75.

Lyon a monté de 965 à 980; il a fermé à 975 50.

La Méditerranée a monté de 868 75 à 882 50.

Orléans a monté de 1,220 à 1,245; il est resté à 1,240.

Rouen a monté de 970 à 980.

Le Havre a monté de 572 50 à 600; il a fermé à 590.

Genève a monté de 512 50 à 530; il est resté à 525.

Saint-Germain a monté de 695 à 722 50; il a fermé à 715.

L'Ouest a monté de 650 à 675; il a fermé à 667 50.

Cherbourg a monté de 520 à 527 50.

Le Midi a monté de 627 50 à 630; il a fermé à 622 50.

Le Grand-Central a monté de 518 75 à 522 50; il a fermé à 518 75.

Saint-Rambert a monté de 450 à 455; il est resté à 450.

Versailles a fléchi de 330 à 325.

Bâle a varié de 395 à 397 50; Sceaux, de 200 à 195; La Teste, de 255 à 250.

Samedi. — Les cours avaient une grande fermeté; mais les affaires étaient peu nombreuses et les variations insignifiantes, tant sur la rente que sur les chemins de fer. La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 20 c. à 73 50, et, à terme, de 5 c. à 73 45; le 4 1/2, de 5 c. à 100. La Banque s'est tenue à 2,945. Le Crédit foncier a monté de 7 50 à 617 50. Le Crédit mobilier s'est tenu à 723 75; le Nord, à 850. L'Est a monté de 2 50 à 797 50. Les nouvelles de l'Est ont fait 630. Lyon a monté de 2 50 à 970; la Méditerranée, de 5 à 875; Genève, de 2 50 à 517 50; Orléans, de 2 50 à 1,227 50; Cherbourg, de 7 50 à 527 50; Saint-Germain, de 10 à 720. Rouen s'est tenu à 980. Le Havre a fléchi de 1 25 à 588 75; le Grand-Central, de 2 50 à 517 50; le Midi, de 2 50 à 526 25. L'Ouest a monté de 20 à 670.

Lundi. — La rente est toujours très-ferme, mais sans beaucoup de modifications. Les fonds anglais venaient en hausse de 1/4 à 94 3/4. Les chemins de fer étaient tous demandés. La rente 3 0/0 est restée comme la veille, au comptant, à 74 50; elle a monté de 10 c. à terme à 74 55. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 100. La Banque a monté de 5 à 2,950. Le Crédit foncier a monté de 5 à 622 50; le Crédit mobilier, de 2 50 à 726 25; le Nord, de 3 75 à 853 75; l'Est, de 1 25 à 798 25. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 2 50 à 627 50. Lyon s'est tenu à 970. La Méditerranée a fléchi de 2 50 à 872 50; Orléans, de 2 50 à 1,225. Le Nord s'est tenu à 626 25; Cherbourg, à 527 50. L'Ouest a monté de 5 à 675; le Grand-Central, de 1 25 à 518 75. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 717 50. Rouen s'est tenu à 980. Le Havre a monté de 2 50 à 591 25; Genève, de 5 à 522 50.

Mardi. — La hausse ayant continué à Londres et les consolidés étant arrivés à 94 7/8, la rente française a pris enfin son essor. Les chemins de fer, quoique bien tenus, n'ont pas suivi cette impulsion. Le 3 0/0 a monté, au comptant, de 30 à 73 80, et à terme, de 40 à 73 95. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 100; la Banque, à 2,950. Le Crédit foncier a monté de 5 à 627 50. Le Crédit mobilier s'est tenu à 726 25; le Nord, à 853 75. L'Est a monté de 6 25 à 805; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 630; Lyon, de 2 50 à 975. La Méditerranée, de 2 50 à 875; Orléans, de 5 à 1,230; le Grand-Central, de 1 25 à 520; Saint-Germain, de 1 25 à 518 75. Rouen a fléchi de 5 à 975; le Havre, de 1 25 à 590; le Midi, de 2 50 à 623 75. Cherbourg s'est tenu à 527 50; l'Ouest, à 675. Genève a monté de 2 50 à 525.

Mercredi. — La hausse a fait de nouveaux progrès importants sur la rente. Toutes les valeurs étaient demandées. Le 3 0/0 a monté au comptant de 80 c. à 74 60, et à terme de 75 c. à 74 60; le 4 1/2 0/0 de 40 c. au comptant à 100 40, et de 60 à terme à 100 60; la Banque seulement à 2,950; le Crédit foncier, à 627 50. Le Crédit mobilier a monté de 12 50 à 738 75; le Nord, de 10 à 863 75; l'Est, de 7 50 à 812 50; les nouvelles de l'Est, de 6 25 à 636 25; Lyon, de 2 50 à 977 50; la Méditerranée, de 2 50 à 877 50; Orléans, de 7 50 à 1,237 50; Rouen, de 5 à 975; le Havre, de 5 à 595; Cherbourg, de 2 50 à 530; le Midi, de 3 75 à 627 50; Saint-Germain, de 1 25 à 520; Genève s'est tenu à 525; l'Ouest, à 675; le Grand-Central a fléchi de 1 25 à 518 75.

Jeudi. — La bourse a été fort agitée. Les premiers cours étaient assez fermes, mais la position de la place en liquidation a amené des ventes considérables, qui ont entraîné toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié de 74 30 à 73 75 au comptant, et de 74 55 à 73 65 à terme. le 4 1/2 0/0 a monté de 100 40 à 100 75; la Banque a fléchi de 2,950 à 2,945; le Crédit foncier, de 527 50 à 525; le Crédit mobilier, de 737 50 à 732 50; le Nord, de 862 50 à 857 50; Lyon, de 980 à 972 50; l'Est de 811 25 à 805; les nouvelles de l'Est, de 637 50 à 633 75; Orléans, de 1,245 à 1,240; Rouen, de 982 50 à 980; le Havre, de 595 à 590. La Méditerranée a monté de 875 à 882 50. L'Ouest a fait 672 50; Saint-Germain, de 720 à 715; le Midi, de 627 50 à 622 50; le Grand-Central, de 518 75 à 517 50; Genève, de 525 à 527 50; Cherbourg, de 530 à 527 50.

Vendredi. — La rente 3 0/0 a fait 74 au comptant et 94 05 à terme; le 4 1/2 0/0, 100 75, et 100 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,950. Le Crédit mobilier a fait 730; le Comptoir national, 582 50; le Crédit foncier, 625; le Nord, 860; le Havre, 590; Cherbourg, 715; Ouest, 670, Orléans, 1,245; Est, 806 25; nouvelles de l'Est, 806 25; Lyon, 975; Lyon à Genève, 626 25 la Méditerranée, 883 75; Midi, 621 25; la Teste, 252 50; Grand-Central, 515; Saint-Rambert, 452 50; Orsay, 190.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | **Bourse de Paris. Cours du 26 août au 1 septembre 1854.**

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 26 Compt.	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Compt.	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Compt.	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Compt.	Mercredi 30 Terme	Jeudi 31 Compt.	Jeudi 31 Terme	Vendredi 1 Compt.	Vendredi 1 Terme
710	9	99	400.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	Nord	850 »	852 50	857 75	853 75	853 75	860 25	863 75	865 »	857 50	857 50	860 »	863 75
tout		98	72.000	500	tout	21 fr 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	990 »	987 50	990 »	990 »	985 »	990 »	990 »	992 50	990 »	987 50	»	»
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	588 75	588 75	591 25	593 »	590 »	591 25	595 »	595 »	595 »	587 50	590 »	»
51	72	95	24.000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	240 »	»	240 »	»	247 50	»	240 »	»	»	»	»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	527 50	527 50	527 50	530 »	530 »	530 »	530 »	»	527 50	525 »	525 »	»
tout	25	99	24.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	Saint-Germain	720 »	717 50	717 50	717 50	718 75	720 »	720 »	722 50	715 »	715 »	715 »	720 »
tout.	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	322 50	»	»	»	»	»	325 »	»	»	»	»	»
171	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	670 »	672 50	675 »	677 50	675 »	670 »	675 »	672 50	667 50	668 75	670 »	670 »
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	240 »	»
1110	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1227 50	1227 50	1225 »	1223 75	1230 »	1230 »	1237 50	1248 75	1240 »	1237 50	1245 »	1250 »
627	721	99	250.000	500	tout	30 fr. 30.	mai novemb.	Est	797 50	800 »	798 75	798 75	805 »	803 75	812 50	811 25	805 »	805 »	805 25	810 »
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	630 »	630 »	627 50	632 50	631 »	633 75	630 25	637 50	633 75	635 »	631 75	636 25
383	512	99	240.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	970 »	967 50	973 »	968 75	975 »	975 »	977 50	976 75	972 50	970 »	975 »	976 75
»	227	99	80.000	500	250	1 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	517 50	520 »	522 50	»	525 »	525 »	525 »	526 25	525 »	525 »	520 »	513 75
428	612	99	90.000	500	300	46 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	875 »	872 50	871 50	873 75	875 »	875 »	877 50	877 50	882 50	880 »	883 75	886 25
»	9.0	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	628 25	620 25	628 25	620 25	623 75	625 »	627 50	627 50	622 50	622 50	621 25	»
»	52	94	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	252 50	»	250 »	»	250 »	»	»	»	250 »	»	252 50	»
150	615	99	180.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet.	Grand Central	517 50	518 75	518 75	518 75	520 »	520 »	518 75	518 75	518 75	517 50	515 »	517 50
	»	99	50.000	500	200	1 0/0		St-Rambert à Gren.	450 »	»	455 »	452 50	450 »	»	455 »	»	450 »	»	452 50	»
»	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	100.000	500	100	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sardes Victor-Emm.	455 »	»	455 »	»	457 50	»	461 »	»	461 25	»	457 50	»

Note	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts	Époques de jouissance	Noms	Samedi 26 Compt.	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Compt.	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Compt.	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Compt.	Mercredi 30 Terme	Jeudi 31 Compt.	Jeudi 31 Terme	Vendredi 1 Compt.	Vendredi 1 Terme
	»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	73 50	73 45	73 50	73 55	73 80	73 95	74 65	74 60	73 75	73 90	74 »	74 05
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	100 »	»	100 »	»	100 »	»	100 10	100 60	100 75	»	100 75	100 60
	250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	»	»	»	»	»	»	74 »	»	74 »	»	»	»
	»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	»	»	100 »	»	»	»	100 10	»	»	»	»	»
(1) Pendant la durée des travaux.	91.250	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2945 »	»	2940 »	»	2930 »	»	2940 »	»	2945 »	»	2940 »	»
	120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	Crédit mobilier	723 75	725 »	726 25	726 25	735 25	730 »	738 75	738 75	732 50	731 25	730 »	736 25
	40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	590 »	»	590 »	»	590 »	»	592 50	»	595 »	»	592 50	»
	50.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	617 50	620 »	622 50	625 »	[illegible] 50	625 »	627 50	627 50	625 »	622 50	625 »	»
	100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	D° Obligations Cert.	»	»	915 »	»	915 »	»	915 »	»	»	»	950 »	»
	»	500	400	3 0/0	mai novemb.	D° Obligations de 500	435 »	»	440 »	»	440 »	»	440 »	»	445 »	»	440 »	»
	»	100	tout	3 0/0	»	D° 10e d'Obligations	»	»	98 75	»	75	»	100 »	»	100 »	»	98 75	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates des paiements
1854.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	81.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	60.000	90 —	535	375	625	5 0/0	»	D°
1854.	181.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
D°.	.300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.
1848.	10.830	41 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1852.	15.038	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°
1853.	17.200	»» »»	1.0.0	750	1.250	5 0/0	»	D°
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1848.	3.333	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°
1854.	150.000	»» »»	275	75	500	3 0/0	»	D°
1845.	3.667	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°
1847.	4.968	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1846.	15.070	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre
1848.	5.003	87 —	1.000	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°
1853.	13.643	90 »»	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°
1852.	20.000	53 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°

Cours du 26 août au 1 septembre 1854.

Noms des Compagnies	26	28	29	30	31	1
Nord-Boulogne	310 »	308 75	310 »	310 »	310 »	310 »
Paris à Lyon	1030 »	1028 75	1030 »	1030 »	1030 »	1030 »
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	507 50	508 75	508 75	508 75	507 50	507 50
D° Nouvelles 3 0/0	305 »	305 »	305 »	308 75	305 »	306 »
Est	502 50	505 »	505 »	506 25	506 25	505 »
Saint-Germain (nouvelles)	965 »	»	»	»	»	»
Versailles r. d.	»	»	»	»	»	»
Ouest	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	995 »	995 »	995 »	995 »	995 »	995 »
Paris à Orléans	»	»	1030 »	»	»	»
D° (Nouvelles 1848)	»	»	1025 »	»	»	»
D° (Nouvelles 1852)	315 »	315 »	315 »	315 »	315 »	312 50
D° (Nouvelles 1854)	315 »	315 »	315 »	315 »	315 »	313 75
Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Rouen au Havre	1110 »	1010 »	1110 »	»	»	»
D° (nouvelles)	»	1130 »	»	»	»	»
Grand-Central	293 75	»	293 75	295 »	293 »	293 »
Rhône-et-Loire	»	490 »	»	490 »	»	»
D° 3 0/0	»	291 75	»	»	»	»
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	495 »	495 »	495 »	495 »	497 50	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 25 au 31 août 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	25	26	28	29	30
Nord	847 50 à 852 50	857 50 à 862 50	857 50 à 862 50	855 » à 860 »	855 » à 860 »
Paris à Strasbourg	795 » à 805 »	795 » à 800 »	800 » à 805 »	800 » à 805 »	800 » à 810 »
Orléans	1175 » à 1200 »	1200 » à 1225 »	1200 » à 1225 »	1200 » à 1225 »	1200 » à 1217 50
Paris à Rouen	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »
Rouen au Havre	575 » à 590 »	575 » à 590 »	580 » à 595 »	580 » à 590 »	585 » à 590 »
Lyon	965 » à 970 »	970 » à 975 »	950 » à 975 »	975 » à 981 25	975 » à 981 25
Ouest	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse commerc.	500	440 »	Bois et ... Charbon	1,000	300	Tuyaux Chameroy	500	505	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Mar tim.	1250	32 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Fourneaux Charbon	500	50	Forges vénitien.	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ...d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.00 »	Layon et Loire	1/1 50	401	Carlsruhe	500	87	— Tricycles	500	475	Union des Ports d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Bonnet et v.m. a. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	20 »	— Batignollaises	1000	900	Mélusine d°	5000	10 0/0 b.
Amiens à l'Oise	1000	775	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais ... Paris.	2500	5250	Compagnie générale	5.0	6.0	Sécurité d°	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1 000	1300	Monchanin Charbon.	5000	»	— français ... Passy.	500	1010	Lutéciennes	500	650	Sauvegarde d°	5000	6 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	212 50	Azincourt ... Charbon	1/1500	1200 »	— parisien	1000	1500	Sylphides	500	510	Océan d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes ... Asph.	1000	310 »	— Lacarrière ... Porte	500	1400	Désirées	500	4.5	Chambre d°	10 0	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	500 »	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Belleville	500	1100	Arbaresin (papeterie)	1000	1000	Indemnité d°	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1175	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	575	Essonne (papeterie)	4000	»	Vigie d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	751	1087 50	Aveyron ... Forges.	5000	4100	— Ouest ... Passy.	500	650	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	371 »	Aubin ... Forges.	500	500	— Est ... Vincennes.	500	»	Le Salève	remb.	400	Générale d°	5000	200 0/0 b.
Dortweiler ... Zinc.	750	690	Maubeuge ... Forges.	500	500	— Wazemmes	500	100	Docks L. Napoléon	250	211 50	Union d°	5000	6 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1035 »	Alais ... Forges	2000	1700	— Caisse	1000	250 »	Palais de l'Industrie	100	130 »	France d°	5000	23 0/0 b.
Fosses ... Cuivre.	100	60	Châtillon ... Forges.	500	500	— Amiens	500	480	Glaces de St-Gobain	7.00	32100	Phénix d°	1000	1 000
Mouzaïa (Algérie)	100	41 »	Herserange ... Forges.	500	91 25	— Versailles	1000	475	— de Montluçon	500	375	Providence d°	2500	25 0/0 b.
Asphalte (Seyssel)	100	55	Monceaux ... Forges.	1000	1001	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1500 et d	Urbaine d°	5000	6 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/72315	611 25	Providence ... Forges.	1000	1300	— Cie centrale	500	400	— d'Aix-la-Chapelle	.375	.95 »	Confiance d°	5000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/2400	505 50	Le Rect Ardèche forg.	4000	3300 »	Mess. imp. serv. mar.	5000	9000	Lin Maberly	500	750 »	Soleil d°	6000	30 0/0 b.
Rhône-et-Loire Charbon.	500	261	Espérance ... Forges.	1000	925	— voitures	10000	10000	— Cohin	500	520	Nord d°	1000	0 0/0 b.
Blanzy ... Charbon	500	»	Montigny ... Forges.	500	500	— Caillard	1000	600	— Pont-Remy	»	»	Globe d°	500	pair
La Roche ... Charbon.	1/350 0	351	Septèmes ... Usine.	250	195	Gondoles parisiennes.	80	125	— Gamaches	500	225	Nationale ... Vie.	5000	0 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	410	Pamma ... Usine.	700	9 5	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2.00	Ricuer ... Vidanges	500	250	Générale d°	7500	6 9/0 b.
Pont-de-Loup (Sud)	1000	200	Cail ... Usine.	500	797 50	— ch. de fer.	300	225	Herbet ... Sucrerie.	500	500	Union d°	5000	5 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	150	Cavé ... Usine.	250	240 »	— Favorites	800	1600	Scarpe ... d°	250	»	Phénix d°	5000	3 0/0 p.

481 — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 781. 18e ANNÉE. — N° 36. SAMEDI, 9 SEPTEMBRE 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI. FONDÉ EN 1842 PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

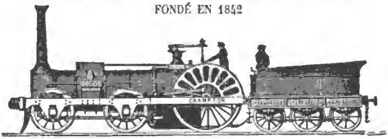
	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 30 septembre sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Il y a eu cette semaine un peu d'incertitude dans les cours. La rente 3 0/0, qui fermait jeudi 31 août à 73 90, clôturait jeudi 7 septembre à 73 65. — Les autres valeurs sont revenues, comme la rente, à peu près à leur point de départ, ainsi qu'on pourra le vérifier dans le tableau ci-dessous :

	31 août.	*7 sept.*	*Hausse.*	*Baisse.*
3 0/0,	73 90	73 65	» »	» 25
Orléans,	1,237 50	1,247 50	10 »	» »
Nord,	857 50	860 »	2 50	» »
Strasbourg,	805 »	805 »	» »	» »
Lyon,	970 »	973 75	3 75	» »
Méditerranée,	880 »	875 »	» »	5 »
Rouen,	977 50	962 50	» »	15 »
Midi,	622 50	648 75	» »	3 75
Crédit mobil.,	731 25	727 50	» »	3 75

Les recettes des chemins de fer ne perdent pas leur bonne habitude de progresser. Le chemin de la Méditerranée occupe la tête cette fois-ci. Les recettes ont progressé dans la proportion de 23.0 0/0. Ci-dessous notre tableau hebdomadaire de la progression des recettes sur les principales lignes :

Méditerranée (1),	23.0 0/0.
Lyon,	21.1 0/0.
Orléans,	13.4 0/0.
Saint-Germain,	13.3 0/0.
Grand-Central,	13 2 0/0.
Nord,	11.0 0/0.
Orsay,	5.0 0/0.
Ouest,	4.6 0/0.
Est,	3.6 0/0.

L'abondance des récoltes et la richesse du rendement des céréales en France est un fait acquis. L'Angleterre est sous ce rapport aussi favorisée que nous. On écrit de Londres au *Moniteur*, à la date du 4 septembre, que le rendement général dépasse dans une forte proportion celui des années ordinaires. Il est certaines localités où le froment a atteint le poids de 79 kilogrammes par hectolitre. L'ensemble de ces circonstances a déterminé sur tous les marchés du Royaume-Uni une baisse prononcée. C'est une seconde victoire remportée sur Odessa.

La faiblesse des cours doit être en grande partie attribuée à l'incertitude, aujourd'hui dissipée, qui a régné pendant quelques jours sur la réalité de l'expédition de Crimée. Toute ajournement est interprété dans le sens de la baisse. La Bourse est aussi impatiente que nos soldats de prendre Sébastopol. Cette fois-ci, l'argent et la gloire se seront entendus, contrairement à toutes les médisances qu'on a fait courir depuis si longtemps à ce sujet.

F. Solar.

(1) Sur le réseau entier.

La Suisse et ses voies de transport.

III.

Baden-Baden, 5 septembre 1854.

L'une des plus glorieuses pages de l'histoire du corps des ponts et chaussées français est écrite à travers les Alpes et les Apennins. On la lit en s'inclinant de respect, d'admiration et de reconnaissance à chaque pas que l'on fait de France en Savoie, de Savoie en Piémont, d'Italie en Suisse. Tous ces passages, tous ces cols, jadis impraticables pendant six mois de l'année, même pour les mulets et les piétons, sont devenus d'excellentes routes carrossables. Ces gigantesques travaux, conçus par un génie universel et prévoyant, dans le but immédiat d'assurer les communications militaires et politiques, en ont atteint un autre bien plus durable et plus vaste ; ils sont devenus des moyens de civilisation, des instruments de commerce, des canaux par lesquels ont circulé et se sont rapprochés les hommes, leurs idées et les fruits de leurs travaux.

Gloire donc à la France qui a su regarder en face ces colossales barrières, s'est prise corps à corps avec elles, les a vaincues, abaissées, et, les foulant aux pieds, a dit aux nations : « Suivez-moi ! »

L'honneur du Piémont et de la Suisse est d'avoir répondu à cet appel, d'avoir suivi ce

noble exemple, d'avoir entretenu, continué, amélioré en quelques points ces utiles et surprenants travaux. Plus limitée dans ses ressources, plus entravée par les formes de son gouvernement, la Suisse a moins développé que le Piémont l'héritage de la France impériale; néanmoins, elle l'a conservé respectueusement, elle l'a soigneusement maintenu, et c'est là un mérite dont il faut lui tenir compte.

Je regrette d'avoir à borner à cet éloge le bien que j'aurais tant aimé à dire de la Suisse et de ses voies et moyens de transport; mais la vérité a des droits que la sympathie la plus vive ne peut me faire oublier et devant lesquels je m incline, bien qu'il m'en coûte.

Le tracé des routes intérieures de la Suisse est généralement défectueux. En dehors des grandes voies internationales et surtout de leur passage à travers les montagnes, qui sont des merveilles, les communications intérieures ont été généralement conçues dans un esprit de localité tellement étroit, établies avec des ressources si mesquines, que le développement en est excessif et le profit détestable. Les petites influences cantonales et communales se font sentir partout; les aubergistes, par exemple, en leur qualité de principaux industriels de la Suisse, ont pesé d'une manière déplorable sur la direction à donner aux routes; et je pourrais citer plusieurs points où, pour desservir un hôtel perché dans la montagne et y faire arrêter des voyageurs, on a abandonné des vallées où le chemin eût été beaucoup plus convenablement établi.

L'indépendance absolue des cantons suisses, quant à leur administration intérieure, aurait dû, ce me semble, fléchir en matière de routes et s'incliner devant une autorité plus haute, représentant mieux les intérêts généraux du pays, au moins pour ce qui est du tracé des grandes communications intercantonales.

L'entretien des routes n'est guère moins défectueux que leur tracé; il varie d'ailleurs beaucoup suivant les cantons; mais une observation générale qui convient à presque tous, c'est l'abondance de la poussière que l'on laisse accumuler et l'absence d'arrosage, alors que l'on dispose presque partout d'une grande abondance d'eau. Toutes les routes sont macadamisées, et les matériaux qui entrent dans leur confection et dans leur entretien sont presque partout sous la main, en grande abondance et d'excellente qualité; mais l'usage qu'on en fait laisse beaucoup à désirer: les rechargements sont faits avec négligence, pour ne pas dire ignorance, et l'emploi du rouleau compresseur, qui rend de si grands services et met si promptement un chemin en bon état de viabilité, semble inconnu à nos excellents voisins.

Voilà déjà bien des critiques; je ne suis pas au bout.

Les routes de la Suisse ne sont pas seulement mal tracées et mal entretenues, elles sont surtout abominablement exploitées pour le transport des voyageurs par l'administration des postes fédérales, qui a le monopole des diligences.

Un monopole en Suisse! Dans un pays où tous les genres de commerce et d'industrie sont parfaitement libres, cela semble exorbitant, impossible. Cela est cependant, et cela subsiste de la manière la plus sauvage, la plus désagréable et la plus vexatoire que l'on puisse imaginer. Sous ce rapport, la Suisse de 1854 n'est pas plus avancée que la Lombardie d'aujourd'hui, ou la Prusse d'il y a dix ans, sous la domination postale des princes de Tour et Taxis.

Le monopole des postes suisses a un avantage apparent: on est toujours certain d'avoir des places et de partir à l'heure dite; c'est bien quelque chose sans doute, mais pour arriver, c'est différent; or, c'est précisément l'essentiel. — Je m'explique.

On est toujours certain de partir, ai-je dit; on arrive même quand on a place dans la première voiture réglementaire, diligence ou courrier, mais malheur à ceux que l'on entasse dans le supplément; ceux-là peuvent bien rester en route. Le conducteur accompagne le courrier, mais il ne s'inquiète que de ses dépêches, et pas le moins du monde de ses voyageurs. La voiture qu'il monte accomplit le trajet entier, et les personnes qui l'occupent sont assurées de voir le terme de leur voyage. Mais il n'en est pas de même des supplémentaires. Leur véhicule s'élargit ou se resserre à chaque relai, c'est-à-dire que l'on en change suivant le nombre des passagers. Si vous êtes huit ou dix au départ, et que trois ou quatre de vos compagnons restent en route, l'omnibus se transforme en calèche ou en char de côté, sans que l'on vous prévienne; et si vous ne savez pas l'allemand, la voiture nouvelle, que vous ne connaissez pas, se met en route, vous laissant très-bien au relai dans l'attente que l'on mette des chevaux à la guimbarde qui vous a conduit jusque-là. Pareil désappointement a failli m'arriver entre Lucerne et Berne; et sans l'obligeance d'un voyageur allemand, qui m'a prévenu par signes, je restais en route, le conducteur étant parti sans me dire un mot.

Ce changement continuel de voitures et l'insouciance des conducteurs, que ne stimule aucune pénalité, aucune concurrence, est l'une des contrariétés et des vexations les plus irritantes qu'un voyageur puisse éprouver, lui restant en route, et ses bagages courant la poste sur l'impériale de la diligence officielle. Plaintes ou reproches n'y font rien. Pardon, je me trompe, ils font que l'on vous rit au nez. Le monopole n'est-il pas là, et ne sait-on pas parfaitement que vous ne pouvez lui échapper, nonobstant votre mauvaise humeur et vos justes griefs?

Le tarif des diligences suisses est pour le coupé, lorsqu'il y en a un, de 80 centimes par lieue de 4.800 mètres, et de 65 centimes dans l'intérieur, ce qui représente 16 c.6 par kilomètre pour le coupé, et plus de 13 c.5 pour l'intérieur. Ajoutez à cela les suppléments de bagages: on n'a droit qu'à 20 kilos de franchise, et vous aurez un des prix de transport les plus élevés qui existe en Europe, presque égal à celui des malles françaises pour une vitesse exactement moitié moindre.

Mauvais service, lenteur, négligence et prix excessifs, tels sont les fruits du monopole: ils sont les mêmes partout, et suffisent à le faire reconnaître.

La Suisse n'a pas compris aussi largement que les Etats-Unis du Nord de l'Amérique les grandes questions de transport et de viabilité. Chacun des éléments de la fédération jalouse les autres encore plus qu'il n'est jaloux de ses droits. De là vient, que les chemins de fer, qui mettraient un terme ou, du moins, un frein aux abus du monopole des postes, sont si difficiles à établir dans ce pays. On a bien fait une loi fédérale sur les concessions de chemins de fer, on a bien soumis leur concession cantonale au veto de l'assemblée centrale; mais on a refusé tout encouragement, toute subvention, toute garantie d'intérêts (1).

Aussi, sauf le tronçon de Morges à Yverdun, et ce qu'on appelle le Central suisse, rien ne se fait-il et ne se fera-t-il de longtemps.

Cette parcimonie, cette jalousie des cantons les uns à l'égard des autres, cette absence de vues générales, d'unité d'action, sera, je le crains, fatale à la Suisse. Les chemins de fer ne sont plus un objet de luxe ou de curiosité, comme il y a vingt ans, ils sont devenus des instruments de travail de première nécessité, comme la charrue et la machine à vapeur; aussi les contrées qui prétendent entrer en lutte industrielle ou commerciale avec de simples routes contre des pays que desservent des chemins de fer sont-elles aussi assurées, dans un temps très-court, d'une défaite semblable à celle du travail purement manuel par le travail mécanique.

Je ne veux pas abandonner la question des routes, que j'ai si rarement occasion d'aborder, sans faire une remarque digne d'intérêt pour la France et tout à son honneur.

Depuis que l'établissement des chemins de fer dans notre pays est parvenu à constituer un réseau assez complet, la dotation du budget des routes a subi des réductions, surtout en ce qui concerne les rectifications et les lacunes. Les conseils généraux et les autorités locales ont eu beau réclamer: les allocations réduites ou supprimées n'ont pas été rétablies, et rectifications et lacunes restent en suspens, ou, pour mieux dire, à commencer. Rien de plus facile cependant que de faire les unes et de combler les autres, si elles sont vraiment utiles comme on l'assure. Le moyen est simple, il a été plusieurs fois employé avec succès, et j'en ai vu en France, dans le cours de mon voyage actuel, deux exemples que je suis heureux de citer. Le premier exemple est la rectification de la route de Romans à Voreppe (Valence à Grenoble), le second est le percement du col des Roches et l'établissement de la route directe du Locle (canton de Neufchâtel) à la frontière de France, en remplacement de l'ancienne route du Locle aux Brenets par la montagne. Dans les deux cas, l'ancienne route subsistant pour l'usage gratuit de tous, on a concédé à des entrepreneurs ou à des compagnies les travaux de la

(1) Le canton de Genève fait seul exception.

rectification avec faculté de percevoir un droit de péage sur les voitures et bêtes de somme qui parcourraient le nouveau chemin ; dans les deux cas, la rectification étant réellement utile, abrégeant le temps, économisant les chevaux de renfort et diminuant la dépense dans une proportion plus forte que le taux du péage, a été généralement adoptée ; les entrepreneurs ont fait une bonne affaire, la circulation est devenue plus active et plus rapide; tout le monde a donc gagné, et le Trésor n'a supporté aucune charge. Cela vaut bien, n'est-ce pas, la peine d'être signalé et donné en exemple à tous les départements qui ont des travaux de ce genre à faire faire et pas d'argent pour les payer.

Dans ma première lettre j'essaierai de décrire le réseau des chemins de fer allemands, réseau beaucoup plus vaste que le nôtre, malgré ses rapides mais tardifs développements.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

On espère, et tout vient confirmer cet espoir, que dans les premiers mois de 1855 la section de Valence à Lyon sera terminée et livrée à la circulation. Vers la même époque environ, la traversée de Lyon sera terminée, et Marseille ne sera qu'à vingt-trois heures et demie de Paris.

Les formalités qui devaient précéder la mise à exécution de l'embranchement de Rognac à Aix sont terminées, et rien ne s'oppose plus à l'exécution des travaux. L'embranchement de la Joliette est complètement achevé et prêt à fonctionner.

Enfin les dernières études ordonnées pour le chemin de fer de Marseille à Toulon sont terminées. Le projet est entre les mains de M. le ministre, et on attend la décision définitive qui permettra de mettre sérieusement la main à l'œuvre.

Le port de la Joliette, entièrement livré au commerce, est à peu près terminé. Les travaux qu'il comporte encore n'entravent en aucune manière les opérations commerciales, qui s'effectuent avec une facilité et une promptitude que l'on a pu parfaitement apprécier à l'occasion de la crise des céréales et des embarquements de troupes pour l'Orient.

C. DEVINA.

Grand-Central de France.

Dans la réunion du conseil municipal de Bordeaux, mardi dernier, et au nom de la commission d'administration locale, M. Brunet a lu un rapport sur le tracé du chemin de fer Grand-Central dans son parcours à travers le département. Conformément aux conclusions de la commission, le conseil a émis le vœu, déjà adopté par le conseil général l'an dernier, pour que le Grand-Central, au lieu d'être dirigé de Montpont sur Coutras, soit dirigé sur Bordeaux par Langoiron, Castillon et Villefranche, avec embranchement de Castillon sur Bergerac par la vallée de la Dordogne.

C. DEVINA.

Chemins de fer du Midi.

On écrit de Dax, le 25 août :

« M. Onfroy de Bréville, inspecteur général des ponts et chaussées, accompagné de plusieurs ingénieurs, vient de parcourir le chemin de fer de Bordeaux à Dax. Il a pu faire ce trajet avec une locomotive, si ce n'est sur une longueur de 10 ou 12 kilomètres. Les travaux sont poussés avec assez d'activité pour que la voie de fer puisse être établie sur cette lacune dans les premiers jours de ce mois. »

Chemin de fer d'Orléans.

On lit dans *le Phare de la Loire* :

« Pour prévenir les accidents sur la voie ferrée urbaine, l'administration du chemin de fer de Paris à Nantes vient de recourir à une innovation qui semble de nature à atteindre le but qu'elle s'est proposé : elle a fait adapter aux locomotives une cloche dont le mouvement suit celui de la machine elle-même, et dont le bruit avertit de loin du passage du convoi.

Chemins de fer espagnols.

Le gouvernement vient de créer des Commissions pour préparer une loi sur les chemins de fer et pour réviser les concessions de lignes qui ont été faites.

Chemins de fer suisses.

La Suisse active les travaux de ses chemins de fer. Zurich est en ce moment tout préoccupé de la question de l'embarcadère du chemin de fer qui y doit aboutir. Le plan présenté a été l'objet d'une vive polémique. Il place l'embarcadère près de la poste et du lac. De son côté, Genève vient d'obtenir la concession d'une nouvelle ligne. Le gouvernement sarde a décidé, sous ratification du parlement, que cette ligne traverserait le Chablais, entre Genève et le Valais. A la première réunion des chambres on doit présenter le projet de loi, et le conseil d'Etat de Genève aura dans peu de jours à examiner le plan de parcours sur le canton.

La Confédération suisse vient de prendre une décision qui sera très-favorable aux Compagnies de chemins de fer. En effet, pour diminuer les dépenses que coûteraient les importations du matériel nécessaire, les pièces forgées seront franches d'entrée, ainsi que les cokes. L'arrêté qui concerne ces nouvelles dispositions se divise en quatre articles que voici :

« Art. 1er. Les rails, pièces pour affermir les rails, appareils d'évitement et de croisement, plaques tournantes, ponts à rouleaux, pièces en fer pour la construction des ponts en fer, roues, essieux, locomotives et coke, tirés de l'étranger et destinés aux chemins de fer suisses, seront entièrement francs de droit d'entrée.

» Art. 2. Pour les wagons de tout genre importés pour le chemin de fer suisse, il sera payé 1 1/2 0/0 de leur valeur.

» Art. 3. Les fabriques qui livreront aux chemins de fer suisses des rails, pièces pour affermir les rails, appareils d'évitement et de croisement, plaques tournantes, ponts à rouleaux, pièces en fer pour la construction de ponts en fer, roues, essieux et locomotives seront dispensées des droits d'entrée pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication.

» Art. 4. Cette disposition n'est applicable que pendant un laps de temps de dix ans, à dater de ce jour. Une fois ce laps de temps expiré, l'assemblée fédérale prendra les mesures ultérieures qui seraient jugées nécessaires. »

C. DEVINA.

Chemins de fer anglais.

Les journaux anglais viennent de publier le rapport du Bureau du commerce (*Board of trade*) sur la situation de tous les chemins de fer du Royaume-Uni à la fin de 1853. Nous avons extrait de ce long travail les faits principaux suivants :

En 1853, le parlement avait autorisé la construction de 940 milles de chemins de fer ; ce chiffre est beaucoup plus considérable cette année-là que dans les années précédentes, depuis 1847. Ces 940 milles sont ainsi divisés : 589 milles en Angleterre, 80 milles en Ecosse, et 271 milles en Irlande.

La longueur totale des chemins de fer autorisés par le parlement, depuis l'origine, était, à la fin de 1853, de 12,688 milles (5,000 lieues environ). Sur ce nombre, 7,686 milles ont été ouverts à la circulation ; reste donc 5,002 milles à exécuter ; mais comme l'autorisation accordée sur une longueur de 2,838 milles se trouvait être expirée sans être accomplie à la fin de 1853, il ne restait en réalité à exécuter que 2,164 milles. Sur ces 7,686 milles de chemins de fer ouverts à la circulation, on en compte 5,848 en Angleterre, 995 en Ecosse et 843 en Irlande. En 1853, il y en a eu d'ouvert sur une longueur de 330 milles.

Le capital engagé dans tous les chemins de fer du Royaume-Uni s'élevait, à la fin de 1852, à la somme totale de 6 milliards 604 millions 142,000 fr., dont 4 milliards 35 millions 6,400 fr. en actions au capital ordinaire ; 967 millions 518,875 fr. en capital privilégié ou obligations, et 1 milliard 601 millions 616,700 fr. d'emprunts. Le montant des sommes reçues par les Compagnies de chemins de fer pendant l'année 1853 n'est pas encore connu du parlement ; mais il n'est pas probable qu'il ait été moindre qu'en 1852. Ainsi, on peut estimer que les Compagnies avaient reçu jusqu'en 1853 au moins 7 milliards 15 millions, dont 1 milliard 50 millions peuvent être portés au capital des obligations, et 1 milliard 750 millions en emprunts garantis par les entreprises.

La quantité de milles de chemins de fer en cours de construction au 30 juin 1853 était de 682, et le nombre des ouvriers de 37,764. La quantité de milles ouverts à la circulation à cette date était de 7,512, et le nombre des employés de 80,409.

Le nombre des voyageurs transportés sur tous les railways du Royaume-Uni dans l'année 1853 s'élève à 102 millions 286,660 ; celui de 1852 était de 89 millions 135,729. Le total des recettes provenant de toutes sources s'est élevé en 1853 à 450 millions 896,975 fr., et en 1852, à 392 millions 763,850 fr. L'augmentation du chiffre des voyageurs a été de 11,450 par mille en 1849, 11,695 par mille en 1853. En Ecosse, les voyageurs de troisième classe ont été les plus nombreux, et les recettes de cette classe sont plus élevées que les deux autres ensemble. En Angleterre, en Ecosse et en Irlande, il y a eu également une augmentation très-remarquable d'une année à l'autre dans le transport des marchandises.

Au chapitre des accidents, on voit qu'en 1852, 216 personnes ont été tuées et 486 blessées dans tout le Royaume-Uni, et sur un total de 89 millions 135,729 voyageurs. Sur ce chiffre, on compte 181 personnes tuées et 443 blessées en Angleterre ; 24 tuées et 71 blessées en Ecosse, et 11 tuées et 2 blessées en Irlande.

En 1853, sur un chiffre total de 102 millions 286,660 voyageurs sur tous les railsways du Royaume-Uni, il y a eu 305 personnes tuées et 419 blessées, dont 243 tuées et 369 blessées en Angleterre, 37 tuées et 69 blessées en Ecosse, et 25 tuées et 12 blessées en Irlande.

Maintenant, si on compare 1852 à 1853, on trouve qu'en 1852 il y a eu en Angleterre 14 personnes tuées et 4,3 blessées par million de voyageurs ; en Ecosse, aucune de tuée, mais 5,8 de blessées ; en Irlande, aucune de tuée, mais 3,2 de blessées ; et pour tout le Royaume-Uni, le nombre des personnes tuées a été de 11 et celui des blessées de 4,2 par million de voyageurs.

En 1853, le nombre proportionnel des accidents est plus grand relativement à celui des voyageurs. Il y a eu en Angleterre 25 personnes tuées et 2,6 de blessées par million de voyageurs ; en Ecosse, 9 tuées et 4,5 blessées, et en Irlande, 2,4 tuées et 1,6 blessées. Pour tout le Royaume-Uni, cela fait 35 personnes de tuées et 2,8 de blessées par million de voyageurs.

Bien que ces nombres paraissent insignifiants eu égard au chiffre total des voyageurs, 102 millions 286,660, ils n'en sont pas moins déplorables, parce qu'il a été reconnu que presque tous les accidents qui arrivent sur les railways viennent de la faute des employés ; cependant, il a été aussi reconnu qu'aucun moyen de transport n'offre plus de sécurité pour la vie des voyageurs que les chemins de fer.

Chemin de fer de Charleroy à Gand.

Les avantages qui doivent résulter de l'établissement d'un chemin de fer à travers le Centre et reliant directement les villes de Charleroy et de Gand, ne peuvent plus être contestés aujourd'hui ; et la commission qui vient d'être nommée par M. le ministre des travaux publics n'a trouvé dans les documents de l'enquête, ouverte successivement à Mons et à Gand, que des motifs en faveur de cette nouvelle voie ferrée.

Le tracé modifié partira de la station de Marchiennes et se dirigera vers Carnières, en passant par Fontaine-l'Evêque. A la hauteur de Carnières, un embranchement venant de Lobbes se réunira à la ligne principale et se dirigera vers La Louvière, station du chemin de fer de Mons à Manage. De La Louvière, le tracé se dirigera vers Rœulx et Soignies, pour se raccorder à la station du chemin de fer de Bruxelles à Mons. De Soignies il se dirigera vers Enghien et Grammont, où il rencontrera la ligne de Dendre et Waes. Il prendra ensuite par Sotteghem pour se rendre à Gand à la station de l'Etat.

La nouvelle ligne permettrait de rendre à Gand les charbons du Centre, au prix de 6 fr. pour 60 kilom. de parcours, c'est-à-dire à peu près au même prix que les charbons du couchant de Mons y arrivent par voie navigable. Or, même en négligeant de tenir compte de l'avantage de la vitesse des chemins de fer sur la navigation lente et incertaine de l'Escaut, la supériorité des charbons du Centre leur assurerait un débouché important dans une ville où le marché leur est à peu près fermé, par suite de l'élévation du fret. Le prix de transport de La Louvière à Gand par chemin de fer est aujourd'hui de 9 fr. 20. La diminution serait donc de 3 fr. 20 par tonneau.

Vers Lobbes, la distance par chemin de fer, qui est de 40 kilom., ne serait plus que de 16 kilom., ce qui réduirait le prix de transport de 4 fr. à 1 fr. 60 c. par tonneau. On comprend quelle immense influence une pareille différence de prix peut exercer sur nos exportations vers la France.

Vers Marchiennes, Châtelineau, Charleroy et l'Entre-Sambre-et-Meuse, la route serait abrégée de 12 kilom., ce qui produirait une réduction de 1 fr. 20 c. sur le prix de transport. Cette réduction est d'une importance extrême pour les hauts-fourneaux qui, dès à présent, sont obligés de tirer du Centre une partie de leur charbon pour coke.

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Voici le relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'août :

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	43,735 90	43,326 20	45,647 01
Bagages.....	1,191 89	1,118 39	958 06
Bétail.......	705 55	565 80	779 35
Marchandises	16,560 45	16,788 12	14,634 46
	62,193 79	61,798 51	62,018 88

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'août 1854 de fr. 395 28 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 174 91 c. sur 1852.

C. DEVINA.

Chemins de fer en Piémont.

Nous emprunions au *Moniteur* les notes suivantes sur les chemins de fer piémontais. Nous les donnons pour compléter les articles publiés dans nos deux derniers numéros :

« Depuis quelques années le Piémont a déployé une grande activité dans la construction des voies ferrées sur son territoire. L'état suivant en est une preuve incontestable. Il se compose de cinq parties distinctes : 1° les chemins de fer en état de service ; 2° ceux en construction ; 3° les chemins de fer concédés ; 4° les chemins de fer approuvés par le gouvernement ; 5° ceux qui ne sont encore que projetés :

Chemins de fer en exercice.

	kilomètres.
De Turin à Gênes,	166
D'Alexandrie à Novare,	66
De Turin à Fossano,	64
De Turin à Suse,	53
De Turin à Pignerol,	38
	387

En construction.

De Novare à Arona,	36
De Mortara à Vigerano,	13
De Sampier d'Arena à Volki,	11
De Cavalier Maggiore à Bra,	13
De Turin à Novare,	94
D'Aix à Saint-Jean de Maurienne,	85
De Fossano à Cuneo,	26
	278

Chemins de fer concédés.

De Verceil à Valenza par Casale,	39
D'Alexandrie à Stradella,	68
D'Alexandrie à Acqui,	33
De Novi à Tortone,	17
	157

Chemin de fer approuvé par le gouvernement, de Santhia à Bella,	29

Chemins de fer projetés.

De Saluces à Airasca,	31
De Saluces à Savigliano,	14
De Chivasso à Ivrée,	32
De Savone à Fossano,	96
	173

Résumé.

Chemins de fer en exercice,	387
— en construction,	278
— concédés,	157
— approuvés par le parlement,	29
— projetés,	173
Total général,	1,024

« Parmi les lignes projetées, nous n'avons cité que les principales. Plusieurs autres ont une importance majeure ; mais nous les avons passées sous silence, parce que, par suite de difficultés de terrain, elles ne seront pas terminées de si tôt.

» Ces 1,024 kilomètres de chemin de fer terminés, ou sur le point de l'être, sont la preuve de l'activité déployée par le Piémont. L'État est seul propriétaire des voies ferrées, et, jusqu'à présent, il n'a pas accepté les offres des Compagnies nationales ou étrangères.

» Les chemins de fer en construction seront terminés dans quelques mois, par conséquent à la fin de l'année courante ou au commencement de 1855. L'étendue des voies ferrées livrées à la circulation présentera un chiffre de 550 kilomètres environ, et, si l'on considère le territoire restreint du Piémont, ce parcours ne laisse pas que d'être considérable. »

Chemin de fer danois.

Nous avons tout récemment annoncé des ouvertures de lignes nouvelles; les lignes de chemins de fer prennent, comme tout le prouve, un développement que chaque jour voit grandir.

On nous écrit de Flensbourg (duché de Sleswig), le 27 août :

« On vient de terminer le chemin de fer de Tonningen à Flensbourg, qui traverse le duché de Sleswig dans toute sa largeur, et qui relie la mer du Nord avec la Baltique. Hier matin, les habitants de notre ville ont été agréablement surpris en voyant arriver directement par cette voie le premier convoi de Tonningen, dans lequel se trouvait, entre autres voyageurs de distinction, M. Peto, ingénieur civil anglais, qui a construit le chemin de fer. En signe de réjouissance, on a tiré des salves d'artillerie; les cloches de toutes les églises ont été mises en branle et ont sonné pendant deux heures. Le soir, les maisons des principaux commerçants et industriels de Flensbourg étaient illuminées. »

C. Devina.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
Orléans.	1,025,020 »	121,141	13.4
Nord,	909,625 »	90,061	11.0
Ouest,	185,517 »	8,571	4.8
Est	696,415 »	29,460	3.6
Lyon	590,090 »	102,863	21.1
Méditerr. (1),	222,719 »	41,759	23.0
Gd central,	186,161 »	21,840	13.2
St-Germain,	384,399 »	45,211	13.3

		Diminut. s. 1853. Totale	0/0.
Rouen,	275,783 »	14,890	5.3
Havre,	117,006 »	6,917	5.9

C. Devina.

(1) Sur le réseau entier.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Rouen au Havre. — Assemblée générale semestrielle, vendredi 29 septembre, à 3 heures. Déposer au moins vingt actions.

APPELS DE FONDS.

Midi et canal latéral a la Garonne.— Versement de 100 fr. par action, du 5 au 15 octobre, au Crédit Mobilier, place Vendôme, 15 ; à Bordeaux, allées de Tourny, 33.

Central Suisse. — Voir à la feuille d'annonces les numéros des 1,459 actions sur lesquelles le versement de 50 fr., appelé le 15 mai, n'a pas été effectué.

Victor-Emmanuel.— Versement de 50 francs par action, soit en un seul paiement, soit en deux ; 25 fr. du 1er au 10 octobre 1854, et 25 fr. du 1er au 10 janvier 1855.

PAIEMENTS D'INTERÊTS ET DIVIDENDES.

Journaux réunis. — Intérêts, 1er juillet.

Caisse et journal des chemins de fer. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Nord. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

Orléans. — 32 fr. 10 actions 1er et 2e emprunts, 25 fr. obligations 1852 et 1854 7 fr. 50.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

Lyon. — 31 fr. 25 actions. Dividende et intérêts en déduction du versement de 100 fr. appelé au 1er juillet.

Chemins du Midi. — 5 fr. actions intérêts.

Grand-Central. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

Lyon a la Méditerranée. — Obligations 5 0/0, 25 fr.; 3 0/0, 7 fr. 50 intérêts.

Crédit mobilier. — 25 fr. dividende.

Messageries. — 200 fr dividende.

Glaces de Montluçon. — 12 fr. 50 dividende

Genève. — 5 fr. actions intérêts.

St-Rambert. — 5 fr. intérêts.

Banque de France. — 112 fr. dividende.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Ponts-Vergniais. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Central Suisse. — Jusqu'au 10 septembre souscription à la première moitié des obligations 5 0/0, 18, rue Bergère.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

Préfecture de la Seine. — 1er septembre, à 10 heures du matin, 11e tirage des obligations de l'emprunt 1849.

C. Devina.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Denière.

Audience du 31 août.

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER. — DROIT DE CAMIONNAGE.

Le procès dont il s'agit a pour cause une somme de 2 fr. Mais il est d'une immense importance pour les chemins de fer, dont le trafic, ou transport des marchandises, prend tous les jours de si grands développements.

En fait, le sieur Maubourguet a expédié de Bordeaux, par le chemin de fer d'Orléans, une pièce de vin à l'adresse du sieur Bridou, à Paris. La lettre de voiture, datée du 27 août 1853, porte : « Lieu d'expédition, Bordeaux ; expéditeur, M. Bridou; lieu de destination, Paris, 18, rue Favart. »

Le colis ayant été présenté à M. Bridou avec un bordereau de 18 fr. 55 c., comprenant les frais de transport, les droits d'octroi, et 2 fr. pour camionnage de la gare d'Ivry au lieu de destination, il a refusé de payer la lettre de voiture, sous le prétexte qu'étant commissionnaire de roulage, on aurait dû lui livrer le colis en gare, et qu'il ne doit pas le camionnage.

Assigné devant le Tribunal de commerce, le sieur Bridou soutient que l'indication du domicile n'a pour but que de faciliter au chemin de fer le moyen de faire connaître au destinataire l'arrivée de la marchandise afin de le prévenir de venir la retirer ou de savoir à qui et où la livrer ; il invoque un arrêt de la Cour de cassation du 27 juillet 1852, pour prétendre que la livraison ne peut avoir lieu que de gare en gare.

Le chemin de fer d'Orléans soutient, au contraire, qu'en principe la lettre de voiture ou le bulletin d'expédition, ce qui est identique, ne portant pas la mention : *livrable en gare*, c'est à domicile que la livraison doit être faite pour éviter le reproche du retard et ne pas encombrer ses magasins ; que c'est surtout quand il s'agit, comme dans l'espèce, d'un seul colis, et non d'une quantité considérable de marchandises, que le camionnage est incontestable.

Le Tribunal, après avoir entendu M. Halphen, avocat, assisté de Me Lan, agréé du chemin de fer d'Orléans, et Me Vanier, agréé du sieur Bridou, a rendu un jugement qui repousse la prétention du sieur Bridou, le condamne à payer le camionnage et aux dépens.

Préfecture du département de la Seine.

VILLE DE PARIS.

Onzième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 25 millions.

Le onzième tirage des obligations de l'emprunt de 25 millions de la ville de Paris s'est fait aujourd'hui vendredi, 1er septembre 1854, à dix heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel-de-Ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt et aux annonces qui ont été faites dans le *Moniteur* du 16 août dernier.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 1,883 obligations. Voici les numéros gagnants :

Le nº 558, étant sorti le 1er, gagne la prime de 30,000 fr.

Le nº 17,185, étant sorti le 2e, gagne la prime de 15,000

Le nº 6,176, étant sorti le 3e, gagne la prime de 10,000

Le nº 18,922, étant sorti le 4e, gagne la prime de 7,000

Les nos 19,029, 5,751, 930, sortis les 5e, 6e et 7e, gagnent chacun une prime de 3,000

Les nos 1,934, 5,794, 15,347, 3,743, sortis les 8e, 9e, 10e et 11e, gagnent chacun une prime de 2,000

Les nos 18,204, 7,110, 23,673, 24,712, 12,780, 15,993, sortis les 12e, 13e, 14e, 15e, 16e et 17e, gagnent chacun une prime de 1,000

Les nos 13,630, 24,131, 21,277, 16,717, 4,519, 6,663, 12,677, 10,468, 12,214, 17,006, 6,651, 17,050, 19,506, 20,351, 11,328, 19,221, sortis les 18e 19e, 20e, 21e, 22e, 23e, 24e, 25e, 26e, 27e, 28e, 29, 30e, 31e, 32e et 33e, gagnent chacun une prime de 500

Enfin, le nº 17,858, sorti le 34e, gagne une prime de 1,191

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles aura lieu à présentation à la caisse municipale, à l'Hôtel-de-Ville, le 1er octobre prochain, en même temps que s'opèrera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

Pour extrait conforme au procès-verbal du tirage, en date du 1er septembre 1854.

Le Secrétaire général de la préfecture de la Seine,

CH. MERRUAU.

Comptoir d'Escompte de Paris.

Bilan au 31 août 1854.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse,	2,485,172 46	4,257,457 10
Espèces à la Banque de France,	1,772,284 64	
Portefeuille :		
Paris,	38,312,488 76	48,555,257 37
Province,	7,951,569 88	
Etranger,	2,291,198 73	
Bon du Trésor, non négociable,		6,666,500 »
Obligation de la ville, non négociable,		6,667,000 »
Comptes-courants :		
Paris,	»	4,488,649 88
Province,	3,407,800 30	
Etranger,	1,080,849 58	
Actions de la Banque de France,		215,978 65
Immeubles de la réserve,		479,522 95
Avances sur fonds publics et actions diverses,		296,200 »
Frais de premier établissement,		24,962 50
Frais généraux,		106,370 56
Effets en souffrance.—Exercice 1854-1855		16,224 51
Divers,		1,153,182 20
		72,927,305 52

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées,	20,000,000	33,333,500 »
Garantie de l'Etat,	6,666,500	
Garantie de la ville,	6,667,000	
Capital des sous-comptoirs,		3,654,084 30
Réserve :		
En espèces,	1,803,770 28	2,499,271 88
En actions de la Banque,	215,978 65	
En immeubles,	479,522 95	
Trésor public, son prêt subventionnel,		1,000,000 »
Acceptatians à payer,		16,744 38
Comptes-courants :		
Paris,	23,388,162 31	27,340,808 01
Province,	3,163,902 03	
Etranger,	788,743 67	
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers,	4,059,919 46	4,311,916 97
Par faillites du Tribunal de commerce,	251,997 51	
Dividendes à payer,		131,313 50
Profits et pertes,		513,135 40
Effets en souffrance des exercices clos,		14,992 04
Divers,		111,339 04
		72,927,305 52

Risques en cours au 31 août 1854.

Effets à échoir restant en portefeuille,	48,555,257 37
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir,	11,824,878 74
	60,380,136 11

Certifié conforme aux écritures :

L'un des Directeurs, PINARD.

Cahier des charges

Pour la concession du chemin de fer de la frontière de Belgique à Haumont.

(SUITE)

Art. 43. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de 5 000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 44. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fissent partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de 50 kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante (40) centimes.

Art. 45. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 46. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 44 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 47. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis eux et leurs bagages qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne de chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 48. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des con-

tributions indirectes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 49. Les concessionnaires seront tenus de fournir, soit à la station frontière, soit en tout autre point de la ligne qui leur serait désigné, tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités de la douane.

Ils devront, en outre, se soumettre à toutes les mesures que le gouvernement jugerait nécessaire de prescrire pour le service de la douane et transporter gratuitement les agents du gouvernement chargés de la surveillance des chemins de fer, en ce qui concerne la perception des droits et l'accomplissement des formalités de douane.

Art. 50. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour et de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais les voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes sera fixée d'accord entre cette administration et celle des travaux publics.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes ou son délégué.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôts des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêts de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés des postes chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange et à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 51. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 52. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 53. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 54 ci-après.

Art. 54. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 31.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se met pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnement de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 55. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 56. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 57. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer qui font l'objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

La limite du poids des chargements des wagons appartenant aux autres Compagnies et admis à circuler sur le chemin de fer, sera celle du poids adopté par la Compagnie pour ses propres chargements.

Art. 58. La Compagnie se soumettra, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 59. Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 60. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 61. Pour acquitter les frais mis à sa charge par l'art. 33 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor, une somme qui ne pourra pas excéder trois mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 62. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 63. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 64. Avant la signature du décret de concession, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de soixante-dix mille francs (70,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de 70,000 francs formera le cautionnement de l'entreprise.

Le cautionnement sera rendu à la Compagnie conformément à l'art. 31.

Art. 65. Les conventions à passer par le ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets de l'Empereur.

Art. 66. Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 16 août 1854.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 4 août 1854.

Présidence de M. VUIGNER.

M. LE PRÉSIDENT s'empresse d'informer la Société que l'état de la santé de M. Dulong, membre de la Société, blessé au chemin de fer d'Orsay, est aussi satisfaisant que possible et que tout fait espérer maintenant son prompt rétablissement.

M. FAURE reprend la suite de sa communication sur le drainage agricole. Il développe d'abord les considérations qui peuvent servir à déterminer *la position des drains* dans une étude de drainage, après avoir expliqué comment il convient de diviser les drains d'un même projet en *drains d'assèchement* et *drains collecteurs*.

Il fait voir que pour relever le plan du sol à drainer, il convient surtout de recourir à la méthode des *plans cotés*, à sections horizontales, parallèles. Le plan ainsi conçu et rédigé donne immédiatement les lignes de thalweg de la surface polyédrique ou du relief du sol, que l'on peut alors diviser en un certain nombre de plans divers et contigus, ayant chacun une inclinaison distincte. La ligne de plus grande pente de chacun de ces plans détermine la direction des séries diverses de drains d'assèchement parallèles. Pour motiver cette direction, M. Faure établit d'abord que les drains tracés suivant la ligne de plus grande pente doivent, pour une même longueur développée, assécher une superficie bien plus considérable ; il remarque ensuite que la direction générale des fissures qui s'établissent dans un terrain argileux dont les eaux peuvent trouver un libre écoulement est transversale à la pente du terrain.

M. Faure renvoie, pour l'intelligence complète des considérations qu'il vient d'indiquer, aux spécimens nombreux contenus dans les ouvrages déjà cités.

Les drains collecteurs, dans lesquels débouchent les drains d'assèchement dont ils recueillent le débit, doivent, par leur nature même, occuper toutes les parties du terrain vers lesquelles les eaux sont amenées par les faisceaux divers des saignées d'assèchement, c'est dire qu'ils suivront les lignes de thalweg suivant lesquelles le terrain à drainer a été divisé. Il est d'ailleurs presque toujours facile de procurer à chaque collecteur une pente suffisante pour l'écoulement, en le plaçant au besoin dans une direction un peu oblique par rapport au plan particulier dont il doit recevoir les eaux.

Abordant les considérations qui permettent de fixer *la profondeur des drains*, M. Faure insiste sur l'importance capitale de ce point de l'étude d'un projet de drainage. Il a été l'objet d'une polémique longue et sérieuse, qui s'est traduite en deux systèmes trop tranchés, trop exclusifs peut-être l'un et l'autre. D'une part, M. Smith de Deanston et ses partisans préconisaient une profondeur constante de 0^m,75, combinée avec un faible écartement, des saignées parallèles ; d'autre part, M. Parker fixait *à priori* une profondeur de 1^m,21, correspondante à des drains d'assèchement beaucoup plus écartés les uns des autres.

Mais, sans s'arrêter à des chiffres absolus et que rien ne justifie *à priori*, il est facile de reconnaître, en se rapportant aux considérations précédemment développées, que l'assainissement sera d'autant plus complet que le plan d'eau stagnante aura été plus abaissé ; lorsqu'on se rapporte d'ailleurs aux chiffres donnés par M. Leclerc sur l'exhaussement du plan d'eau dû à la seule capillarité, on reconnaît que la profondeur de 0^m,75, jadis fixée par M Smith et ses disciples, ne saurait répondre à un drainage complet, quelque rapprochées que puissent être les saignées parallèles d'un même plan ou d'une même division de drains.

Les avantages du drainage profond sont, en outre, faciles à motiver, si l'on se rappelle la forme affectée par le plan d'eau stagnante, après le drainage. On voit alors que les deux nappes inclinées et adossées, comprises entre deux drains parallèles et voisins, correspondront à un espacement d'autant plus considérable des deux drains parallèles, que chacun d'eux sera plus profond.

Ainsi, plus le drainage sera profond, moins grande sera la longueur développée des saignées parallèles composant une même division, pour un même effet produit, c'est-à-dire pour un même abaissement du point culminant des deux plans d'eau à inclinaison égale et inverse, compris entre deux saignées voisines.

Mais le drainage profond (système Parker) sera non-seulement *plus économique* que le drainage superficiel (système Smith), il sera encore et nécessairement *plus efficace*, parce que pour un même abaissement du plan d'eau stagnante il écoulera une quantité d'eau plus considérable dans un même temps. Ce fait, démontré expérimentalement, s'explique par cette considération que le réseau des fissures et crevasses, déterminé par la dessiccation dans la profondeur du sol drainé, est d'autant plus multiple, plus intense, que le volume de terre asséché est lui-même plus considérable.

M. Faure emprunte enfin à M Leclerc le mode suivant, qui semble très-rationnel pour déterminer le minimum de profondeur des drains :

Abaissement voulu de la couche stagnante, en contre-bas de la surface,	0^m,700
Pente par mètre du plan d'eau à 0^m,03 et sur une largeur de 7^m,50, correspondant à un espacement de 15^m, 0^m,225 ; d'où, pour une surélévation moyenne due à la résistance de frottement,	0 ,112
Relèvement du plan d'eau dû à la capillarité propre du sol,	0 ,400
	1^m,212

Ainsi, le raisonnement, basé sur les circonstances qui se produisent dans les terrains de compacité moyenne, conduit à une remarquable concordance avec le chiffre qui a servi de base aux adhérents de M. Parker.

La profondeur des drains doit varier d'ailleurs avec la nature des terrains, et la donnée 0^m,40, relative à la capillarité, varie sensiblement de la manière suivante, d'après M. Leclerc :

Sables siliceux à gros grains,	0^m,40
Sables fins,	0 ,60

Argiles,	0,45 à 0,75
Tourbes, terrains mous et spongieux,	1,71 à 2,00

On peut donc d'une manière générale, fixer ainsi la profondeur des drains :

Profondeur des drains dans les terrains :

Sablonneux,	1^m,21 à 1^m,46
Argileux,	1,26 à 1,56
Tourbeux,	1,71 à 2,00

M. de Cauville, l'un des agriculteurs français qui ont appliqué le drainage avec le plus d'intelligence, recommande avec une insistance toute particulière les drains profonds; et il fait voir, par des chiffres et des résultats empruntés à ses expériences, faites sur une échelle très-importante, que l'on obtient à la fois économie sérieuse de capitaux et augmentation des effets produits, en poussant à la limite du possible la profondeur des drains, tout en reculant proportionnellement leur espacement relatif.

La profondeur des drains collecteurs doit excéder de 0^m,05 à 0^m,08 celle des drains d'assèchement dont ils recueillent le produit.

M. Faure rappelle la loi récemment promulguée sur l'écoulement des eaux de drainage. Il en signale l'importance en faisant voir comment elle permet, même dans les pays où la propriété est le plus morcelée, de concevoir et d'exécuter le drainage des champs les plus resserrés. Il indique comment l'établissement des syndicats de propriétaires pourrait rendre des services importants, surtout en ce qui se rapporte à l'écoulement des eaux, soit par voie naturelle, soit par puits absorbant, soit même et au besoin par la création à frais communs d'un réservoir spécial et de machines élévatoires, destinées à élever les eaux recueillies, pour les utiliser ensuite, soit comme force motrice, soit comme agent d'irrigation.

L'*écartement* ou l'espacement des drains est, comme on l'a vu, intimement lié à leur profondeur, et dépend, comme celle-ci, de la nature du terrain qu'il s'agit d'assécher. L'expérience, seule, peut fournir une règle à cet égard. Voici les résultats qu'elle paraît indiquer :

Pour une profondeur de 1^m,21.

	Écartement.
Sable pur à gros grains,....	16^m,00 à 18^m,00
Sable ferrugineux..........	13,00 à 15,00
Argile ordinaire...........	9,00 à 11,00
Terrain tourbeux..........	11,00 à 14,00
Terrain crayeux...........	8,00 à 11,00

L'établissement des *conduits des drains*, les divers modes usités, leurs avantages ou leurs inconvénients respectifs, sont ensuite rapidement indiqués par M. Faure. Disant quelques mots des drains en *coulée de taupe*, de ceux avec conduits en terre ou en gazon, des drains à épaulement, de ceux dont le conduit est obtenu au moyen de mandrins en bois, il fait voir que ces modes divers ne sont applicables, en général, qu'à des sols d une nature particulière, d'une homogénéité presque complète; qu'ils sont d'ailleurs peu durables. L'établissement de ce genre de drains coûte jusqu'à n fr. 15 le mètre courant pour une profondeur de 1^m,00 environ, et la dépense par hectare varie de 170 fr. à 300 fr.

Il donne quelques détails sur les *drains à conduits en tourbe*, composés de deux pièces découpées dans la tourbe avec un outil de forme particulière, exposées à l'air et à une dessiccation lente ; sur les drains remplis avec de la paille, des fascines, des fagots ou bourrées, ou des perches. Ces divers matériaux se pourrissent d'ailleurs assez rapidement, les obstructions sont fréquentes, le travail des taupes y est très-actif.

Une opération de drainage doit satisfaire avant tout à des conditions de durée et de permanence incompatibles avec les divers modes dont il vient d'être question, et cette remarque suffit pour faire comprendre qu'une économie apparente ne doit pas conduire à préférer les divers systèmes à ceux qui, bien que plus coûteux, offrent des chances de durée et de fonctionnement régulier.

Les *drains avec conduits en pierraille* sont bien préférables, et ils peuvent être appliqués dans les localités riches en cailloux. On distingue les *drains à empierrement* ou *à pierres perdues*, les drains avec conduits en *plaquettes*. La tranchée, dont la largeur au fond est de 0^m,18 environ, est remblayée avec les matériaux d'empierrement sur une hauteur de 0^m,30 à 0^m,40. Les obstructions s'y produisent facilement, surtout quand les eaux sont ferrugineuses ou calcaires ; les pierres s'encrassent, la résistance au mouvement de l'eau est considérable, et, conséquemment, la pente du fond doit être relativement plus grande. En Angleterre, le prix de revient des *drains empierrés*, exigeant 0^m,007500 de pierraille par mètre courant, est de 21 à 30 centimes. C'est dire que ce système est généralement très-coûteux.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

(*La suite au prochain numéro.*)

PARTIE TECHNIQUE.

Locomotives articulées.—Systèmes français et autrichien.

§ VI. — CONCLUSIONS.

L'idée de franchir les fortes pentes au moyen des chemins de fer est très-ancienne. Dans le principe, on s'était appliqué à inventer des machines toutes spéciales pour ce but. En 1811 déjà, un brevet avait été pris en Angleterre pour une locomotive à roues d'engrenage sur les rails, et pendant très-longtemps le transport des houilles a été effectué, dans une certaine localité, avec des machines de cette espèce. Ce n'est qu'après une expérience de 12 ans qu'on s'est aperçu que l'adhérence des roues motrices était suffisante pour produire le mouvement de translation; mais, tout en se servant de locomotives, on construisit des machines à vapeur fixes pour remorquer les convois sur les fortes inclinaisons exceptionnelles. Quelque temps après, et de nos jours encore, on n'avait en vue que des moyens d'abaisser ces hauteurs par des ouvrages d'art, pour éviter l'emploi des machines stationnaires, et c'est à cette tendance surtout que sont dus les progrès dans la science des chemins de fer. Ce résultat une fois obtenu, on a cherché de nouveau à tracer de fortes pentes et des courbes de petits rayons, susceptibles d'être exploitées avec des machines puissantes et à roues accouplées. Aussi, dès que la possibilité a été reconnue de faire avec ces locomotives un service régulier sur les fortes pentes, les progrès dans ce mode d'exploitation ont été rapides, comme on peut le voir par le tableau ci-dessous, qui indique l'ordre chronologique de cette marche à partir de 1840 :

Désignation des lignes et de l'époque de l'exploitation au moyen de locomotives.	Evaluation des pentes en millimètres par mètre courant.	Longueur des pentes	Rayons des plus petites courbes
	millimètres	kilomètr.	mètres
Baltimore Ohio (Amérique).... 1840	1 : 64 = 15.	8.	300.
Baltimore Yorck (Amérique).. 1840	1 : 63 = 16.	6.	200.
Birmingham-Gloucester (Angleterre).......... 1840	1 : 37,5 = 27.	4.	300.
West-Greenbush (Amérique).. 1841	1 : 60 = 17.	7.	140.
Springfield-Stockbridge (Amérique) 1842	1 : 66 = 15.	10.	140.
Hazleton (Amérique)........1843	1 : 37,5 = 27.	3.	150.
Brunswick-Harzbourg (Allemagne) 1844	1 : 46 = 21.	1.	1000.
Saxe-Silésie...1845	1 : 55 = 18.	2.	400.
Baltimore-Ohio (embranchement) 1846	1 : 40 = 25.	8.	170.
Andrezieux-Roanne..........1846	1 : 34,5 = 29.	3.	300.
London-Croydon 1847	1 : 50 = 20.	8.	260.
Bavière-Saxe..1848	1 : 40 = 25.	7.	450.
Wurtemberg..1850	1 : 45 = 22.	6.	225.
Semmering...1854	1 : 40 = 25.	5.	180.

Le problème de l'exploitation des plans inclinés au moyen de locomotives est très-simple en apparence, mais il présente dans sa solution de nombreuses difficultés ; les fortes pentes impliquent presque toujours de petites courbes qui augmentent la résistance de traction en raison inverse du rayon. Cette résistance a trois causes :

1° La force centrifuge qui presse le rebord des roues contre les rails extérieurs ;

2° L'inégalité du chemin que deux roues fixées invariablement à un seul essieu ont à parcourir ;

3° Enfin, le parallélisme de deux ou plusieurs essieux attachés à un même châssis, et qui les empêche d'être placés dans la direction normale du mouvement.

Les effets de la force centrifuge peuvent être annulés par la surélévation du rail extérieur.

La deuxième cause peut être atténuée par le jeu de la voie et la conicité des roues, mais la conicité des bandages se perd après un certain usage. Il est donc nécessaire de mettre les roues sur le tour pour leur rendre le profil primitif.

Enfin, la troisième cause, le parallélisme des essieux, dépend de leur distance entre eux ; il atteint son maximum d'effet dans les voitures à quatre roues dont les essieux ont un grand écartement. Aussi, dans les voitures américaines, les essieux porteurs attachés à un train mobile

tournent autour d'une cheville ouvrière et suivent ainsi la courbure de la voie. Mais ces machines n'ont d'autre adhérence que celle des deux roues motrices.

Tels sont les obstacles, abstraction faite de la grande puissance de traction, qu'on a cherché à vaincre par le système articulé.

Toutes ces considérations se rattachent à celles de l'établissement des chemins de fer à bon marché ; car, en définitive, ces inclinaisons et leurs courbes pourraient être évitées par un développement de l'axe du chemin ; mais cela ne serait plus admissible dans les cas où l'exploitation ne rapporterait plus les intérêts du capital de construction.

Il n'y a jamais eu de règle précise dans la détermination de ces limites. En France, on fixait, il y a quelques années, dans les cahiers des charges, des rayons au minimum de 1,000 mètres et, dans des cas exceptionnels, de 800 mètres avec des pentes de 0^m,005 par mètre. Actuellement, on est descendu jusqu'aux rayons de 350 mètres avec une inclinaison de 10 et 15 millimètres par mètre courant. Dans ces conditions, le matériel rigide peut être employé sans inconvénient, ce qui n'a plus lieu, quand une fois les limites des courbes doivent être dépassées.

A ce sujet, on n'a fait sur les railways français qu'une seule tentative pratique par les voitures articulées de M. Arnoux, sur le chemin de fer de Paris à Sceaux. Les caisses sont supportées par un train mobile, comme l'avant-train des voitures ordinaires ; la locomotive et la première voiture sont guidées par quatre petites roues inclinées, ou galets directeurs, qui s'appuient contre les joues intérieures des rails.

Ces trains articulés, en usage depuis huit ans, seront-ils applicables aux lignes à grand trafic et à grande vitesse ? C'est là une question que le temps seul pourra résoudre.

A la première vue, il semble qu'on peut réaliser de grandes économies par l'adoption de ces voitures, qui circulent dans des rayons de 60 à 50 mètres.

Le système de l'articulation n'a pas encore donné lieu à des accidents ; il paraît même offrir des moyens préservatifs ; car dans cette rencontre inexplicable de deux locomotives qui a eu lieu dernièrement sur le chemin de Sceaux, il ne s'est produit qu'un choc sans déraillement. Il est possible que ce soient les galets directeurs qui aient maintenu les voitures dans la voie. Ce serait, — soit dit en passant, — un point à indiquer aux investigations des inventeurs. Les galets directeurs peuvent-ils dans le matériel rigide éviter le déraillement, et quel serait dans ce cas leur mode d'application ?

Quant aux grandes lignes, celle du Nord est la première qui ait fait des essais à cet égard ; on a intercalé un train articulé dans les convois ordinaires, et on n'y a remarqué aucun inconvénient, même avec des vitesses de 80 kilomètres à l'heure.

Si cette expérience n'est pas défavorable au système articulé, elle ne prouve pas non plus qu'il y ait avantage à remplacer le matériel rigide existant par le matériel mobile. En tout cas, les tentatives faites pour arriver à une circulation mixte seraient sans objet ; car il est inutile de chercher à employer le matériel articulé sur les grandes courbes ; d'un autre côté, le matériel rigide ne peut pas être employé sur les chemins dont le tracé est établi pour recevoir le matériel articulé. En outre, la question ne serait encore résolue qu'à moitié, attendu que les locomotives articulées du système actuel ne permettent pas l'accouplement au moyen de bielles ; sur le chemin de fer de Sceaux, on n'a employé qu'une seule paire de roues motrices. Ce manque d'adhérence des locomotives, qui est un obstacle sur les chemins à grand trafic, n'en est pas un sur la ligne de Sceaux, sur laquelle le mouvement des voyageurs est très-restreint, et celui des marchandises presque nul ; par conséquent, les rampes de 0^m,014 par mètre peuvent être franchies sans qu'on se trouve dans l'obligation de donner à la machine un poids excessif. Le seul avantage obtenu jusqu'à présent, en dehors de ceux de la facilité du tracé, se résume dans une économie des frais d'entretien des bandages des roues, laquelle peut être balancée par un surcroît de dépenses des pièces mobiles.

Il reste donc à approprier le matériel articulé aux chemins à grand trafic et à grande vitesse. M. Arnoux arrive à ce but, quant aux wagons, en adoptant quelques modifications qui consistent à transporter au-dessus des ressorts le système destiné à former la liaison et la convergence du train.

En second lieu, pour appliquer le principe de l'articulation aux locomotives, en leur donnant la flexibilité et l'adhérence nécessaires, on a imaginé de rendre les roues et les essieux moteurs d'un côté de la machine indépendants des roues du côté opposé ; ainsi chaque roue, et non plus chaque paire de roues, a son essieu indépendant, quoique fixe avec la roue. Les essieux moteurs d'un même côté sont accouplés et mis en mouvement par deux cylindres, l'un intérieur, l'autre extérieur, agissant sur des manivelles à angle droit pour chaque roue motrice. Cette dernière disposition a été prise pour éviter la co-existence de deux points morts qui rendraient le démarrage des trains impossible sans secours extérieur.

C'est d'après ces donnés que l'habile constructeur M. J. J. Meyer a été chargé, par la Compagnie d'Orsay, d'étudier et d'exécuter un modèle de locomotive.

Cette machine est à cylindres et à châssis extérieurs et intérieurs ; elle est à huit roues, dont les quatre intermédiaires sont adhérentes sans boudins et cylindriques, et les quatre extrêmes directrices, c'est-à-dire folles sur leurs essieux fixes, convergents au moyen de galets directeurs. — Pour utiliser la plus grande partie du poids dans l'adhérence, on a encore choisi les bielles rigides comme seul moyen pratique d'accoupler les roues. Le but qu'on s'est proposé est d'éviter les efforts perturbateurs de la marche et la perte si considérable d'adhérence et de puissance effective ; — perte qui est, dans toutes les machines ordinaires, le fait de la fixation de deux roues sur un même essieu.

Nous voici maintenant en présence de deux systèmes de locomotives pour remorquer des trains pesants sur les fortes pentes et les petites courbes : le système autrichien à chaînes ou à tender dépendant ; le système articulé ou système français.

La théorie a examiné ces questions sous toutes leurs faces ; il ne reste donc plus qu'à s'en référer à la pratique ; le chemin de fer de Sceaux vient d'être prolongé jusqu'à Orsay, en vue d'une application en grand du système Arnoux, — le Semmering est déjà livré à la circulation, et des expériences concluantes ne tarderont pas à être faites sur ces deux lignes.

EMILE WITH.

Forges.

SAINT-DIZIER.

Le moment des adjudications de bois est arrivé. Des cordes invendues sont offertes dans la Haute-Marne à 6 et 7 fr. suivant les localités ; dans les Vosges, à 5 fr. ; dans la Haute-Saône et la Côte-d'Or, à 7 fr. 50 et 8 fr., soit 40 0/0 de moins que l'an dernier.

En Angleterre, la fonte, remontée il y a quinze jours à 108 et 109 fr., n'a pas pu soutenir ce prix ; elle est redescendue à 102 et 103 f. malgré tous les efforts des détenteurs. Du côté de la Belgique, les affaires sont bien suivies ; les fabricants espèrent une nouvelle faveur.

A Saint-Dizier, il ne s'est rien passé de saillant en ce qui regarde les fers et les fontes.

Cours d'après les plus récents marchés : fers laminés, 330 fr. ; petit rond, 340 345 fr. ; fers battus au bois ou à la houille, 335 fr. ; essieux à la houille, 350 355 fr. ; machine au bois, 390 f. ; fil de fer csair 4 fr. 10 la botte. Fonte affinage (cours nominal) 152 50 et 155 fr. ; fonte pour moulage (suite d'affaires) 190 fr. le no 1 et 180 fr. le no 2.

Les boulons ont diminué, en moyenne, de 5 0/0.

Une baisse pèse lourdement sur la chaîne, les bas prix auxquels ont été amenés les ronds l'ont sans doute motivée ; cet article est descendu à 58 fr 60, suivant la qualité de fabrication ; les numéros 21 et 22 franco pour Paris, 60 62 fr. les numéros 23 à 25, 62 64 fr. les numéros 26 et au-dessus ; la reprise sur les petits ronds, espèrent les fabricants, aidera à relever les prix à un taux plus rémunérateur.

Les poids à peser ajustés ont subi aussi une baisse très sensible sans qu'aucune raison ait pu déterminer le mouvement. Voici les prix accordés à ce jour : Poids de 20 kil., 4 fr. 90 ; 10 kil., 2 fr. 60 ; 5 kil., 1 fr. 50 ; 1 kil., 36 c. ; 1/2 kil., 22 c. ; 2 hect., 13 c. ; 1 hect., 10 c. ; 1/2 hect., 7 c. ; rendu à Paris ou dans les localités où le transport est environ le même. On cite des marchés exceptionnels à des prix inférieurs.

PARIS.

Cuivre. — Les renseignements qui nous parviennent de la place de Londres sont toujours favorables. L'article est recherché à ce point que les affaires sont difficiles au taux de la dernière réunion. Sur le marché de l'Allemagne, le cuivre n'abandonne pas sa bonne position ; à Hambourg, ce métal a provoqué des affaires qui ont été bien suivies.

Paris conserve sa cote précédente :

		Par 100 kil.	
Cuivre	de Russie,	fr. 317	325
	d'Angleterre,	315	320
	d'Australie,	317	320
	du Chili,	295	
	de Suède,	312	315
	laminé jaune,	320	325
	laminé rouge,	350	355
	Minerai de cuivre,	320	325

Etain. — A Londres, l'étain anglais a rétrogradé à 143 fr., le Banca et l'étain des Détroits ont suivi le mouvement ; toutes ces sortes ont cependant donné lieu à des transactions assez importantes. A Rotterdam, diverses quantités ont obtenu, par continuation, 67 et 67 fl. 1/4, hausse sur les ventes publiques, ratifiée par

plusieurs marchés. Ces avis n'ont, jusqu'à présent, influé en rien sur la place de Paris, où les prix restent comme suit :

	Par 100 kil.
Etain anglais,	fr. 300
de Banca,	310
des Détroits,	305
Pérou brillant,	»
Pérou terne,	»

Plomb. — Les avis de Marseille n'ont rien signalé de marquant du côté de l'Espagne. De Londres on écrit que les affaires sont peu sérieuses et que les prix sont demeurés, sans modification, à 56 fr. 50 le plomb du pays. Rien n'est changé à la cote de la place de Paris.

	Par 100 kil.
Plomb de France,	fr. 66
d'Espagne,	66
d'Angleterre,	70
Plomb laminé,	75

Zinc. — Une correspondance de Breslau donne un avis favorable des derniers marchés. Le zinc de Silésie manque ; il est très demandé, et cette rareté met obstacle à de plus grandes opérations. Sur le marché de Hambourg, bonne tenue de prix. A Londres, les ventes sont actives et les cours en faveur, tant pour le zinc brut que pour le zinc en feuilles. Ces avis donnent de la fermeté aux diverses sortes sur les marchés de France. Mêmes prix à Paris.

	Par 100 kil.	
Zinc brut de Silésie,	fr. 59	
Vieille-Montagne,	65	66
Zinc laminé,	70	

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Glasgow, 26 août :

Le mouvement d'affaires sur la fonte en gueuses s'est assez bien soutenu, mais on n'a pas pu maintenir les prix de la semaine précédente Les cours ne peuvent pas s'établir d'une manière sérieuse. On a clôturé à 102 fr. 50 au comptant. L'exportation continue d'être très abondante ; ainsi on a chargé, pendant la semaine dernière, dans les différents ports de la Clyde, 3 millions 573,000 tonnes.

Prix des fers et charbons en Belgique.

La métallurgie continue à soutenir son état de prospérité. Fers et fontes maintiennent les prix avec espoir d'avance. Les charbons se tiennent très fermement à la cote ancienne.

Charleroi, 26 août :

Nos exploitations charbonnières ont reçu, ces jours ci, beaucoup de demandes de l'étranger et de l'intérieur du pays.

BOIS.

Les ventes de coupes de bois dans le département de la Haute-Marne sont annoncées pour les dates suivantes :

Langres, 3 octobre.
Chaumont, 7 octobre.
Vassy, 16 octobre.

Dans la Meuse, l'époque des ventes a été reculée ; ces adjudications sont définitivement fixées pour :

Le 16 octobre, à Bar.
Le 19 octobre, à Commercy.
Le 23 octobre, à Verdun,
Le 26 octobre, à Montmédy.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Correspondance.

M. R. S., à M. — N° 1, 2 et 3, faudra que le revenu atteigne 50 fr. au moins avant le partage. Le partage ne commencera qu'en 1860.

M. G., à Dunkerque. — N° 1, on croit environ 50 fr. — N° 2, oui, à dire d'expert. — N° 3, peu. — N° 4, c'est bien incertain.

M. A. H., à Nîmes. — N° 1, net, très-probablement. — N° 2, moitié ce que vous dites, moitié incapacité. — N° 3, au prix fixé, les chances de pertes sont nécessairement très-restreintes.

M. J. B., à Tours. — N° 1, Mulhouse. — N° 2, pas au dessus de 50 fr.

M. A. E. X. — N° 1, *Caisse et Journal des chemins de fer.* — N° 2, ceci est relatif à une appréciation pour les probabilités, dans le cas d'une paix brillante et définitive. — N° 3, oui, comme spéculation. — N° 4, le premier est préférable comme dividende, le second vaut mieux comme sécurité. — N° 5. non.

M. L., à Dreux. — N°s 2, 3, 4, 5, 8, comme spéculation. — N°s 3, 4, 5, 6, 7, 1, 2, comme placement. — N° 2, oui.

M. B. H., à Marseille. — N° 1, jamais. — N° 2, rien. — N° 3, attendez. — N° 4, achetez. — N° 5, vendez.

M F. E., à Lyon. — N° 1, sécurité complète. — N° 2, revenu très-élevé. — N° 3, mauvaise opération. — N° 4, mauvaise affaire. — N° 5, bonne affaire.

M. G., à Tonnerre. — A, mauvaise affaire. — B, oui. — C, Mulhouse. — D, nous persistons.

M. M. D., à Valenciennes. — N° 1, oui. — N° 2, du gouvernement. — N° 3, elles sont peu probables. N° 4, non.

M. X., à N. — N° 1, les combinaisons n'accroîtront pas la valeur au-dessus de 100 fr. — N° 2, non; — de la mauvaise situation de l'affaire — N° 3, rien n'est encore arrêté. — N° 4, parce que son avenir est plus incertain.

M. A. F., à Versailles — N°s 1 et 2, cette valeur n'a pas de cours. — N° 3, environ 35 fr.

M. L., à Nancy. — N° 1, Nord, Orléans, Lyon, Strasbourg — N° 2, non. — N° 3, bonne valeur. — N° 4, on négocie. — N° 5. non.

M. A. de J., à Bessan. — N° 1, affaire médiocre. — N° 2, à la situation embarrassée de la Compagnie.

M. E. D. — N° 1, il n'est pas connu. — N° 2, affaire encore indécise. — N° 3, elles pourront monter, mais les deuxièmes sont trop chères. — N° 4, affaire ordinaire, mais qui cependant pourra monter.

M. N. J, à Londres. — N° 1, environ 15 0/0. — N° 2, rien. — N° 3, bonne affaire. — N° 4, excellente.

M. W. L., à Troyes. — N° 1, attendez. — N° 2, achetez. — N° 3, bientôt. — N° 4, arbitrage douteux.

M. L. M., à Langres. — N° 1, cette opération serait bien hasardée, et il faudrait pour le succès des capitaux très-considérables. — N° 2, oui, si vous aviez les titres en portefeuille — N° 3, nous préférerions la lettre D. — N° 4, rien comme revenu ; l'accroissement du capital est peu probable.

M. Ch. S., à Tonnerre. — N° 1, 300 fr. — N° 2, 250 fr. — N° 3, 350 fr. — N° 4, 400 fr.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 27 août au 2 septembre 1854.

136,987 voyageurs	437,153 35
Bagages, marchandises, etc.	472.474 76
TOTAL	909,628 11

Semaine correspondante de 1853.

140,280 voyageurs	453,358 95
Bagages, marchandises, etc.	366,208 06
PRODUIT total	819,567 01

Recette totale du 1er janvier au 2 septembre

1854	25,688,066 09
1853	22,151,305 77
DIFFÉRENCE	3,536,760 32

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 27 août au 2 septembre 1854.

:6,316 voyageurs	154,480 70
Bagages, marchandises, etc.	121,302 75
TOTAL de la semaine	275,783 45
Semaine correspondante de 1853	290 674 05
TOTAL de l'exercice courant	2,285,574 90
Exercice correspondant de 1853	2,424,129 05

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 27 août au 2 septembre 1854.

20,012 voyageurs	59,398 15
Bagages, marchandises, etc.	57,608 25
TOTAL de la semaine	117,006 40
Semaine correspondante de 1853	123,924 10
TOTAL de l'exercice courant	2,511,041 70
TOTAL de l'exercice correspondant	2,462,425 30

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 27 août au 2 septembre 1854.

Grande vitesse) 68,681 voyageurs	310,040 95
Petite vitesse) Bagages, marchand.	280,049 65
TOTAL de la semaine	590,090 60
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	13,597,807 40
TOTAL	14,187,898 00
Semaine correspondante de 1853	487,227 10
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	12,698,189 57
TOTAL de l'exercice correspondant	13,185,416 67

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,138 kilom.)

Du 27 août au 2 septembre 1854.

Voyageurs	424,986 94
Bagages, marchandises, etc.	600,033 96
TOTAL	1,025,020 90
Semaine correspondante de 1853	903,879 53
Différence en faveur de 1854	121,141 37
Recettes du 1er janvier au 2 septemb	28,685,615 57
Recette correspondante de 1853	23,017,471 44
Différence en faveur de 1854	5,668,144 13

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 35e semaine.

Du 27 août au 2 septembre 1854.

Voyageurs	339,001 60
Marchandises	357,413 90
TOTAL de la semaine	696,415 50
Recettes antérieures	20,512,840 90
TOTAL GÉNÉRAL	21,209,256 40
35e semaine de 1854	696,415 50
Semaine correspondante de 1853	666,954 67
Différence en faveur de 1854	29,460 83
Exercice 1854	21,209,256 50
Id. 1853	18,571,743 84
Différence en faveur de 1854	2,637,512 56

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 27 août au 2 septembre 1854

Voyageurs	12,280 45
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,846 15
TOTAL	28,126 60
Recettes antérieures	1,045,365 35
TOTAL	1,073,491 95

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 28 août au 3 septembre 1854.

Ouest. — 17,577 voyageurs (gr. vitesse	76,027 56
(Petite vitesse)	44,477 88
TOTAL	120,505 44
Rive droite. — 46,288 voyageurs	38,133 10
Rive gauche — 39,138 voyageurs	26,878 60
TOTAL	185,517 14
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	80,303 20
Rive gauche	60,034 60
Rive droite	36,607 95
TOTAL	176,945 75

Recette totale du 1er janvier au 3 septembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche.	— 1854	4,956,504 42
Idem.	— 1853	4,317,135 43

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 20 au 26 août 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	75,191 15
Bagages et marchandises	101,854 25
TOTAL de la semaine	177,045 40
Semaine correspondante de 1853	180,959 75
Diminution	3,914 35

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	31,846 25
Bagages et Marchandises	13,827 45
Total de la semaine	45,673 70
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	222,719 10
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	6,898,635 58
Recette correspondante de 1853	5,423,926 22
Augmentation	1,474,709 36

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 20 au 26 août 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

21,483 voyageurs, grande vitesse	44,106 90
Petite vitesse	134,908 34
Services annexes	7,146 25
TOTAL	186,161 49

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	43 171 19
Petite vitesse	114,155 43
Services annexes	6,994 67
TOTAL	164,321 29

Recette totale du 1er janvier au 26 août

1854	5,993,953 93
1853	5,173,408 15

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'août 1854.

Voyageurs St-Germain	269,186		
id. Auteuil	249,759		
Total	518,945	Recettes.	274,919 45
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			109,479 65
		Total	384,399 10

Août 1853.

Voyageurs	316,440	Recettes	339,187 52
Différence en faveur de 1854			45,211 53

COMPARAISON :

Les huit mois de 1854 ont donné	2,158,472 44
La même période de 1853 a donné	1,799,720 46
Différence en faveur de 1854	358,751 98

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Août 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	85,535	48,406 15	1,070 05	49,476 20
1853	94,205	46,553 35	562 45	47,115 80
En faveur de 1854		1,852 80	507 60	2,360 40

(1) En faveur de 1853, 8,670 voyageurs.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du premier semestre de l'année 1854 est payable, à dater du 7 août courant, à raison de 27 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de 10 heures à 3 heures, sur la présentation des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	206	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2608
2018	1294	2339
2683	1314	2365
1030	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le vendredi 29 septembre 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, avant le 15 septembre prochain, de dix heures à trois heures pour retirer leur carte d'admission.

Ils auront à produire à cet effet leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,
G. de Lapeyrière.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Le versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai dernier, n'ayant pas été effectué sur les 1,450 actions dont les numéros suivent, avis est donné aux porteurs que, faute de se libérer, ils encourent la déchéance, aux termes de l'art. 15 des Statuts :

1051—1053 1056—1060 1236—1240 1381—1385 1471—1480 1501—1516 1538—1539 1544 1997—2006 2037—2056 2127—2136 2152—2176 2227—2231 2516—2525 2751—2755 2967—2986 2997—3000 5862—5870 5986—5967 6786—6795 6841 6867 6906 7009—7012 7038—7039 7535 8156—8160 8571—8570 9048—9050 9314—9323 9366 10386—10410 12606—12615 12811—12815 13171—13175 15571—15575 18751—18755 20286—20295 20361—20365 21671—21675 22586—22605 22856—22885 23171—23185 23456—23460 25971—25975 27266—27285 27546—27550 29146—29160 29691—29710 35251—35260 35521—35570 36266—36285 37411—37415 38351—38355 39026—39040 39106—39110 39226—39245 39941—39950 40281—40400 40301—40520 42841—42880 42961—42980 43021—43220 60001—60020 65701—65820 65921—65940 66081—66120 66221—66360 67021—67760 69161—69180.

Il reste, en outre, 35 actions : 12,841 à 12,845; 17,641 à 17,660; 21,316 à 21,325, sur lesquelles le versement au 15 mai n'a été effectué que pour moitié; le présent avis est adressé également aux porteurs de ces titres; il tiendra lieu de première mise en demeure.

Les versements sont reçus à Bâle, au siége de la Compagnie, et à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

Ce 2 septembre 1854.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Emprunt de 4 millions. — Émission de la première moitié en obligations à 5 0/0, avec préférence pour les actionnaires.

La souscription est ouverte à Paris jusqu'au 10 septembre, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Les administrateurs de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième versement, fixé à *cent francs* par action, s'effectuera du 5 au 15 octobre prochain, à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15; à Bordeaux, aux bureaux de la Compagnie, allées de Tourny, n° 33.

En vertu d'arrangements pris avec la société générale de Crédit mobilier, MM. les actionnaires auront la faculté de faire effectuer ce versement de 100 fr. par le Crédit mobilier, en déposant les titres à la caisse de cette Société.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. Pouzard'hieu.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre prochain, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, Le Prevost.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* qu'elle se charge de faire pour leur compte le versement de *cent francs* par action, appelé sur les titres de cette Compagnie, à partir du 5 octobre prochain. La durée des avances à faire est limitée à une année de cette date; l'intérêt est fixé à 4 0/0 l'an. — Le remboursement pourra se faire par anticipation, moyennant une bonification de 1/2 0/0 à la Société générale. — Les bureaux sont ouverts pour cette opération, à Paris, place Vendôme, n° 15; à Bordeaux, allées de Tourny, n° 33.

USINES DE SEPTÈMES.

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 16 des statuts, l'intérêt annuel de 5 0/0, soit 12 fr. 50 par action de 250 fr., sera payable dès le 1er octobre à la caisse de la Compagnie, à Marseille, ou chez MM. Alliez, Grand et Ce, banquiers de la Société, à Paris.

MM. LES ACTIONNAIRES

de la Société des FORGES DE CHATILLON et COMMENTRY sont convoqués en assemblée générale pour le mercredi 4 octobre prochain, à midi. Pour assister à cette assemblée, il faut être porteur de cent actions de cinq cents francs ou de cinquante actions de mille francs ou plus, qui seront déposées huit jours à l'avance au siége de la Société, à Paris, rue de la Grange-Batelière, n° 22, où il sera délivré, en échange, une carte d'admission nominative et personnelle.

VENTE IMPORTANTE.

Avis aux Compagnies de chemin de fer, aux constructeurs de voitures, aux ingénieurs, etc.

M. LEREW est chargé par MM. Fox, Henderson et Ce, de vendre à l'enchère, aux magasins mêmes, 34, Eastchap, Cité, le jeudi 5 octobre, à midi pour une heure de relevée, 70 matériels complets de voitures de chemins de fer, dont 34 de première classe et 36 de seconde classe, y compris tampons, tringles, doubles vis, boîtes à graisse, marches, fers pour siéges des gardes, lampes, portières et toutes les courroies nécessaires, champignons, etc., pour les garnitures intérieures; le tout de première qualité et de la meilleure main-d'œuvre. Ces matériels sont complets, à l'exception des roues, des essieux et des ressorts. Ils ont été construits pour des voitures propres à voies étroites, semblables à celles en usage sur le London et North Western railway. Les adjudicataires pourront obtenir des dessins et plans complets, à raison de 10 liv. st. par chaque lot. Les objets seront exposés quatorze jours avant la vente. Les catalogues seront prêts le 1er septembre, et se distribueront au Stork hôtel, Birmingham; à l'hôtel Royal, à Liverpool; à la salle des Ventes, Cité; sur les lieux et chez le commissaire-priseur, Cardington street, Hampstead road, London.

MANUFACTURES DE GLACES, VERRES A VITRE, CRISTAUX ET GOBLETTERIES,

rue de Jéricho, n° 3, à Bruxelles.

L'administration a l'honneur d'informer les actionnaires de la Société que, d'après le bilan arrêté le 30 juin dernier, et approuvé par MM. les commissaires, chaque action a droit, indépendamment des intérêts à 5 0/0, à un dividende de soixante-sept francs, payable à dater de ce jour à la caisse de la Société, à Bruxelles, ou chez MM. Mallet frères et Ce, banquiers, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 13, à Paris.

Bruxelles, le 2 septembre 1854.

L'Administrateur gérant,
J. Vander-Broeck.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Ouverture de la section comprise entre Chalon et Lyon. — *Modification au service d'été à partir du 17 août 1854.* — Heures des départs de Paris pour Melun : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 10 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Fontainebleau et Montereau : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Sens, Joigny, Tonnerre, Montbard, Dijon, Beaune, Chalon et Mâcon : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5, — 8 h. 35 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 h. 45. — Pour Lyon (Vaise) : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 45.

Des billets d'aller et retour, à prix réduits, seront distribués tous les jours à la gare de Paris, pour les gares de la ligne jusqu'à Montereau, et à chacune de ces gares pour Paris et retour ; à la gare de Lyon, pour les gares de la ligne jusqu'à Chalon, et à chacune de ces gares pour Lyon et retour.

Ces billets donneront droit de circuler dans tous les trains de la journée pour laquelle ils auront été délivrés, à l'exception des trains express.

Trains de plaisir à prix réduits, de Paris à Fontainebleau, les dimanches et jours de fêtes. Départ de Paris à 9 h. 30 du matin ; départ de Fontainebleau en retour sur Paris, à 9 h. 30 du soir.

Prix des places (aller et retour compris) : 1re classe, 6 fr. ; — 2e classe, 4 fr. 50 c. ; — 3e classe, 3 fr. 50 c.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE.

Service au 1er juillet 1854.

7 départs de Paris pour Rouen : 7 h. — 9 h. express. — Midi. — 4 h. — 6 h. (la semaine). — 8 h. — 11 h.

5 départs pour le Havre : 9 h. express. — Midi — 1 h. express — 6 h. (la semaine). — 11 h.

4 départs pour Dieppe : 9 h. express. — 1 h. express — 6 h. (la semaine) — 11 h.

3 trains express : 1° à 9 h. matin, en 2 h. 25 m pour Rouen. — En 4 h. 25 m. pour Dieppe, et en 5 h. pour le Havre.

2° A 1 h. en 4 h. pour Dieppe, et en 4h. 15 m. pour le Havre.

3° A 6 h. du soir (la semaine). — En 2 h. 30 m. pour Rouen, et en 4 h. 50 m. pour le Havre et Dieppe.

Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur, en 35 minutes ; à Caen, en 3 heures. — De Dieppe au Tréport, en 3 heures.

Voyage de Paris à Londres, par Dieppe et New-Haven (Brighton). Un départ tous les jours, le dimanche excepté. Trajet en une journée. 1re classe, 35 fr. ; 2e classe, 25 fr.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CREDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de rappeler au public qu'elle reçoit gratuitement en dépôt les titres ci-après, savoir :

Les actions de la Société générale de Crédit mobilier;

Les actions de la Compagnie des chemins de fer du midi ;

Les actions et obligations du chemin de fer Grand-Central ;

Les actions et obligations du chemin de Saint-Germain ;

Les actions de la Société des mines de la Silésie ;

Les obligations de Rhône-et-Loire et les titres de Saint-Etienne à Lyon.

Les dépôts s'opèrent, soit par des certificats nominatifs, délivrés aux porteurs, soit en compte courant.

Tout déposant titulaire de 25 titres a droit à l'ouverture d'un compte courant, et peut, dans ce cas, en disposer par des mandats directs, ou par des mandats de virement.

Les intérêts et dividendes touchés, sans frais, pour le compte des parties, sont payés sur mandats directs ou sur des mandats de virement.

COMPAGNIE ANONYME

Des Mines, Fourneaux, Forges et Laminoirs

DE LA SAMBRE.

Messieurs les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale du 4 septembre courant, après avoir entendu le rapport du Conseil d'administration sur la situation des affaires sociales, et approuvé les comptes, a fixé le dividende, pour l'exercice échu, à 48 fr. 70 c. par action.

Ce dividende, déduction faite de 5 fr., qu'ils ont touchés par anticipation, leur sera payé, à partir du 15 septembre courant, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte, à Paris.

Par le Conseil d'administration.

Le Secrétaire général de la Compagnie.

E. Lorentz.

ÉTABLISSEMENTS CAVÉ.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée annuelle, prescrite par l'art. 44 des statuts, aura lieu le lundi 18 septembre, à midi, au siége social, rue du faubourg Saint-Denis, n° 222.

Les propriétaires de 20 actions qui désireraient assister à cette assemblée devront déposer leurs titres et retirer leurs cartes d'admission chez MM. Béchet, Dethomas et Ce, banquiers de la Société, de 10 à 3 heures, avant le 15 septembre.

PRECIS D'AGRICULTURE

théorique et pratique, par MM. Payen et Richard, membres de l'Institut (Académie des Sciences) et de la Société impériale et centrale de l'agriculture. Deux beaux volumes in-8°. Prix brochés : 15 fr.

CHIMIE INDUSTRIELLE

(Précis de), par M. Payen, membre de l'Institut (Académie des Sciences), professeur au Conservatoire des Arts et-Métiers et à l'Ecole centrale des Arts et Manufactures. 2e édition, revue et augmentée. Un volume in-8° de texte et un volume de planches. Prix brochés : 15 fr.

Librairie de L. Hachette et Ce, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris.

IL A ÉTÉ PERDU

le 29 août 4 obligations foncières, de 500 fr. chacune, portant les nos 46,451 à 46,454. La personne qui les aura trouvées est priée de les rapporter à *la Caisse du Journal des chemins de fer*, 85, *rue Richelieu.*

Opposition a été faite à la Compagnie.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis ; le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (voie de *Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

NOUVEAU GUIDE

DE PARIS A NANTES

et dans ses environs. — *Un joli volume orné d'une carte et de dix jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr. — Broché, 1 fr. 50.

Visiter la Touraine, l'Anjou et la Bretagne dans un même *Guide du Voyageur*, c'est à coup sûr une bonne fortune. Tout a été dit sur la Touraine et sur l'Anjou, que l'on a justement nommés le beau jardin de la France. Notre Guide décrit les châteaux, les sites merveilleux de la Loire, du Cher, du Maine et les traditions laissées en si grand nombre par la royauté dans ces belles provinces.

Comme contraste et pour compléter ce tableau par une ombre grandiose, le Guide vous introduit ensuite dans la vieille et sévère Armorique, dans cette noble Bretagne, où les actions héroïques abondent. Les noms des ducs de Bretagne, le nom plus doux et non moins grand de la belle Anne de Bretagne qui apporta à la couronne de France, comme joyau d'épousée, sa grande province ; tout cela est resté dans les pages de l'histoire de France. Le *Guide de Paris à Nantes*, dans une succession de récits attachants, rappelle tout ce passé, et il offre à tous ceux qui le consultent une lecture pleine de charmes.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction); — les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000 ; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre ; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

TABLEAUX des **SALAIRES** ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.)

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples** et **d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

L'approche du coupon de semestre du 4 1/2 0/0 avait rendu ce fonds excessivement rare sur la place. Il avait monté à 101 30; mais les titres ayant reparu depuis quelques jours, on était revenu au cours de 100, et aujourd'hui le coupon a été détaché à 97 75, et l'on est resté à 97 50, ce qui, avec les 2 25 de coupon, revient au cours de 99 75.

L'emprunt de 1851 est presque toujours coté aux mêmes cours que le 3 0/0 et le 4 1/2 0/0, et il donne lieu à des affaires excessivement rares. C'est qu'il n'y a plus, en effet, sur la place qu'un très-petit nombre de titres, la plupart des porteurs ayant profité de la faculté de l'escompte pour convertir une partie de leurs titres en 3 0/0 ou en 4 1/2 0/0.

Les actions de la Banque de France sont faibles depuis quelques jours; elles ont rétrogradé de 15 fr., à 2,935. On pense que le prochain bilan présentera une nouvelle augmentation de l'encaisse et une réduction sur les portefeuilles. Ce résultat, qui se renouvelle depuis plusieurs mois, prouve clairement qu'il n'y avait aucun danger à réduire le taux de l'escompte de 5 0/0 à 4 0/0.

Les valeurs industrielles ont donné lieu à quelques affaires; mais leurs cours sont de nouveau en baisse, et les transactions sont devenues plus difficiles.

Les actions de chemins de fer se sont ressenties des variations de la rente. Leur liquidation s'est faite samedi dans les meilleures conditions. Il y a eu beaucoup de levées de titres, ce qui a empêché les reports de s'élever à de hauts cours. Les actions des grandes lignes étaient très-demandées au comptant. Cependant, comme beaucoup d'acheteurs s'étaient fait reporter pour le 15 septembre à des cours élevés, ils se sont effrayés du mouvement rétrograde de la rente, et leurs offres simultanées ont déterminé une réaction générale sur les prix, qui d'ailleurs tendent déjà à se raffermir.

L'Orléans était parvenu au cours de 1,260, mais il a rétrogradé à 1,245. Cependant, les titres de ce chemin sont toujours si rares que la baisse est difficile.

Les actions de Lyon ont atteint le cours de 985, et elles sont retombées à 970. L'écart se soutient toujours de 95 à 100 fr. sur les cours de cette ligne et ceux de la Méditerranée. Ce dernier chemin est revenu de 892 50 à 875.

Les actions du Midi étaient faibles depuis quelque temps, ce que l'on attribuait à la nouvelle que l'on allait faire un appel de fonds. Les acheteurs ont réalisé peu à peu leurs bénéfices, et il s'est même formé un fort découvert, et, hier, l'annonce du versement de 100 fr. ayant été publié dans les journaux, les actions de ce chemin, au lieu de continuer à fléchir, ont été vivement recherchées et se sont relevées tout à coup de 610 à 620.

Les actions de l'Est ont éprouvé peu de variations. Elles ont rétrogradé de 810 à 800, mais à ce dernier cours les demandes sont arrivées de tous côtés, et l'on a repris à 805. Les nouvelles actions de l'Est sont toujours lourdes, de 627 50 à 632 50.

Genève a éprouvé un mouvement de hausse d'autant plus extraordinaire qu'il avait lieu au moment où toutes les autres valeurs étaient en baisse; mais, après avoir fait 550, on a rétrogradé à 535. Quelques bruits de fusion ont été répandus, mais les négociations ne paraissent pas encore amenées à leur terme.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 31 août jusqu'à celle du 7 septembre.

Le 3 0/0 a monté au comptant de 73 75 à 74 35; il a rétrogradé à 73 25; il est resté à 73 30; on a fait à terme 74 65, et l'on est resté à 73 65.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 100 75 à 100 90 au comptant et à 101 30 à terme. Il est resté à 97 50, coupon détaché au comptant, et à 98 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,955 à 2,935.

Le Crédit mobilier a fléchi de 732 50 à 721 25; il est resté à 725.

Les actions du Nord ont monté de 857 50 à 867 50; elles ont fermé à 857 50.

Les actions de l'Est ont monté de 805 à 815; elles ont rétrogradé à 800; elles ont fermé à 801 25 au comptant et à 805 à terme.

Les nouvelles actions de l'Est ont fléchi de 633 75 à 628 75.

Lyon a monté de 972 50 à 982 50; il a fermé à 972 50.

La Méditerranée a monté de 882 50 à 892 50; elle est restée à 875.

Genève a monté de 525 à 547 50 au comptant et à 550 à terme; il est resté à 536 25.

Orléans a monté de 1,240 à 1,260; il est resté à 1,245.

Rouen a monté de 980 à 990; il est retombé à 965.

Le Havre est monté de 590 à 600; il est resté à 583 75.

Le Midi a fléchi de 622 50 à 610; il est resté à 617 50.

Le Grand-Central a fléchi de 518 75 à 510; il est resté à 511 25.

Saint-Germain a baissé de 715 à 710.

Cherbourg s'est tenu de 527 50 à 525; l'Ouest a fléchi de 670 à 665.

Samedi. — La spéculation, délivrée de la liquidation, s'est remise à la hausse. D'importants achats ont eu lieu, surtout au commencement de la bourse. Les achats se ralentissaient cependant au moment de la clôture. La liquidation des chemins de fer qui avait lieu aujourd'hui, s'est faite en hausse et dans de très-bonnes conditions. La rente 3 0/0 a monté de 74 à 74 35, et elle est restée à 74 30 au comptant; elle a varié à terme de 74 20 à 74 65, elle est restée à 74 50. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 100 90, et à terme de 50 c. à 101 30. La Banque s'est tenue à 2,950. Le Crédit foncier a monté de 5 à 630; le Crédit mobilier, de 7 50 à 737 50; le Comptoir national, de 2 50 à 585; les actions du Nord, de 7 50 à 867 50; l'Est, de 3 75 à 810. Les nouvelles de l'Est ont varié de 636 25 à 613 75. Lyon a monté de 5 à 980; Genève, de 1 25 à 527 50; Orléans, de 15 à 1,260; Rouen, de 5 à 980. Le Havre a fait 590. La Méditerranée a monté de 8 75 à 892 50; le Midi, de 5 à 626 25; le Grand-Central, de 3 75 à 518 75; Saint-Germain, de 5 à 720. L'Ouest s'est tenu à 670; Cherbourg, à 525.

Lundi. — La hausse a été tout à coup arrêtée par la réponse négative de l'empereur de Russie. Toutes les valeurs étaient offertes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 65 c. à 73 65, et à terme de 60 c. à 73 90. Le 4 1/2 0/0 a baissé de 40 c. au comptant à 100 50 et de 80 c. à 100 50 à terme. La Banque a fléchi de 5 à 2,945; le Crédit foncier, de 10 à 620; le Crédit mobilier, de 7 50 à 730; le Nord, de 5 à 862 50; l'Est, de 5 à 805; les nouvelles de l'Est, de 3 75 à 670; Lyon, de 7 50 à 972 50; la Méditerranée, de 7 50 à 885; le Midi, de 10 à 616 25; le Grand-Central, de 2 50 à 516 25; Saint-Germain, de 3 75 à 716 25. L'Ouest s'est tenu à 570. Orléans a fléchi de 15 à 1,245; Rouen, de 12 50 à 967 50; le Havre, de 625 à 583 75. Genève a monté de 8 75 à 536 25.

Mardi. — La baisse continue presque sans résistance, quoiqu'il y ait peu d'affaires. Toutes les valeurs ont été continuellement offertes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 73 25, et à terme de 45 c. à 73 45; le 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 100, et de 25 c. à terme à 100 25. La Banque de France est restée à 2,645; le Comptoir d'escompte, à 580. Le Crédit foncier s'est tenu à 520. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 722 50; le Nord, de 7 50 à 852 50; l'Est, de 1 25 à 803 75. Les nouvelles de l'Est ont monté de 1 25 à 631 25. Lyon a fléchi de 1 25 à 971 25; la Méditerranée, de 5 à 880; le Midi, de 1 25 à 615; le Grand-Central, de 6 25 à 510; Saint-Germain, de 3 75 à 712 50; Rouen, de 10 à 957 50; le Havre, de 3 75 à 580. L'Ouest s'est tenu à 670; Cherbourg, à 520.

Mercredi. — Le début de la bourse était meilleur par suite d'une hausse de 1/8 sur les consolidés anglais; mais à partir de deux heures les offres ont recommencé, et les cours ont été entraînés de nouveau. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 73 30; il a varié à terme de 73 65 à 73 30. Le 4 1/2 0/0 a varié de 100 15 à 100 05 au comptant, et il s'est tenu à 100 25 à terme. La Banque a fléchi de 10 à 2,935. Le Crédit foncier a monté de 2 50 à 622 50. Le Crédit mobilier s'est tenu à 722 50. Le Nord a varié de 857 50 à 855; l'Est, de 802 50 à 800; les nouvelles de l'Est, de 630 à 628 75; Lyon, de 975 à 970; la Méditerranée, de 877 50 à 873 75; Genève, de 545 à 535; l'Ouest, de 670 à 667 50; Orléans, de 1,247 50 à 1,245; Rouen, de 962 50 à 960; le Havre, de 580 à 577 50; le Midi, de 613 75 à 610; le Grand-Central, de 512 50 à 513 75; le chemin de fer sarde, de 465 à 466 25.

Jeudi. — La bourse a été meilleure. Toutes les valeurs ont un peu repris sur les cours de la veille. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 73 30, et à terme de 35 à 73 65. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 30 à 97 50, coupon détaché, et il est resté, comme la veille, à terme, à 98, coupon détaché. La Banque n'a pas été cotée. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 725; le Nord, de 2 50 à 857 50; l'Est, de 1 25 à 801 25; Lyon, de 2 50 à 972 50; la Méditerranée, de 1 25 à 875; Genève, de 1 25 à 536 25; le Midi, de 7 50 à 617 50. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 511 25. Le Havre a monté de 3 75 à 583 75. Orléans s'est tenu à 1,245; Rouen, à 965; Saint-Germain, à 710; l'Ouest, à 665; Cherbourg, à 525.

Vendredi. — Les valeurs ont été bien tenues, malgré une baisse de 3/8 sur les consolidés anglais. Il y avait une tendance générale à la hausse. Le 3 0/0 a varié au comptant de 73 60 à 73 50, et à terme de 73 55 à 73 80. Le 4 1/2 0/0 a fait 98. La Banque de France a fait 2,935; le Crédit mobilier, de 727 50 à 728 75; le Nord, de 857 50 à 860; l'Est, 806 25; les nouvelles de l'Est, 632 50; Lyon, de 977 50 à 975; l'Orléans, de 1,250 à 1,247 50; Rouen, 962 50; le Havre, 585; la Méditerranée, 875; le Midi, de 520 à 518 75, le Grand-Central, de 515 à 516 25.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 2 au 8 septembre 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 2 Compt.	Samedi 2 Terme	Lundi 4 Compt.	Lundi 4 Terme	Mardi 5 Compt.	Mardi 5 Terme	Mercredi 6 Compt.	Mercredi 6 Terme	Jeudi 7 Compt.	Jeudi 7 Terme	Vendredi 8 Compt.	Vendredi 8 Terme
710	6	99	100.000	400	tout	16 fr	janv. juillet	**Nord**	867 50	870	862 50	865	852 50	855	855	855	857 50	860	858 75	861 25
tout.		99	72.000	500	tout	27 fr 50 1er sem. 1854	août février	**Paris à Rouen**	990	975	987 50	»	957 50	960	965	960	965	962 50	962 50	»
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	**Rouen au Havre**	590	590	583 75	»	580	580	590	577 50	583 75	»	546 25	568 25
51	72	95	36.000	500	425	11 fr.	avril.	**Dieppe et Fécamp**	290	»	»	»	290	»	290		290	»	290	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	525	»	525	527 50	525	»	»	»	525	»	530	530
tout.	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50	octobr avril	**Saint-Germain**	720	725	710 25	715	712 50	»	710	710	710	712 50	715	712 50
tout	17	99	20 000	500	tout	15 fr.	janv juillet	**Versailles** (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	325	»	330	»
174	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	670	675	670	670	670	665	667 50	665	665	»	667 50	»
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	**Paris à Orsay**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1146	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	**Orléans**	1200	1201 25	1245	1252 50	1245	1247 50	1245	1240	1245	1247 50	1247 50	1247 50
927	721	99	250 000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb	**Est**	810	811 25	805	805	803 75	802 50	800	800	801 25	805	803 25	807 50
»	»	»	250.000	500	250	1 0/0.	»	**Id nouvelles**	633 75	637 50	630	630	631 25	630	628 75	627 50	628 75	»	632 50	632 50
380	512	99	240 000	500	350	37 f. 50	janv juillet	**Paris à Lyon**	980	981 75	972 50	975	971 25	971 25	970	970	972 50	973 75	975	976 25
»	227	99	80.000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Lyon à Genève**	527 50	530	535 25	537 50	547 50	540	535	532 50	534 25	537 75	537 50	537 50
455	612	99	90.000	500	300	16 fr	avril octobr	**Lyon à la Méditerr.**	»	882 50	885	880	880	877 50	873 75	872 50	875	875	875	878 75
»	950	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Chemins du Midi**	628 25	625	640 25	647 50	615	642 50	640	610	617 50	618 75	616 75	616 75
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	**Bordeaux à la Teste**	252 50	»	252 50		»	»	250	»	250	»	»	»
150	915	99	180 000	500	250	4 0/0.	janv. juillet.	**Grand Central**	514 75	520	518 25	510 25	510	512 50	513 75	513 75	511 25	513 75	510 25	515
	»	99	50 000	500	300	4 0/0		**St Rambert à Gren**	455	455	455	455	455	»	455	»	455	»	»	»
»	40	99	12.500	1.000	tout	25 fr 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»
»	30	99	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	**Anvers à Gand**	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»
»	»	99	110.000	500	100	1 1/2 0/0	mai novemb	**Sarde Victor-Emm**	462 50	»	465	»	467 50	»	466 25	»	465	»	465	»
			»	»	tout	3 0/0	22 juin	**Rentes** 3 0/0	74 31	74 50	73 65	73 90	73 25	73 45	73 30	73 30	73 30	73 05	73 10	73 60
			»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	**Rentes** 4 1/2 0/0	110 10	101 30	100 51	100 50	100	100 25	100 05	»	97 50	98	98	97 75
			250 m	95 25	»	3 0/0	22 juin	**Emprunt** 3 0/0	74 50	»	»	»	73 25	»	»	»	73 00	»	73 80	»
			»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	**Emprunt** 4 1/2 0/0	100 05	»	100 50	»	100 05	»	»	»	97 50	»	»	»
			113.350	1 000	tout	154	janvier juillet	**Banque de France**	2950	»	2945	»	2915	»	2935	»	»	»	2935	»
			120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	**Crédit mobilier**	737 50	740	730	731 25	722 50	722 50	722 50	721 25	725	727 50	728 75	730
			40 000	500	tout	38 1853 1854	janvier juillet	**Comptoir national**	585	»	580	»	580	»	580	»	580	»	580	»
			50.000	500	250	17 50	janvier juillet	**Banque foncière**	638	637 50	630	625	620	620	622 50	620	»	»	»	»
			100.000	1.000	200	3 0/0	mai novembre	D° **Obligations** Cert.	950	»	950	»	950	»	950	»	950	»	945	»
			»	500	400	3 0/0	mai novembre	D° **Obligations** de 500	445	»	445	»	445	»	445	»	445	»	440	»
			»	100	tout	3 0/0	»	D° **10e d'Obligations**	98 75	»	98 75	»	98 75	»	100	»	100	»	100	»

(1) Pendant la durée des travaux.

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 2 au 8 septembre 1854.

Date des emprunt	Nombre d'Oblig.	Délai de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.	Noms des compagnies	2	4	5	6	7	8
1851.	150 000	75 ans	375	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	**Nord-Boulogne**	310	310	311 25	310	310	310
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	**Paris à Lyon**	1030	1030	1030	1030	1030	1025
1852.	60 000	90 —	535	375	625	5 0/0	»	D°	**Lyon à la Méditerranée 5 0/0**	508 75	507 50	508 75	508 75	508 75	508 75
1852.	182.333	90 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	D° **Nouvelles 3 0/0**	305	303	303	305	312 75	312 50
D°.	.300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.	**Est**	505	505	505	512 50	512 50	510
1848.	10.010	43 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	**Saint-Germain** (nouvelles)	»	»	»	»	1125	955
D°	6.304	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	**Versailles** r. d.	»	»	»	»	»	»
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	**Ouest**	995	»	»	»	995	»
1853.	17.500	•• ••	1.070	750	1.250	5 0/0	»	D°	D° (nouvelles)	985	985	985	985	»	985
1842.	6.888	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°	**Paris à Orléans**	»	»	»	»	»	»
1848.	3.333	69 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°	D° (Nouvelles 1848)	»	»	»	1030	»	»
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1852)	313 75	312 50	315	»	312 50	»
1854	130 000	•• ••	273	75	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1854)	315	315	315	313 75	313 75	315
1845.	3.867	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°	**Paris à Rouen**	»	»	»	»	»	»
1847.	1.950	68 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1846.	15.010	75 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre	**Rouen au Havre**	985	985	»	»	985	»
1848.	5.000	87 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	D° (nouvelles)	»	1130	1130	»	1130	1130
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	**Grand-Central**	295	»	295	295	295	295
1853.	102.044	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°	**Rhône-et-Loire**	490	»	»	»	»	»
1853.	63.043	99 ••	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°	D° 3 0/0	»	295	312 50	»	»	»
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	**Strasbourg à Bâle** (nouvelles)	»	500	500	498 75	500	500

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 1 au 7 septembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	1	2	4	5	6	7
Nord	870 à 873	865 à 870	865 à 870	862 50 à 868 75	857 50 à 862 50	860 à 865
Paris à Strasbourg	900 à 905	900 à 906	905 à 910	905 à 910	900 à 905	900 à 905
Orléans	1225 à 1235	1200 à 1225	1200 à 122.	1200 à 122.	1200 à 1217 50	1200 à 1225
Paris à Rouen	975 à 1000	965 à 985	960 à 962 50	960 à 962 50	950 à 961 50	955 à 965
Rouen au Havre	575 à 590	575 à 580	580 à 587 50	580 à 587 50	580 à 587 50	580 à 585
Lyon	975 à 982 50	975 à 982 50	975 à 987 50	975 à 980	985 à 990	975 à 984 25
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours
Caisse [illegible]	500	120	Bras oc. ... Charbon	1/8000	301	[illegible]	500	575	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Mar tim.	12.000	32 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	50	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç ... d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.000	Layon et Loire	[illegible]	401	[illegible]	500	875	— Tricycles	800	175	Union des Ports. d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Bonnet n. i. v. m. a. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	25	— Batignollaises	1000	600	Mélusine ... d°	5000	14 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n. p.	»	170	Gaz anglais .. Paris.	2500	5200	Compagnie générale.	500	[illegible]	Sécurité ... d°	5000	23 0/0 b.
Houillère française	1.000	1300	Montchanin . Charbon.	5000	»	— français ... Paris.	500	1010	Lutéciennes	500	[illegible]	Sauvegarde ... d°	5000	0 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	215	Azincourt ... Charbon	1/1500	1200	— parisien	1000	1300	Sylphides	500	510	Océan ... d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes ... Asph.	1000	310	— Lacarrière. Paris	500	1050	Désirées	500	175	Chambre ... d°	10 0	22 0 0 b.
Vieille-Montagne	80	340	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Belleville	500	1100	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... d°	5000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1375	Seyssel franç. Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	375	Essonne .. papeterie	1000	»	Vigie ... d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	750	1007 50	Aveyron ... Forges.	3000	4100	— Ouest ... Passy.	500	650	Journaux réunis	500	540	Nationale ... Incendie.	5000	125 0 0 b.
Silésie ... Zinc.	375	371 50	Aubin ... Forges.	500	500	— Est .. Vincennes.	500	»	Le Siècle	[illegible]	400	Générale ... d°	5000	000 0/0 b.
[illegible] ... Zinc.	750	650	[illegible] ... Forges.	500	450	— Wazemmes	500	100	Docks L. Napoléon	250	214 50	Union ... d°	5000	40 0 0 b.
Corphalie .. Zinc.	1000	1056	Alais ... Forges	2000	1740	— [illegible]	1000	250	Palais de l'Industrie.	100	150	France ... d°	5000	35 0 0 b.
Tenès ... Cuivre.	100	60	Châtillon ... Forges.	500	500	— Amiens	500	400	Glaces de St-Gobain.	7.000	32400	Phénix ... d°	1000	600
Mouzaïa (Algérie)	100	39	Herserange .. Forges.	500	95	— Versailles	1000	175	— de Montluçon	500	500	Providence ... d°	2500	25 0/0 b.
Caronte (usine)	100	55	Monceaux ... Forges.	1000	1001	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1350 ex d.	Urbaine ... d°	5000	05 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/72113	610	Providence ... Forges.	1000	1200	— Cie centrale	500	100	— d'Aix-la-Chapelle	375	390	Confiance ... d°	5000	5 0 0 b.
Grand'Combe	1/2400	510	Loire et Ardèche Forg.	4000	5340	Mess. imp. serv. mar.	5000	9000	Lin Maberly	500	725 ex d.	Soleil ... d°	6000	90 0 0 b.
Saône-et-Loire Charbon.	500	361	Espérance .. Forges.	1000	615	— voitures	10000	10000	— Cohin	500	625	Nord ... d°	1000	9 0 0 b.
Blanzy .. Charbon.	500	»	Montigny .. Forges.	500	500	— Caillard	1000	900	— Pont-Remy	»	»	Globe ... d°	500	pair
Chazotte ... Charbon.	1/3500	631	Septèmes ... Usine.	250	145	Gondoles parisiennes.	80	115	— Gamaches	500	225	Nationale ... Vie.	5000	0 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	490	[illegible] ... Usine.	750	600	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2100	Richer ... Vidanges.	500	250	Générale ... d°	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	300	Cail ... Usine.	500	795	— ch. de fer.	300	225	Herbet ... Sucrerie.	500	500	Union ... d°	5000	7 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	150	Cavé ... Usine.	250	250	— Favorites	800	1800	Scarpe ... d°	250	»	Phénix ... d°	5000	3 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 739. 13e ANNÉE. — N° 37. SAMEDI, 16 SEPTEMBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

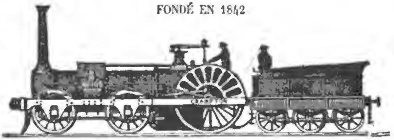
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

* L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 30 septembre sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La Banque de France publie dans le *Moniteur* de ce matin sa situation au 14 septembre 1854. Nous rapprochons, selon notre habitude, les articles principaux de cette situation de ceux fournis par les situations précédentes.

1854.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics.	Avances sur chemins de fer.	Billets en circulation.	Comptes courants.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.
Janvier.	295	403	43	85	643	153
Février.	281	411	38	63	624	153
Mars.	292	381	31	64	599	157
Avril.	369	382	29	56	595	202
Mai.	409	336	26	51	590	167
Juin.	470	292	25	49	583	206
Juillet.	451	275	25	52	601	143
Août.	474	260	24	53	609	176
Septembre	**498**	**241**	**25**	**53**	**606**	**149**

On voit que le chiffre des avances sur chemins de fer n'a pas varié. Les avances sur effets publics n'ont augmenté que de 1 million. Le portefeuille a diminué de 19 millions. L'encaisse a augmenté de 27 millions. Le compte courant du Trésor créditeur a augmenté de 8 millions. Il s'élève à 70 millions.

On peut encore qualifier cette semaine d'*expectante*. Il est évident, qu'outre la saison et la chasse, qui enrayent presque toujours les affaires à cette époque de l'année, la Bourse attend les nouvelles de l'expédition de Crimée pour imprimer aux cours une allure décidée. En huit jours, il y a eu baisse de 12 fr. 50 sur Orléans. Il est probable que cette valeur regagnera facilement ce qu'elle a perdu. Nous recommandons aux détenteurs des titres de cette ligne la lecture de l'article spécial que nous consacrons à l'explication de la baisse qui a affecté l'Orléans. Il y a eu hausse de 5 fr. sur la plupart des autres lignes, sauf sur le Nord, ainsi qu'on le verra dans le tableau suivant :

	7 sept.	14 sept.	Hausse.	Baisse.
3 0/0,	73 65	74 10	» 45	» »
Orléans,	1,247 50	1,235 »	» »	12 50
Nord,	860 »	857 50	» »	2 50
Strasbourg,	805 »	810 »	5 »	» »
Lyon,	973 75	978 75	5 »	» »
Méditerranée,	875 »	875 »	» »	» »
Rouen,	962 50	967 50	5 »	» »
Midi,	618 75	620 »	1 25	» »
Crédit mobil.,	727 50	732 50	5 »	» »

Les recettes de chemins de fer nous condamnent à répéter chaque semaine qu'elles augmentent. Lyon tient la tête cette fois-ci. L'augmentation sur cette ligne a été de 30.9 0/0. Ci-dessous le tableau de la progression des recettes brutes des principales lignes.

Lyon,	30.9 0/0.
Ouest,	29.2 0/0.
Méditerranée (1),	15.9 0/0.
Grand-Central,	15.8 0/0.
Nord,	12.0 0/0.
Orléans,	11.9 0/0.
Est,	3.9 0/0.

Havre,	1.1 0/0.
Rouen,	0.9 0/0.

Les nouvelles politiques se résument toutes dans l'attente de l'expédition de Sébastopol. Les plus sérieuses probabilités sont pour le succès, et l'homme d'affaires fait en cette occasion le même souhait que le citoyen.

F. Solar.

Chemin de fer d'Orléans.

La Compagnie du chemin de fer d'Orléans a fait connaître cette semaine que les intérêts à raison de 15 fr. par action, et la première partie du dividende fixée à 15 fr., ensemble 30 fr. par action, seraient payés à partir du 1er octobre prochain.

On sait que ce paiement est le résultat de l'exploitation pendant les six premiers mois de l'année expirant le 1er juillet. — L'année dernière, pour la même période, la somme distribuée s'est élevée également à 30 fr.; cependant les recettes étant beaucoup plus considérables, les actionnaires avaient espéré que pour le premier semestre de 1854, le dividende serait beaucoup plus élevé. — Sous l'influence de cette déception, le cours des actions, qui avait une tendance à monter, s'est subitement arrêté et a même éprouvé un mouvement assez sensible de réaction.

Nous croyons devoir fournir quelques renseignements à cet égard, qui expliqueront le chiffre de 30 fr. fixé pour la première répartition de l'année 1854.

Il ne faut pas oublier que le nouveau mode de distribution adopté par la Compagnie d'Orléans date de 1853. Dès l'origine, les administrateurs du chemin de fer d'Orléans voulurent, autant que possible, égaliser la somme à payer en octobre et avril; et, pour y parvenir, on distribua en octobre 1853 une somme supérieure au bénéfice réalisé du 1er janvier au 1er juillet. Nul n'ignore que ce semestre est le moins productif; or, les administrateurs, pour égaliser exactement les paiements à effectuer les 1er octobre et 1er avril, durent présumer des accroissements de bénéfice pour les six derniers mois, et, en effet, leurs prévisions se réalisèrent, et la Compagnie, non seulement put couvrir ce qu'elle avait payé en plus pour le premier semestre, mais encore distribuer 35 fr. pour le deuxième semestre de 1853.

Cependant la Compagnie reconnut bientôt le danger du système qu'elle avait adopté. En effet, si pendant le dernier semestre, et par une cause politique ou autre, les recettes se fussent affaiblies, la distribution aurait été d'autant plus réduite, qu'on avait, le premier semestre, distribué une somme plus forte que le bénéfice effectivement réalisé.

Nous nous empressons de reconnaître qu'en agissant ainsi, les administrateurs du chemin d'Orléans ont été dirigés par le désir de mieux faire, mais ce système avait des inconvénients graves, et c'est avec raison qu'il a été abandonné. A l'avenir, il ne sera distribué, à l'expiration de chaque semestre, que le bénéfice effectivement réalisé, c'est ce qui a été fait pour 1854.

Toutefois, ce changement de système n'expliquerait pas suffisamment la faiblesse du chiffre de 30 fr., comparativement à l'accroissement considérable de recettes, et nous devons compléter nos explications.

Et, d'abord, il a dû être prélevé l'intérêt des sommes dépensées pour les sections nouvellement exploitées, et, si nous sommes bien informé, nous n'exagérons pas, en fixant ce chiffre à environ 1,200,000 fr. pour le premier semestre, soit 4 fr. par action.

Il faut encore considérer que les sections nouvellement exploitées sont généralement peu productives; elles sont éloignées des grands centres de population, et il faut attendre, pour qu'elles rendent raisonnablement, que les éléments de trafic qu'elles renferment aient été développés; pour ces sections, les frais d'exploitation ne sont pas de 35 0/0; ils s'élèvent à un chiffre beaucoup plus considérable. Or, en admettant que ces sections accroissent les recettes pour le premier semestre d'environ 5 millions, si les frais d'exploitation, pour ces sections, atteignent 50 0/0, la somme nette ne s'élève plus qu'à 2,500,000 fr.; si, en outre, on diminue l'intérêt des sommes employées sur ces sections, qui, pour le semestre, représentent environ 1,200.000 fr., et enfin si on prend en considération que, pour 1853, la Compagnie d'Orléans avait, dans le but d'égaliser les paiements à effectuer en octobre et avril, distribué une somme plus considérable que le bénéfice réalisé, on comprendra qu'en se bornant à payer les bénéfices faits pendant le premier semestre, la Compagnie n'ait pu effectivement distribuer que 30 fr. par action; seulement les actionnaires peuvent légitimement espérer que pour le second semestre le bénéfice approchera facilement de 40 fr. par action, ce qui élèverait à 70 fr. le revenu total de l'année 1854.

J. Mirès.

(1) Sur le réseau entier.

Chemins de fer de la Méditerranée.

L'ouverture de la section d'Avignon à Valence avait fait espérer une augmentation sensible des recettes sur l'ensemble du réseau exploité l'année dernière; cependant les recettes, au lieu d'augmenter, ont subi, comparativement, chaque semaine une réduction assez considérable. Cette réduction est due à l'épidémie qui a sévi si fortement dans cette partie du Midi et ensuite à l'affaiblissement général des affaires. On avait cependant espéré que cet affaiblissement aurait atteint moins fortement des chemins qui jouissent de tout le mouvement que déterminent les graves affaires d'Orient.

Il est probable que l'ouverture entière de la ligne, qu'on avait annoncée pour la fin de l'année, et qui n'aura pas lieu avant le mois de mars prochain, rétablira la progression des recettes. En attendant, nous ne pensons pas que le dividende pour 1854 puisse dépasser et peut-être atteindre environ 10 fr. Si on ajoute l'intérêt à 4 0/0 des 300 fr. versés, soit 12 fr., le revenu pour l'année 1854 serait par conséquent de 22 fr. par action. Nous ne savons pas encore si l'incendie de la gare d'Arles, qui était assurée pour 500,000 fr., occasionnera une perte sensible à la Compagnie. On dit qu'il existait dans cette gare environ 700 tonnes de marchandises : en évaluant à 1,000 fr. la tonne les marchandises incendiées, dont la majeure partie était représentée par des balles de coton, on trouverait de ce fait une perte de 700,000 fr. environ. Le bâtiment est estimé de 100 à 200,000 fr.; il y aurait par conséquent de ce chef une perte de quelques centaines de mille francs, qui, si elle était supportée par l'exploitation, pourrait réduire de 3 à 4 fr. le dividende de 1854.

Quant aux appels de fonds, nous ne pensons pas que la Compagnie soit dans la nécessité d'y avoir recours avant la fin de l'année courante.

C. Devina.

Chemin de fer de Lyon à Genève

Des négociations qui paraissent très sérieuses ont été entamées entre la Compagnie du chemin de Lyon à la Méditerranée et celle de Lyon à Genève ; les bases d'une fusion paraissent leur avoir été soumises et ont même été discutées ; mais nulle solution n'a été prise encore. Il est possible que ces tentatives échouent, car cette opération retarderait, ou du moins rendrait plus difficile, la grande fusion des deux chemins de Paris à Marseille. En présence de ce grand intérêt, il serait bien possible que la fusion du Genève fût ajournée.

C. Devina.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

Par décision du Conseil général de la Banque de France, en date du 7 septembre courant, le Bureau des avances est autorisé à prêter sur les actions de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre.

Chemin de fer de Nevers.

L'absence des principaux représentants des Compagnies de Lyon, Orléans et Grand-Central a momentanément retardé la conclusion de cette affaire. Dans les dernières négociations, des offres très-brillantes avaient été faites à la Compagnie d'Orléans pour le rachat des sections au delà de Nevers; il paraît qu'elles ont été repoussées, et le chemin d'Orléans aurait même eu la pensée de de-

mander la concession d'un chemin direct de Nevers sur Lyon, ce qui formerait un troisième chemin sur cette dernière ville. Nous croyons que le gouvernement a repoussé cette demande ; toutefois, elle accuse des dispositions qui seraient inquiétantes pour l'avenir des chemins de fer, car nous entrerions dans la voie qui a compromis en Angleterre les principales entreprises des chemins de fer.

Nous espérons que les hommes éminents qui sont à la tête de cette grande industrie s'occuperont de consolider leur œuvre et non de la détruire, et que les rivalités soulevées par la concession du chemin de Nevers n'auront aucune conséquence fâcheuse pour l'avenir de nos voies ferrées.

En attendant, les négociations entre la Compagnie de Paris à Lyon et le Grand-Central paraissent devoir aboutir à un arrangement qui aurait pour résultat la construction du chemin de Nevers à frais communs entre le chemin de Lyon et le Grand-Central.

C. Devina.

Chemin de fer de l'Est.

Ouverture de l'embranchement de Metz à Thionville.

C'est la seconde ouverture que nous annonçons cette année sur la ligne des chemins de fer de l'Est : la première est celle de Gray et St-Dizier ; la seconde sera celle de Metz à Thionville. Elle a été indiquée par erreur pour le 17 septembre. Le 15, on livrera la ligne à la circulation pour le service des voyageurs et dix jours plus tard, le 25, pour le service des marchandises. Il y a près de huit jours que la pose des rails est terminée entre Thionville et Hagondange. Un convoi d'essai a parcouru la ligne pendant qu'on achevait de jeter le ballast.

Quant à une inauguration, il n'y en aura pas ; aucun convoi spécial ne partira de Paris le 24. Seulement, les habitants de Thionville profiteront de la coïncidence des fêtes patronales de leur ville pour solenniser l'inauguration d'une ligne qui doit leur ouvrir des communications nouvelles et accroître si fort leur prospérité.

C. Devina.

Chemin de fer de l'Ouest.

Versailles (rive droite.)

Aux différentes stations que dessert la section de l'Ouest de Paris à Versailles, rive droite, les voyageurs étaient naguère obligés de traverser de plain-pied la voie, soit pour prendre les billets aux guichets de distribution, soit pour aller attendre les convois.

Plusieurs de ces stations, et surtout celles de Saint-Cloud et de Ville-d'Avray, sont encombrées tous les dimanches de voyageurs attirés soit par les eaux de Saint-Cloud, soit par les steeple-chase de la Marche, ou, à défaut de ces fêtes, par la beauté des sites. Quoique la nécessité de traverser la voie de plain-pied ne dût pas présenter de grands dangers, attendu les précautions prises par la Compagnie, l'imprudence des voyageurs, toujours pressés d'arriver, a été cependant la cause de quelques accidents. Les règlements qui défendent de traverser les voies à l'approche d'un train ont plus d'une fois été enfreints. L'observation des règlements était pourtant d'autant plus nécessaire que, pendant les jours de fête, passent de nombreux trains supplémentaires. C'est à l'approche d'un de ces trains que, l'année dernière, un jeune homme, malgré l'opposition d'un gardien, s'élança sur les rails pour traverser la voie, et fut tué.

Pour éviter le retour de pareils accidents, la Compagnie a imaginé un moyen aussi simple qu'efficace : elle a fait transporter à chaque station des passerelles en bois, toutes préparées, qui ont été montées successivement en très-peu de temps. Les voyageurs traversent désormais la voie sur la passerelle, et bien qu'ils trouvent désagréable de monter et de descendre, ils finiront par sentir qu'on peut bien payer sa sécurité par un peu de peine. Ces passerelles sont larges de 3 mètres environ ; les marches en sont grandes, et la circulation même d'un grand nombre de personnes à la fois a lieu facilement. A Saint-Cloud seulement, la passerelle s'appuie contre le tunnel, ce qui augmente encore sa solidité. C'est la première ligne qui ait adopté un tel système. Cette innovation est d'un bon exemple. Construites aujourd'hui en bois, la forme de ces passerelles est un peu massive ; mais le bois pourra être remplacé par de légères constructions en fonte. La dépense n'a certainement pas été bien forte et ne représente pas le préjudice financier que peuvent porter aux compagnies les accidents graves qui se sont produits trop souvent.

C. Devina.

Chemin de fer de Paris à Lyon

M. l'ingénieur en chef de la Compagnie de Lyon vient d'être autorisé par un arrêté de M. le préfet du Doubs, daté du 5 septembre, à commencer les études des tracés des diverses lignes de Châlon à Dôle, Lons-le-Saulnier à Dôle ou Besançon, et de Bourg à Lons-le-Saulnier sur le territoire du département du Doubs.

Emprunt de 250 millions.

Par arrêté du ministre des finances, en date du 2 septembre courant, les souscripteurs de l'emprunt de 250 millions sont admis à payer par anticipation, avec escompte à 4 0/0 par an, tous les termes de cet emprunt qui restent à échoir.

Crédit foncier de France.

Le 22 courant, à midi, aura lieu à l'Hôtel-de-Ville, le troisième tirage semestriel, pour 1854, des lots afférents aux obligations du Crédit foncier de France. Il y aura neuf lots :

Le 1er numéro sortant gagnera	100,000 f.
Le 2e —	50,000
Le 3e —	50,000
Le 4e —	20,000
Les 5 numéros suivants gagneront chacun 10,000 fr., ci	50,000
Total des lots	270,000 f.

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 14 septembre 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	328,669,903	60
Numéraire dans les succursales.	469,684,295	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	396,003	75
Portefeuille de Paris, dont 48,774,399 fr. 20 provenant des succursales....	107,061,016	24
Portefeuille des succursales, effets sur place............	134,929,805	»
Avances sur lingots et monnaies	568,300	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	825,783	»
Avances sur effets publics français....................	49,314,536	10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	6,128,950	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	40,206,600	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales...........	13,697,620	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..............	65,000,000	»
Rentes de la réserve.........	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	55,516,059	82
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	3,793,687	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	547,899	25
Divers.....................	69,843	40
	960,410,304	86

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque........	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque..............	465,268,400	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	141,486,650	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	5,950,780	50

Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	11,622,535 »
Compte courant du Trésor créditeur..................	70,204,547 75
Comptes courants de Paris....	114,568,754 59
Comptes courants dans les succursales..................	34,696,064 »
Dividendes à payer..........	1,049,434 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	2,949,563 85
Droits de garde.	14,774 10
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	946,188 68
Effets en souffrance.........	170,160 82
Divers......................	3,618,001 18
	960,410,301 86

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,
Comte D'ARGOUT.

Chemins de fer hollandais.

On écrit de la Haye, le 12 :

« Les travaux de l'embranchement du chemin de fer rhénan près de Rotterdam avancent rapidement. Déjà un voyage d'essai a été fait sur une grande partie du parcours. On travaille aussi activement au bâtiment de la station provisoire. »

Chemins de fer suisses.

GRISONS. — Les travaux du chemin de fer du Sud-Est se poursuivent avec activité sur la première section (Rorchach-Coire) et sur l'embranchement Sargans-Rapperschwyil. Il y a tout lieu de croire que les entrepreneurs redoubleront même de zèle pour que l'exploitation puisse commencer le plus vite possible. Plusieurs ingénieurs sont déjà occupés aux études préliminaires sur la ligne Luckmanier.

Chemins de fer indiens.

Le dernier courrier de l'Inde annonce que la construction du chemin de fer du Bengale est poussée avec une grande activité. Une locomotive remorquant un train d'essai a parcouru une courte section qui venait d'être terminée. Ce spectacle, nouveau pour les Indiens, a produit sur eux une grande impression ; ils ne comprennent point par quel mécanisme était entraîné le char de feu qui glissait rapidement sur les rails. La foule émerveillée pensait qu'un simple ordre de lord Dalhousie avait suffi pour mettre le train en mouvement. Les Anglais profitent de ces naïves illusions. Ils ne gouvernent l'Inde que par le prestige; ils ne pourraient avec une poignée de soldats européens conserver leur conquête, s'ils ne frappaient en même temps par l'éclat de leur supériorité intellectuelle et par les prodiges de la science l'imagination de leurs sujets. C'est en étonnant les indigènes qu'ils les tiennent soumis. Le télégraphe électrique et les chemins de fer, voilà deux grandes innovations qui sont destinées à seconder la politique des Anglais dans l'Inde, en même temps qu'elles exerceront une influence très-sensible sur la prospérité matérielle du pays.

Recettes de la semaine.

Lignes.	Recettes brutes.	Augment. s. 1853 Totale	0/0.
ORLÉANS.	977,989 »	67,742	11.9
NORD,	901,106 »	97,642	12.0
ROUEN,	275,689 »	2,569	0.9
HAVRE,	119,529 »	1.370	1.1
OUEST,	197,609 »	44,778	29.2
EST	703,388 »	26,565	3.9
LYON	622,582 »	147,039	30.9
MÉDITERR. (1),	210,815 »	29,998	15.9
Gd CENTRAL,	201,105 »	27,475	15.8

C. DEVINA.

(1) Sur le réseau entier.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

ROUEN AU HAVRE. — Assemblée générale semestrielle, vendredi 29 septembre, à 3 heures. Déposer au moins vingt actions.

Nous avons donné, dans notre dernier numéro, les obligations sorties à ce tirage.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS.— Obligations de l'émission de 1854. Versement de 100 fr. au 1er octobre; à défaut du versement le 15, l'intérêt de retard à 5 0/0 sera dû à partir du 1er octobre.
On peut verser depuis le 15 septembre.

MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.— Versement de 100 fr. par action, du 5 au 15 octobre, au Crédit Mobilier, place Vendôme, 15 ; à Bordeaux, allées de Tourny, 23.

CENTRAL SUISSE. — Voir à la feuille d'annonces les numéros des 1,459 actions sur lesquelles le versement de 50 fr., appelé le 15 mai, n'a pas été effectué.

VICTOR-EMMANUEL.— Versement de 50 francs par action, soit en un seul paiement, soit en deux ; 25 fr. du 1er au 10 octobre 1854, et 25 fr. du 1er au 10 janvier 1855.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

JOURNAUX RÉUNIS. — Intérêts, 1er juillet.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

NORD. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

ORLÉANS.— 1er octobre, 15 fr. intérêt et 15 fr. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende. Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, payable le 1er octobre.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. actions intérêts.

GRAND-CENTRAL. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.
Dépôt des titres à partir du 20 courant.

CRÉDIT MOBILIER. — 25 fr. dividende.

MESSAGERIES. — 200 fr. dividende.

GLACES DE MONTLUÇON. — 12 fr. 50 dividende

GENÈVE. — 4 fr. actions intérêts.

ST-RAMBERT. — 4 fr. intérêts.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts à 0/0.

BANQUE DE FRANCE. — 112 fr. dividende.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PONTS-VERGNIAIS. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ROUEN. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

PRÉFECTURE DE LA SEINE. — 1er septembre, à 10 heures du matin, 11e tirage des obligations de l'emprunt 1849.

C. DEVINA.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 4 août 1854.

Présidence de M. VUIGNER.

(Suite.)

Après avoir donné quelques indications sur les drains avec conduits en briques ordinaires, ou en briques de formes spéciales, M. Faure s'occupe des drains avec conduits composés de *tuiles et semelles* fabriquées à la machine. Depuis vingt-cinq ans, le prix de ces tuiles de drains s'est abaissé de 112 fr. 50 c. le mille à 37 fr. 50 c., prix actuel. Ce genre de conduits, lorsque la pose a été faite avec soin, est durable et satisfaisant; mais il n'a plus de rai-

son d'être, pour ainsi dire, depuis l'introduction des *conduits en tuyaux jointifs*.

L'usage des tuyaux dans l'établissement des conduits de drains remonte à 1808, et M. John Read a l'honneur d'avoir le premier proposé et réalisé cette immense et féconde amélioration. Sans qu'il soit besoin de décrire les formes nombreuses et diverses qui ont été proposées et appliquées, il suffit de dire que la forme circulaire est, sans contredit, la meilleure, la plus économique, la plus rationnelle. M. Parker a démontré par des calculs suffisamment rigoureux, qu'une ouverture de $0^m,025$ est très-généralement suffisante pour les conduits des drains d'assèchement. Ainsi, admettant des drains espacés de 20 mètres, des tuyaux de $0^m,025$ de diamètre intérieur, $0^m,30$ de longueur, si l'on se propose de faire écouler en 48 heures (durée expérimentale) la quantité d'eau correspondante à une très-forte pluie de 12 heures (soit une hauteur d'eau de $0^m,01$), on reconnaît que chaque joint devra livrer passage à 60 litres d'eau ou à $1^l,25$ par heure. L'épaisseur des joints est de $0^m,002$ sensiblement; l'eau s'introduit sur les trois quarts du contour d'un joint; la section libre est donc supérieure à $0^m,0001$, ou vingt fois plus grande que celle qui serait strictement nécessaire.

L'usage des *manchons* ou colliers ne saurait être trop recommandé, surtout quand la terre du fond est molle, facile à entraîner.

Les tuyaux des drains collecteurs ont, en général, $0^m,05$ à $0^m,08$ d'ouverture, et selon la quantité d'eau qu'ils doivent écouler, on compose le conduit du collecteur de 1, 2 ou même 3 tuyaux juxtaposés.

Quant aux avantages de la forme circulaire, ils résultent surtout de ce que, pour une quantité de matière donnée, la section libre est un maximum, tandis que la résistance à l'écoulement est un minimum, et, qu'en outre, la résistance aux pressions extérieures est un maximum pour une épaisseur donnée. Donc, économie dans le prix d'achat et de transport.

Les obstructions y sont moins fréquentes que dans toute autre forme de conduit; la pose en est plus rapide, plus sûre, plus exacte.

On peut donc dire, sans hésitation, que le drainage exécuté avec conduits en tuyaux jointifs est à la fois le plus parfait et le plus économique entre tous. Si l'on compare ses prix de revient avec ceux des autres systèmes, on trouve assez généralement les résultats suivants, selon M. Leclerc :

Prix du drainage avec conduits en tuyaux jointifs. 1
Prix du drainage avec empierrement. 2
Prix du drainage avec briques ordinaires 3
Prix du drainage avec briques creuses. 1,5
Prix du drainage avec tuiles et semelles 1,2

Le mètre courant de conduits en tuyaux coûte de $0^f,06$ à $0^f,08$.

La durée d'un drainage avec conduits en tuyaux jointifs, bien établi, doit être indéfinie si les tuyaux sont de bonne qualité et si la pose a été opérée dans toutes les conditions voulues.

Pour fixer les idées en ce qui concerne *la pente à donner aux drains et à leurs conduits*, il suffit de remarquer que les drains doivent être établis avec la pente nécessaire et seulement suffisante pour que l'eau puisse s'écouler après avoir vaincu les résistances diverses dont il a été question. Il importe d'ailleurs, on le conçoit, de ménager cette pente avec le soin le plus scrupuleux. La pente des conduits en tuyaux ne doit pas descendre au-dessous de $0^m,002$ par mètre; celle des conduits en empierrement ne doit pas être au-dessous de $0^m,005$. Quand l'inclinaison du sol à la superficie est assez considérable, le fond des drains d'assèchement peut être établi parallèlement à la surface, dont il suit alors les ondulations principales. En terrain plat, on crée une pente artificielle en diminuant graduellement la profondeur des saignées depuis l'origine jusqu'au collecteur. Quant aux drains collecteurs, leur pente ne doit jamais être abaissée au-dessous de $0^m,002$ par mètre, et il convient généralement d'augmenter cette pente, quelle qu'elle soit, sur une longueur de quelques mètres en avant de la décharge, afin de produire, au débouché, une sorte de chasse par accroissement brusque de la vitesse. Une précaution du même genre peut être observée avec avantage sur les drains d'assèchement et pour une longueur de 2 à 3 mètres en dessus du point où ils viennent rencontrer le collecteur.

Lorsqu'on se préoccupe de *la dimension à donner aux conduits des drains*, le calcul fait reconnaître qu'une conduite de $0^m,025$ de diamètre, avec pente de $0^m,003$ par mètre, peut débiter en 24 heures 30,384 litres d'eau, c'est-à-dire une quantité égale à celle qui tomberait dans le même temps sur une surface de 84 mètres de long sur 15 de large, en supposant une pluie assez intense pour fournir en 24 heures une hauteur d'eau de $0^m,025$; de là une limite pour la dimension des tuyaux d'assèchement, et en même temps un moyen de calculer la section des conduits collecteurs ; mais il importe, dans tous les cas, de ne pas excéder les sections d'écoulement nécessaires et suffisantes, parce que les obstructions se produisent d'autant plus facilement, que la section libre du tuyau est plus considérable. En général, un tuyau collecteur de $0^m,050$ de diamètre suffit pour écouler l'eau recueillie par les drains d'assèchement répandus sur une superficie de un hectare et demi, et un tuyau de $0^m,08$ pour une superficie de 4 hectares.

La longueur des drains doit être réglée relativement au volume d'eau que chacun d'eux doit recevoir et écouler. M. Leclerc, en supposant que les pluies ordinaires correspondent à une hauteur d'eau de $0^m,01$ en 24 heures, que la portion filtrée à travers le sol est égale à 0,743 de la masse tombée, et que les saignées doivent écouler cette quantité d'eau en 36 heures, a établi un tableau dans lequel nous prenons quelques chiffres seulement.

Tuyaux de $0^m,025$.

Écartement des drains.	Longueur pour une pente de $0^m,002$	Longueur pour une pente de $0^m,005$
7 m.	$130^m,69$	$225^m,92$
12	76 ,41	132 ,09
15	61 ,13	105 ,67

Lorsque l'on veut excéder ces longueurs, il faut et il suffit de composer le conduit d'un même drain avec des tuyaux de diamètre croissant par zones. Il est bon cependant de ne pas dépasser une longueur de 200 à 250 mètres pour un drain collecteur. Au delà de cette limite, il convient de placer des regards ou cheminées.

M. FAURE, après avoir ainsi passé en revue les éléments principaux d'une étude de drainage méthodique, rappelle que tout ce qu'il a dit jusqu'ici s'applique au drainage d'un terrain *à sol ou sous-sol rétentif*, mais dont l'humidité est due aux eaux de pluie.

Lorsque l'humidité est produite par les eaux de source, il n'y a pas lieu toujours et il serait peu économique en général de recourir au système de drainage régulier et méthodique. Il est presque toujours avantageux, alors, d'appliquer la méthode connue sous le nom de *méthode d'Elkington*. Mais ici l'on éprouve une sorte d'embarras; car ce que l'on a appelé méthode d'Elkington constitue un système d'assèchement particulièrement applicable aux terrains marécageux, éminemment variable dans ses procédés, dans son organisation, dont l'ensemble ne comporte ni une description régulière, ni une série de règles ou de prescriptions méthodiques.

Des observations judicieuses, une étude géologique sérieuse, des sondages divers pratiqués à la tarière, sur des points assez multipliés et sur une profondeur qui, généralement, n'excède pas 3 à 5 mètres, permettront d'acquérir des notions exactes sur la nature des terrains, la disposition relative des couches, perméables les unes, imperméables les autres. Les résultats de cette étude complexe fixeront sur la nature, le nombre et la disposition des saignées d'assèchement.

M. FAURE emprunte à MM. Leclerc et Mangon quelques exemples qui font comprendre le but de ces études préalables et l'importance des déductions qu'elles fournissent.

La méthode dite d'Elkington remonte aux temps les plus reculés; mais les travaux de cet habile fermier, qui a su appeler l'attention sur ses procédés par les beaux résultats obtenus, par l'entente judicieuse de ses opérations de dessèchement, ont été commencés vers la fin du dernier siècle.

Atteindre les sources par des tranchées pratiquées de manière à rencontrer les couches aquifères, en réduisant autant que possible leur développement, tel doit être le but principal. Mais il arrive souvent que des tranchées de profondeur ordinaire, c'est-à-dire n'excédant pas 2 mètres, ne permettent pas de rencontrer les lits perméables ; souvent encore l'on ne peut pas trouver un point assez bas pour établir l'issue ou le débouché des drains. On est forcé alors de recourir à l'emploi des puits *ascendants* ou *absorbants*. Les premiers ne peuvent être établis que dans certaines conditions géologiques bien connues de ceux qui ont étudié la théorie des puits artésiens; les seconds répondent aux cas où les veines aquifères reposent sur des couches perméables, poreuses et puissantes. Lorsqu'on est assez heureux pour rencontrer ce genre de terrains à quelques mètres en dessous du sol arable, il suffit généralement de deux ou trois forages par hectare pour absorber les eaux fournies par un hectare de terrain.

On comprend d'ailleurs que la diversité des cas, la variété des travaux correspondants, ne permettent pas de s'étendre plus longuement sur la méthode d'Elkington, et que l'on doit se borner à renvoyer soit aux traités spéciaux, soit aux ouvrages de MM. Leclerc et Mangon.

M. FAURE aborde la question du *prix de revient des travaux de drainage*, en insistant d'abord sur la nature essentiellement variable de ses éléments.

M. Leclerc indique les chiffres suivants, rapportés au drainage d'un hectare :

Écartement des drains.	Largeur moyenne.	Nombre de tuyaux.
10^m	$1,008^m$	$3,551^m$
12	884	3,428
13	830	2,981

Les tuyaux de $0^m,025$ coûtent de 15 à 21 fr. le mille.

Le mètre courant de tranchée dans une argile forte, mêlée de bancs de gravier, exigeant l'emploi de la pioche, et sur $1^m,20$ de profondeur, coûte, d'après M. Mangon, $0^f,12$ à $0^f,14$.

D'après M. Leclerc, le prix de drainage de l'hectare en Belgique varie de 98 à 393 fr. pour des profondeurs de tranchées comprises entre 0m,60 et 1m,35, les espacements variant de 5 à 15 mètres; la longueur développée des drains d'assèchement comprise entre 595 mètres et 1,765 mètres, celle des drains collecteurs entre 91 mètres et 237 mètres.

Un exemple choisi entre ceux qu'il donne et pour lequel le prix de l'hectare s'est élevé à 180 fr., donne la répartition suivante :

Prix des tuyaux . . .	88 f. 34
Leur transport. . . .	5 »
Main-d'œuvre. . . .	80 85
Frais divers. . . .	5 75
Total.	179 94

D'après M. Parker, le prix du drainage d'un hectare varie de 247 à 308 fr. Selon M. Smith, le prix du drainage d'un hectare avec tuiles et semelles varierait de 145 fr. 70 c. à 346.

En France, M. Lupin, dans le Cher, a exécuté des travaux de drainage dont le prix de revient s'est élevé à 225 fr. pour 1,000 mètres de tranchées et 3,000 tuyaux.

M. Lauret a exécuté à forfait, chez M. de Courcy, à Rozoy-en-Brie, des travaux dont le prix de revient à l'hectare a été de 200 fr., et qui lui ont été payés à raison de 224 fr. 20 c.

Dans l'Aisne, à sa terre du Charmel, M. de Rougé a fait exécuter par une Compagnie anglaise d'importants travaux au prix de 234 fr. 33 c. par hectare, et par mètre linéaire, 24 fr. 25 c.

Dans le Finistère, la transformation d'un marais en prairie a été opérée pour le prix de 425 fr. par hectare, avec la répartition suivante :

Drainage,	225 »
Défrichement, engrais, graine,	200 »

MM. Mangon, Leclerc, Barral, et ce dernier surtout, donnent sur ces prix de revient des détails nombreux d'un intérêt considérable que nous ne saurions trop recommander, obligés que nous sommes de nous restreindre ici.

Pour évaluer les bénéfices réalisés par le drainage, nous ne pouvons dans ce compte rendu qu'indiquer sommairement quelques-uns des résultats contenus dans les ouvrages où nous puisons.

Sur un domaine du Staffordshire, 189 hectares drainés ont présenté les résultats suivants :

L'eau provenant du drainage est employée à l'irrigation de 36 hectares de prairie, après avoir donné le mouvement à une roue hydraulique qui conduit :

Une machine à battre, un hache-foin et paille, des concasseurs d'avoine et d'orge pour la nourriture de 250 têtes de gros bétail, des meules pour le malt, une scie circulaire.

L'argent dépensé en travaux de drainage rapporte 28.84 0/0. L'accroissement de la vente par hectare, dû au drainage, est de 57 fr. 55 c.

Le drainage a coûté	37,720 23
L'établissement de l'hydraulique et des machines a coûté	25,000 »
Les travaux d'irrigation ont absorbé	5,617 50
Total,	68,337 73

Ce capital produit annuellement :

Excédant de vente des terres drainées,	10,877 56
Produits de la roue hydraulique,	10,000 »
Accroissement des prairies irriguées,	4,450 »
Total,	25,327 56

Sans doute, dit M. Barral, auquel nous empruntons ce magnifique résultat, il est exceptionnel, mais on peut, on doit fixer à 8 ou 9 0/0 le minimum d'intérêt de l'argent engagé dans l'exécution des travaux de drainage.

M. Spooner et d'autres indiquent le chiffre moyen de 10 0/0.

Les exemples pour lesquels le produit s'est élevé à 25 0/0, et même 33 0/0 ne sont pas très-rares.

M. de Rougé, au Charmel, a constaté les résultats suivants :

La production d'un hectare,

En blé,	a passé de	518 k.	à 1,267 k.
En paille,		2,000	4,180
En seigle,		1,050	3,024
En paille,		3,300	7,700

M. Decauville, à Brie-Comte-Robert, dit : « En 1853, j'estime qu'il faut porter à 25 0/0 « l'augmentation de récolte que m'a procurée le « drainage; mais durant les deux années qui « ont suivi mon drainage, mes récoltes n'ont « pas beaucoup augmenté, ces deux années « ayant été sèches. »

Il importe de noter que les résultats du drainage sont d'autant plus avantageux, qu'il est appliqué à des terres plus riches, et sur lesquelles on ne négligera ni les fumures abondantes, ni les labours profonds, ni les soins divers. Dans ces conditions, le drainage rapporte souvent au-delà de 20 0/0.

Comme derniers exemples du drainage appliqué aux terres cultivées en céréales, nous rapporterons les chiffres suivants réalisés par M. de Rougé :

Excédant du produit sur les frais de culture :

Avant le drainage.	Après le drainage.
47 fr.	296 fr.

Bénéfice dû au drainage, 249 fr. par hectare.
Prix du drainage, 234 —

L'opération a donc été payée et au delà, en une année.

Et enfin ceux-ci, empruntés à M. Leclerc, et réalisés en Belgique :

Accroissement dû au drainage :
22 0/0 sur le nombre de gerbes;
40 0/0 sur le poids des grains;
7 0/0 sur le poids de l'hectolitre.

M. Barral a donné des chiffres applicables non-seulement aux céréales, mais aux cultures diverses, et tous révèlent une amélioration au moins égale.

Les limites, déjà trop dépassées, d'un compte rendu ne nous permettent pas de suivre M. Faure dans l'analyse qu'il a faite des avantages généraux dus au drainage, et qui se résument à peu près ainsi :

Suppression de la plupart des fossés à ciel ouvert, soit 1/10 à 1/35 de la superficie totale rendue à la production dans les terres fortes;

Suppression des labours en ados ou billons;

Transformation complète des terrains marécageux;

Ameublissement complet des terres les plus compactes;

Labours rendus plus faciles, plus économiques; réduction du nombre des animaux de travail;

Modification avantageuse des assolements, suppression des jachères;

Augmentation de l'épaisseur de la couche active du sol;

Action des engrais plus rapide et plus complète, amélioration considérable de la qualité des récoltes;

Avancement de la maturité (8 jours, 3 semaines, selon les lieux et les climats);

Enfin, amélioration de la salubrité du climat, de la santé des hommes, et plus encore, peut-être, de celle des animaux.

Pour se rendre un compte exact des résultats divers du drainage, de ses effets économiques, mécaniques, chimiques, il faut recourir à une lecture approfondie, soit de quelques chapitres de MM. Leclerc et Mangon, soit surtout à l'ouvrage de M. Barral, qui a fait une étude remarquable et souverainement intéressante de ces effets divers.

M. FAURE examine ensuite rapidement la part qui doit revenir au propriétaire et au fermier dans l'exécution du drainage, empruntant d'ailleurs ses conclusions, sur ce sujet, à Stephens et à M. Barral.

Enfin, il signale les tentatives faites par M. Barral pour établir une théorie du drainage, les deux formules auxquelles cet auteur a été conduit, en remarquant que ces deux formules, bien qu'elles soient loin de présenter une expression complète et exacte des phénomènes auxquels elles s'appliquent, conduisent cependant à des conséquences intéressantes sur les relations qui unissent entre elles les données de la question, c'est-à-dire l'écartement, la profondeur des drains, la section des conduits et la hauteur voulue pour l'abaissement de la nappe stagnante. A ce sujet, M. Faure donne quelques détails sur les études expérimentales du révérend Clutterbuck, qui font voir comment se comporte et s'abaisse graduellement la surface courbe affectée par la nappe stagnante, entre deux drains d'assèchement immédiatement voisins.

M. FAURE dit qu'il ne voudrait pas quitter ce sujet sans donner quelques détails sur la fabrication et le moulage mécanique des tuyaux. Mais le temps le presse, et, sans se préoccuper des manutentions et préparations des terres propres à la fabrication des tuyaux, il doit se borner à indiquer le principe général des machines à mouler l'argile en prismes ou tuyaux pleins ou évidés. Une capacité contenant la terre amenée à l'état de pâte, un piston forçant la terre à passer à travers une filière, le couteau à beurre : tels sont les éléments généraux de ces machines. M. Faure cite les noms des auteurs de quelques-unes de ces machines, leur production quotidienne, leurs dispositions ou différences essentielles. Il termine en citant quelques exemples des machines à mouvement continu, en indiquant les difficultés du problème, qui toutes, d'ailleurs, lui paraissent subordonnées à une vitesse extrêmement lente du piston ou de l'organe compresseur. Ainsi, dans la machine de Scragg, celle dont la production est la plus considérable pour une même force dépensée, la vitesse du piston est de 0m,006 environ par seconde.

M. FAURE termine en citant les efforts heureux et persévérants faits dans ces derniers temps pour populariser la fabrication des tuyaux de drainage par MM. Gareau et Lauret, dans Seine-et-Marne; par M. Vincent, dans l'Oise; par M. Rothschild, à Ferrières; par M. Robert de Pourtalès, à son domaine de Boudeville, dans Seine-et-Oise; par M. de Veauce, dans le Bourbonnais.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Faure de sa communication, qui a intéressé vivement la Société, et qui lui paraît devoir être rangée au nombre des plus utiles entre celles qui ont été faites dans le cours de cet exercice.

M. LE PRÉSIDENT prie M. Thomas de faire part à la Société des observations qu'il a faites

comme témoin sur le dernier tremblement de terre qui a été ressenti dans les Pyrénées.

M. THOMAS dit qu'au moment du tremblement de terre il se trouvait à Cauterets. Ce pays renferme de nombreuses sources d'eaux thermales, 8 à 10 sources au moins, dont la température varie de 35 à 66°; d'où une certaine probabilité pour que les tremblements de terre s'y fassent sentir.

Le dernier tremblement de terre s'est étendu de Toulouse à Bayonne, à Bordeaux et jusqu'à Angoulême. Son point le plus fort a été aux Eaux-Bonnes et à Baréges.

Le 25 juillet dernier, à 2 heures 3/4 du matin, on a entendu dans les maisons d'habitation un bruit que l'on ne peut mieux définir qu'en le comparant à celui d'une lourde diligence roulant à l'étage supérieur. Le phénomène a duré 20 secondes. M. Thomas évalue le mouvement oscillatoire horizontal des maisons à 7 ou 8 centimètres. D'autres personnes ont donné à peu près le même chiffre.

Les animaux ont paru pressentir le tremblement de terre. Ils ont témoigné pendant sa durée une grande terreur. La classe pauvre a paru effrayée.

Dans la journée suivante on a ressenti quelques mouvements; un entre autres, de deux heures à cinq heures trois quarts. Dans la nuit d'après, une assez forte secousse à onze heures. Il y a eu dans le même moment huit ou dix secousses, dont la plus forte environ vingt-trois heures après la première.

Quelques personnes nerveuses ont succombé. Une mauvaise maison s'est écroulée; des cloches ont sonné; un mauvais clocher a été lézardé. La presque totalité des baigneurs s'est sauvé. Tous les habitants de Baréges sont partis.

Les secousses ont continué quatre jours, et même jusqu'à la cinquième nuit, assez régulièrement à douze et vingt-quatre heures d'intervalle.

Une observation digne de remarque, c'est que le mouvement a été très-peu sensible sur les roches; au contraire, toute son intensité a eu lieu sur les terres d'alluvion.

Le même fait a été observé dans le tremblement de terre de la Guadeloupe.

Les eaux de Cauterets, ni celles de Baréges, n'ont été modifiées. Celles de Bagnères-de-Luchon ont été troublées momentanément.

La première nuit, le mouvement a été oscillatoire; les nuits suivantes il a été vertical; ce dernier a été beaucoup plus destructif pour les maisons.

Une singularité, c'est que des quartiers de rochers très-mobiles, que de fortes eaux dérangent, n'ont pas subi le moindre déplacement par l'effet du tremblement de terre.

La Société a reçu :

1° De M. Jousselin, membre de la Société, un exemplaire d'une Note sur la résistance des convois à l'action des moteurs;

2° De M. Armingand, une Note sur un nouveau système de tuyaux en bois et colcotar combinés, pour les conduites d'eaux, de gaz et autres;

3° De M. Salvetat, membre de la Société, un exemplaire d'un Rapport sur les arts céramiques;

4° De M. Yvon-Villarceau, un exemplaire d'un Mémoire sur l'établissement des arches de pont.

Erratum. — Dans le résumé de la séance du 16 juin, page 90, il a été annoncé que la Société avait reçu de M. Cavé, membre de la Société, une description d'un nouveau système de roue, et d'un nouveau système de rails sur longrines en fer ou en fonte.

Ces deux nouveaux systèmes ne sont pas de M. Cavé, membre de la Société, mais bien de M. Amable Cavé.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer.

Rapport fait à la Chambre de commerce de Boulogne sur-Mer sur le régime des douanes, — sur la question des houilles, — sur celle des aciers employés dans la fabrication des plumes métalliques.

(SUITE)

Les *engrais*, dont nous devrions encourager l'importation par des primes, car leur pénurie est la cause de l'infériorité de notre agriculture sur tant de points, acquittent à l'entrée, depuis 30 fr. jusqu'à 1 fr. la tonne, et 25 fr. à la sortie. Ce dernier droit atteste l'exigence de nos besoins; le premier en rend plus malaisée la satisfaction. Explique qui pourra ces contradictions!

Nous imposons nos *œufs* à 2 fr. les 100 kilog. à la sortie depuis 1816; il est vrai que la loi antérieure du 24 nivôse an V la prohibait; mais comment le droit n'a-t-il pas disparu le jour où l'Angleterre, en supprimant tous les droits sur les matières alimentaires, a ouvert un si riche marché à toute cette partie de notre industrie rurale?

Il y aurait à indiquer encore ici, soit à l'entrée, soit à la sortie, une multitude de droits ou inutiles ou ridicules; et la nomenclature de ces derniers serait si longue et si bizarre, qu'elle suffirait à enlever toute gravité à cet écrit. Mais il faut savoir se borner et résister même au plaisir de trop prouver à quel point l'on a raison.

Il n'est pas inutile de dire, cependant, que tous ces droits ont un inconvénient capital : celui de fausser la balance du commerce en déterminant une multitude de déclarations inexactes que l'absence d'intérêt suffisant empêche de contrôler.

Il en faut en dire autant des formalités sans nombre dont nos règlements sont encore hérissés, bien que l'administration des douanes, à qui il faut savoir rendre hautement justice quand elle fait bien, soit entrée dans une voie de simplification.

Ah! quel service rendra à la France et que d'honneur conquerra le ministre courageux qui, dominant la routine, s'entourant d'hommes pratiques et sincères, opérera dans nos tarifs et nos règlements la réforme hardie que Robert Peel a, du haut de son ferme génie, imposée à ceux de son pays, et décuplera notre activité on la dégageant de toutes ces entraves si étranges en regard des besoins et des aptitudes de notre temps.

§ II. — *Des Houilles.*

La question des houilles doit être examinée dans ses rapports avec la production nationale et la consommation industrielle ou domestique, dans ses rapports avec l'accroissement de notre marine.

Sous le premier aspect, la discussion est épuisée : on ne peut plus que résumer ce qu'en ont dit les Chambres de commerce de Bordeaux, de Rouen, du Havre, ce que notre Chambre a dit elle-même dans ses mémoires imprimés d'octobre 1835 et de janvier 1851, et ce que tout le monde peut lire dans le volume officiel de l'*Enquête sur les houilles*, dans le *Journal des Economistes*, dans la *Revue des intérêts maritimes*, numéro de juillet 1853, et dans tant d'autres écrits. — Sous le second aspect, la question est neuve encore.

I.

Pour ne pas être trop incomplets dans ce rapport, indiquons néanmoins d'abord les données désormais acquises.

Les propositions qui jusqu'à ce jour ressortent de tous les débats sont celles-ci :

1° Le système des zones est une iniquité légale; il viole ouvertement le principe de l'égalité de toute l'industrie française devant l'impôt. Il n'y a pas d'habileté qui puisse justifier cette anomalie que, de par la loi, de deux établissements, deux filatures de lin par exemple, l'un établi à Rouen, l'autre à Lille, le premier ne pourra recevoir la houille étrangère nécessaire à sa consommation qu'en acquittant un droit qui a varié de 1 fr. à 30 c. les 100 kilogrammes, taux actuel; le second, déjà favorisé par la proximité des lieux de production, obtiendra la faveur de la recevoir moyennant un droit qui de 30 c., le taux le plus élevé qu'il ait jamais atteint, a été bientôt réduit et se maintient à 15 c.

2° La prétention d'opérer une sorte de nivellement des prix et de maintenir l'égalité entre les consommateurs, qui sert de base à ce système des zones, est chimérique. Elle conduit logiquement à l'établissement de douanes intérieures ayant des myriades de préposés, suivant la houille sur tous les marchés où elle parvient, refaisant à chaque heure la loi sur place, et augmentant ou abaissant les droits à acquitter sur la base incessamment variable des accidents de la production, des prix de transport et des frets. C'est une tâche impossible! Son inaccomplissement laisse donc subsister toute l'iniquité du système.

3° Les bases mêmes de ce système sont fausses. Le droit élevé est imposé à la zone de Dunkerque, aux Sables-d'Olonne, dans la pensée que sa plus grande proximité des mines anglaises lui assurera un prix de revient inférieur. C'est ne tenir aucun compte de ces deux faits éclatants cependant, que le fret est l'élément le plus essentiel de ce prix de revient, et que le taux du fret, dans une certaine mesure fort étendue néanmoins, ne se règle pas sur les distances, mais bien sur les mérites respectifs des ports et principalement sur les chances d'obtenir des chargements de retour. Bordeaux est assurément bien plus éloigné de Newcastle que le Havre; le fret des houilles, de Newcastle à Bordeaux, n'en a pas moins presque toujours été plus bas pour celui-ci que pour celui là.

En ce moment encore, où, à raison de l'excessive rareté des vins et eaux-de-vie, Bordeaux n'a que peu ou pas de frets de retour à offrir, le taux est encore légèrement en sa faveur

Il est aujourd'hui (6 février 1854), cherté excessive!

De 24 fr. la tonne au Havre;
De 23 fr. 10 à Bordeaux;
De 21 fr. 60 à Dieppe;

à Boulogne il n'est encore, en moyenne, que de 16 fr. 90.

Et cet avantage, déduit de la proximité et de la promptitude des déchargements que Boulogne obtient, et que nous n'hésitons pas à faire connaître, ajoute un argument irrésistible de plus à la démonstration si souvent faite de l'injustice du système des zones. Quelle intelligence, au seul énoncé d'un fait pareil, ne comprend pas que pour que ce système fût rationnel, il faudrait que Boulogne subît à l'instant une augmentation de droits correspondante à la réduction qu'il obtient dans le prix de transport.

4° Vicieuses dans leur principe, ces bases sont de plus à tout instant faussées d'une manière accidentelle par les variations infinies du fret. Par exemple, la cherté extrême du fret, que déterminent en ce moment la rareté des subsistances, le grand nombre de navires employés aux transports des grains, l'imminence de la guerre, l'élévation des salaires des matelots anglais, toutes ces circonstances, qui sont de nature à se représenter fréquemment, font du maintien d'un droit plus élevé de moitié et même des deux tiers dans la zone abandonnée aux sévérités de l'impôt que dans la zone privilégiée d'Halluin au département de la Moselle inclusivement, une sorte de cruelle dérision: car il n'y a dans la navigation intérieure qui alimente toute cette partie favorisée du territoire, rien qui soit comparable à cette élévation du fret maritime.

Pour être juste, en ce moment il faudrait porter à 50 c. le droit sur la frontière de terre, admettre la houille en franchise sur toute la frontière maritime, et celle-ci serait encore de beaucoup la moins favorisée!

Qu'est-ce donc qu'une législation dont on peut dire qu'elle réalise tout le contraire de ce qu'elle se propose!

Si l'on objecte que ce n'est là qu'un accident, nous demanderons combien de temps il durera? qui peut donner des garanties contre sa fréquence? qui peut en mesurer l'intensité? et chacune de ces questions fera plus vivement ressortir le vice irrémédiable du système.

5° La production française est désintéressée dans la question des zones. Notre Chambre a dit cela dès 1835, en représentant que, placées trop loin du littoral, nos houillères ne les approvisionnaient point sous l'empire du droit de 1 fr. 10 l'hectolitre, et qu'elles les approvisionneraient bien moins encore sous l'empire d'un droit réduit que l'on était cependant bien obligé de consentir, sous peine d'interdire à tout le littoral jusqu'à la faculté même de fonder une usine. C'est que le coût du transport est tout dans le commerce des houilles, et qu'il n'y a pas de puissance qui puisse faire que les charbons de la Haute-Loire arrivent à Boulogne, Dieppe, le Havre, ou ceux d'Anzin à Caen, Cherbourg, Saint-Brieuc, etc., à des prix que puisse accepter l'industrie de ces localités. L'établissement de droits prohibitifs de la houille étrangère en vue d'obtenir ce résultat ne le réaliserait point: il serait le signal de la fermeture de tous les établissements industriels des départements maritimes, mais il ne pourrait ouvrir aux houilles françaises un domaine qui ne leur appartient pas.

Que si de nouveaux et puissants bassins houillers, tel que celui qui vient de s'ouvrir dans le Pas-de-Calais, se découvrent et s'exploitent dans des régions plus voisines du littoral, leurs produits, pour peu que l'on en active l'exploitation par un bon système de chemins de fer, lutteront sans peine contre les houilles étrangères mêmes, admises à des droits fort réduits, parce qu'elles auront toujours en leur faveur la protection si considérable que réalisent, sans l'intervention de l'impôt, l'éloignement, les commissions, les assurances, le fret, les droits de navigation, les taxes de pilotage, etc.

Ainsi que le disait fort bien M. le Président de la Chambre de commerce de Rouen, dans une lettre insérée au *Constitutionnel* du 2 décembre, si par le système des zones on veut protéger les charbons français, ce n'est pas dans nos contrées où ils n'arrivent point qu'il faut engager la lutte, c'est à la frontière de terre où les charbons belges, à l'aide du droit de 15 c., font aux mines d'Anzin, qui n'en prospèrent pas moins cependant, une concurrence dont les états d'importation annuelle démontrent si bien l'activité.

La vérité est que ce ne sont pas les charbons français que cette législation protège, mais les charbons belges contre les houilles anglaises.

Ce qui domine, ce sont donc des considérations de politique internationale qu'une Chambre de commerce ne peut assurément se permettre de juger, mais que l'industrie française accepte avec d'autant plus de peine que ses relations avec l'Angleterre prennent, comme on l'a vu tout à l'heure, chaque jour plus d'extension, que Londres est pour elle un marché considérable dont les limites peuvent s'agrandir presque à l'infini, et que tous les intérêts de son avenir la portent à désirer qu'au moins ses deux voisins soient mis sur le pied d'une complète égalité.

6° Ce n'est pas seulement dans la question des zones que les houilles françaises sont désintéressées, c'est encore dans celle du taux même du droit. Des droits prohibitifs, nul n'oserait les proposer ou les établir! A de très rares exceptions près, comme, par exemple, à la suite de grands bouleversements intérieurs, en matière de législation douanière un gouvernement ne rétrograde jamais; et il est évident pour tout le monde qu'il serait moralement impossible à l'Etat de revenir au droit de 1 franc les cent kilogrammes abandonné depuis vingt ans, par cette raison suprême que ce serait frapper de mort toutes les industries qui se sont fondées sur la donnée du droit modéré.

La production française, qu'elle y souscrive ou non, est donc condamnée à vivre sous l'empire de droits mal répartis, plus ou moins injustement établis au point de vue de la situation des différentes usines françaises les unes à l'égard des autres, mais, quoi qu'il advienne, peu élevés désormais.

Or, il est si vrai que d'une part les distances de terre sont tout dans la question des houilles, que de l'autre c'est l'extension générale de leur emploi qui seule exerce de l'influence sur la production nationale, qu'ainsi que notre Chambre l'a fait remarquer dans son mémoire de janvier 1851, l'activité de la production nationale correspond précisément à l'accroissement de l'importation étrangère. La consommation appelle la consommation avec une énergie bien faite pour convaincre le gouvernement que le plus sûr moyen d'augmenter la production dans presque tous les ordres de travaux français, c'est de faire entrer hardiment notre régime douanier dans une ère toute nouvelle, où domineront des principes différents de ceux qui le régissent encore en très grande partie, et qui semblent posés pour et par une nation vouée à une éternelle enfance.

De 1835 à 1846 la production française s'est accrue de 25 à 45 millions de quintaux métriques, pendant que l'importation étrangère s'élevait de 8 à 20 millions. Le désavantage contre la production nationale que l'importation étrangère n'a fait que stimuler est, comme on le voit, insignifiant.

De nouveaux chiffres vont démontrer que la proportion n'a guère changé que dans un sens favorable à cette production.

Années	Mises en consommation des houilles étrangères.	Production des houilles françaises.
	Quantités exprimées en quintaux métriques	
1847	21,742,576	51,532,000
1848	17,984,288	40,000,300
1849	20,647,996	40,493,200
1850	24,201,432	44,335,700
1851	24,688,668	44,850,300
1852	25,610,241	»
1853	28,243,547	»

Nous n'avons pas encore les chiffres de la production française pour les années 1852 et 1853; mais ce que nous savons des faits généraux de l'industrie, et des concessions houillères octroyées pendant le cours de ces deux années, nous autorise à penser que l'accroissement de notre production a été en raison directe de l'augmentation remarquée dans les envois de l'étranger.

7° Enfin, les houillères françaises ne se sont pas dans ces derniers temps montrées dignes de la situation privilégiée que la législation tend plus ou moins à leur faire. Anzin a, depuis 1842, maintenu constamment ses prix à 1 fr. 47 l'hectolitre, mis en bateau. Les concessionnaires de la Haute-Loire se sont coalisés, des puits ont été fermés, l'extraction a été restreinte, le tout pour élever artificiellement les prix; les commandes de l'industrie n'ont pas été remplies, la houille lui manque; et vous avez encore présentes à la pensée, Messieurs, les plaintes si énergiques que la Chambre de commerce de Lyon faisait entendre contre ces faits déplorables dans sa délibération du 8 septembre dernier.

Voilà, certes, Messieurs, plus de considérations qu'il n'en faut pour applaudir au décret du 22 novembre par lequel le gouvernement a abaissé de 50 à 30 c. le droit sur les houilles dans la zone de Dunkerque aux Sables-d'Olonne, à 15 c. dans la seconde zone maritime; et pour lui demander plus encore, pour le prier d'achever son œuvre et de donner une vive impulsion à l'industrie du littoral en supprimant le système des zones, en effaçant toute distinction entre les frontières de terre et celles de mer, et en fixant partout, ainsi que vous l'avez demandé en 1851, le droit à 15 c. pour les charbons en roche, à 10 c. sur les criblures.

II

Ces conclusions se justifient mieux encore, s'il est possible, par les considérations déduites de l'état de notre marine.

Avant que Nantes et Bordeaux fussent reliés avec Paris par des voies ferrées, le cabotage

entre ces ports, le Havre, Rouen et Dieppe etc., avaient, d'octobre à mai, une grande activité ; pendant les mois d'été, qui sont ceux de la morte saison, une partie des navires employés à cette navigation, après avoir opéré leur déchargement dans les ports de la Manche, allaient prendre charge de houille dans les ports du nord et de l'ouest de l'Angleterre, et continuaient ainsi, jusqu'au moment où les expéditions par cabotage reprenaient quelque importance. Il y avait peu de chômages absolus.

Aujourd'hui, des quantités considérables de marchandises sont expédiées de Nantes et de Bordeaux sur Paris et au delà par les chemins de fer. Quand tous les ports principaux de nos trois mers seront têtes de ligne, cette action des voies de fer sera bien plus puissante encore. La création de lignes régulières de bateaux à hélice allant directement de Bordeaux à Paris, et dont fait partie le steamer le *Laromiguières*, qui vient d'arriver en Seine avec 400 tonneaux de marchandises diverses, va enlever aux caboteurs une autre portion tout aussi notable de fret. L'exemple de Bordeaux sera suivi! Déjà des navires à hélice d'un fort tonnage se construisent à Dunkerque pour faire le cabotage entre ce port, Bordeaux, Cette et Marseille!

En présence d'une rivalité si active, où donc le cabotage à voiles trouvera-t-il désormais à s'acclimater?

On peut prédire que sous l'action de ces causes il est destiné à succomber, et que les matelots qu'il fait vivre abandonneront leur profession, si le gouvernement ne se hâte de prendre des mesures énergiques et promptes pour lui créer des compensations.

Certes, l'Etat y a un grand intérêt; car l'anéantissement presque complet du cabotage aura des conséquences très fâcheuses pour le recrutement de la flotte; elle y perdra un de ses principaux éléments de force, et par la réduction des cadres de l'inscription maritime, et par la fréquente indisponibilité des marins qui continueront à en faire partie.

Le recrutement s'opère, en effet, parmi les hommes de mer qui se livrent au long cours, au cabotage, aux grandes pêches de Terre Neuve et d'Islande, à la pêche d'Ecosse, à la pêche côtière.

Mais ces éléments divers ne sont pas tous, et en même temps, à la disposition du gouvernement.

Ainsi, le quart à peine des navires faisant la navigation au long cours se trouve à la fois dans les ports français.

Les navires qui font les grandes pêches sont absents pendant six mois.

Ceux qui font la pêche d'Ecosse sont dehors six semaines à deux mois.

Il ne reste donc constamment à la disposition de l'Etat que les navires qui se livrent à la pêche côtière et au cabotage.

Or, le cabotage une fois anéanti, que, pressé par les circonstances, alors que la partie la plus virile de la population maritime est au dehors, le gouvernement se trouve dans l'obligation de faire une levée de marins, où les prendra-t-il ?

La pêche côtière seule, déjà décimée par la levée permanente, lui restera : son personnel actif sera insuffisant. Il faudra lever des hommes déjà vieux, chargés de famille dont ils sont les seuls soutiens, peu propres au service. Que de causes d'infériorité pour nos vaisseaux !

(*La suite au prochain numéro.*)

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois d'août.

CHEMINS.	DATES.	TITRES DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
EST.....	2 août.....	Ordonnance concernant des additions au tarif spécial pour le transport de diverses marchandises par wagons complets de 5000 kil.	Transport des bois de construction, bois en grume, sciages, poussier de charbon de bois et escarbilles, soumis au tarif des argiles, asphalte, bitume, etc., etc. (ordonnance du 15 février 1854).
EST et NORD	8 août....	Ordonnance concernant la délivrance de billets directs, à prix réduits, pour le trajet de Londres à Strasbourg et à Bâle et *vice versa*.	Billets directs, à prix réduits, délivrés pendant la saison d'été pour les voyages de Londres à Strasbourg et à Bâle et *vice versa* avec faculté de s'arrêter à diverses villes situées tant sur la ligne de l'Est que sur celle du Nord.
ORLÉANS...	9 août....	Ordonnance concernant le transport de la colophane.	Tarif réduit.
CEINTURE..	11 août....	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des émigrants.	Autorisation de transporter exceptionnellement les émigrants qui transitent des chemins de fer de l'Est à la ligne du Havre, au prix de 0,35 c. pour les émigrants et 0,15 c. pour les enfants.
EST.......	12 août....	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des houblons et laines.	Tarif de 10 centimes par tonne et par kilomètre appliqué au transport des houblons pressés et non pressés, des laines lavées ou non lavées, manufacturées ou non manufacturées au départ de Strasbourg ou de tout autre point de la frontière française.
NORD......	12 août....	Ordonnance portant prorogation, jusqu'au 30 septembre prochain, des tarifs réduits pour le transport et la manutention des céréales.	
ORLÉANS...	12 août....	Ordonnance portant prorogation, jusqu'au 30 septembre prochain, des tarifs réduits pour le transport et la manutention des grains, farines, riz et maïs.	
ORLÉANS...	18 août....	Ordonnance portant suppression du tarif spécial applicable au transport des marchandises en provenance ou en destination des au-delà de Varennes sur Allier, vers Roanne ou vers Clermont.	
ORLÉANS...	25 août....	Ordonnance concernant le transport des vinaigres nantais expédiés de Nantes à Choisy ou Paris.	Tarif réduit.
EST.......	25 août....	Ordonnance concernant des additions au tarif spécial pour le transport de diverses marchandises par wagon complet de 5000 à 8000 kil.	Dispositions de l'ordonnance du 10 février 1854, rendues applicables aux gares de Nancy et de Toul.
LYON......	31 août....	Ordonnance concernant la prorogation, jusqu'au 21 décembre 1854, des tarifs réduits pour le transport des grains, farines, légumes secs, riz, pommes de terre, fécules et avoines.	

Forges.

SAINT-DIZIER. — 7 septembre.

Les forges ne se ressentent pas de la morte saison qui d'ordinaire pèse à cette époque sur les commandes. Cela tient à ce que les nombreuses usines n'ont pu combler certains besoins que maintenant elles sont en train de satisfaire.

La fonte pour affinage est entièrement délaissée ; son cours de 155 fr. est purement nominal.

En fonte pour fusion on a traité à 190 fr. à Saint-Dizier : c'est un prix établi que n'influence pas le cours en baisse de la fonte anglaise.

Mêmes prix pour les fers laminés et les fers battus ; à 330 fr. les premiers, et 335 fr. les seconds.

Une demande suivie favorise les fils de fer. Le fil à clous a été payé 70 fr. rendu en gare à Paris. Divers placements en fil clair se sont effectués à 4 fr. 10 et 4 fr. 15 la botte à Saint-Dizier.

FRANCHE-COMTÉ.

Foire des maîtres de forges.

Besançon, 1er septembre :

Il y avait quelque incertitude sur la tenue de la foire ; un moment même on a pu croire qu'elle n'aurait pas lieu, d'après les avis venus de différents côtés. Mais les plus prudents ou les plus habiles avaient demandé d'avance leur approvisionnement, en sorte qu'il restait très peu de chose à vendre.

Cette situation a rendu bien facile le maintien de l'ancien prix de 230 fr., et le disponible manquant, par suite du chômage de plusieurs hauts fourneaux, il a été fait des marchés pour livrer à des époques plus éloignées que d'habitude.

PARIS.

Comme nous le disions jeudi, la baisse sur la place de Londres a influencé sur les prix de la fonte à Rouen et à Paris. Elle ne vaut plus, à Paris, que 215 fr. et 217 fr. 50 écossaise n° 1. La fonte française est tenue à 210 fr. en première qualité.

Cuivre. — La place de Londres a montré du calme, mais elle a maintenu les prix ; le marché de l'Allemagne a tenu ses prix assez mal. La cote de la Bourse de Paris, qui nous est adressée, renferme plusieurs variations : cuivre de Russie, 315 325 fr. Des détenteurs tiennent jusqu'à 335 et 340 fr. Le cuivre d'Angleterre, peu abondant, s'est relevé à 317 f. 50 et 320 f., au lieu de 315 et 320 fr. ; la provenance de Suède a, au contraire, vu ses prix faiblir à 305 fr., 307 fr. 50, de 312 et 315 fr. qu'ils étaient ; le cuivre d'Australie se conserve à 317 fr. 50 et 320 fr. ; il y a eu une baisse de 15 fr. sur le Chili brut, descendu à 280 fr. Le cuivre laminé jaune jouit toujours d'une demande empressée à 350 et 355 fr. ; le jaune vaut 320 fr. Quant au minerai de cuivre corocoro, son prix a diminué à 315 et 317 fr. 50. La baisse a donc dominé, cette fois, dans la cote des cuivres.

Etain. — A Paris, les cours restent sans changement. Etain anglais, 300 fr. ; Banca, 310 fr. ; Détroits, 305 fr.

Plomb. — A Marseille, cet article a fait, pour les affaires récentes, 51 fr. A Londres, la situation est absolument la même. Par suite, la cote de Paris se maintient à 66 fr. les provenances de France et d'Espagne, 75 fr. le laminé. Bonne suite d'affaires.

Zinc. — Les correspondances de Hambourg n'annoncent rien de bien important. A cause de la rareté du zinc brut, le marché conserve sa bonne position. Les prix en général sont sans modification.

Sur le marché de Paris, Silésie à 60 fr., Vieille-Montagne à 66 fr. Le zinc laminé est sans variation à 70 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 2 septembre :

Affaires peu suivies ; toutefois les prix se soutiennent à 102 et 103 fr. les numéros mélangés en fonte.

— Le fret a baissé pour diverses destinations et augmenté pour d'autres : Dunkerque, 11 f. 30 la tonne ; Calais, 10 f. 75 ; Abbeville, 14 fr. 25 ; Rochefort, 21 fr. 40 ; Marseille, 37 fr. 25 ; Bordeaux, 22 fr. 50.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Liége, 2 septembre :

La situation de l'industrie sidérurgique dans notre bassin continue à être satisfaisante, et les prix se soutiennent avec fermeté.

BOIS.

Les ventes de bois de Bar-le-Duc et de Vassy avaient été fixées l'une et l'autre pour le même jour ; sur les observations présentées par les intéressés, il a été décidé que les adjudications de Bar, annoncées pour le 16 octobre, auront lieu le 10 du même mois.

— Nous n'avons, cette semaine, aucun fait nouveau à constater sur la position des bois. Même calme, mêmes plaintes de la part du commerce. A Saint-Dizier, on nous apprend le placement d'un lot de charpente ordinaire à 4 fr. 50.

— Voici le relevé des quantités de bois à ouvrer et de bois à brûler entrées à Paris du 1er janvier au 1er juin 1854 : charpente bois dur, 13,805 stères ; charpente bois blanc, 7,750 stères. Sciages bois dur, 148,258,400 mètres courants ; sciages bois blanc, 453,779,700 mètres courants. Bois à brûler dur, 400,995 stères ; bois à brûler blanc, 60,756 stères.

— On a cédé le bois à brûler, à Château-Thierry et à Epernay, à 75 fr. le décastère.

Des adjudications se sont faites à 13 et 14 fr. pour des menus lots soumissionnés l'an dernier à 15 et 16 fr. le stère.

— On annonce pour le 21 septembre, à Trois-Fontaines, une vente de chablis, bois façonnés, etc., provenant de la forêt domaniale de Trois-Fontaines et des forêts communales de Maurupt et de Sermaize.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Faits divers.

M. le comte Dubois, directeur général des chemins de fer, est arrivé de Bordeaux à Dax dimanche, 10 du courant, après avoir franchi la distance entre ces deux villes en quatre heures de temps. Placé sur la locomotive, le comte Dubois a examiné l'état de la voie et a témoigné aux ingénieurs la satisfaction qu'il éprouvait de la manière dont les travaux ont été dirigés.

— Dans la soirée du mardi 12, le feu s'est déclaré dans la gare des marchandises d'Arles. Malgré des secours instantanés, l'établissement tout entier est devenu la proie des flammes. Heureusement, il n'y avait en gare que 183 tonnes de marchandises de montée et peu ou point de descente. Dix wagons ont été brûlés ainsi que les deux grues qui les desservent. Les marchandises, le hangar et les wagons étaient assurés.

Marchés de charbons anglais.

Prix des charbons au marché du vendredi, 8 septembre 1854 : — Newcastle, Buddle's West Hartley, 24 fr. 35 c. ; Hastings Hartley, 21 fr. 35 c. ; Ravensworth's West Hartley, 24 fr. 35 c. ; Tanfield Moor Butes, 18 fr. 75 c. — Sunderland et Seaham : W. E. Haswell, 28 fr. 75 c. ; dito, Hetton, 28 fr. 75 c. ; d° Lambton, 28 fr. 10 c. ; d° Russel's Hetton, 28 fr. 10 c. — Stockton et Hartlepool : W. E. Cassop, 26 fr. 25 c. ; d° Hartlepool, 28 fr. 75 c. ; d° Relloe, 28 fr. 10 c. ; d° South-Hartlepool, 28 fr. 10 c. Arrivages au marché, 45 ; vendus, 25 ; reste, 20 ; 110 bateaux à l'eau.

Fers anglais.

(Mining Journal.)

Glasgow, 7 septembre. — Les cours des gueuses sont très-fermes. Les numéros mélangés, 83 s. ; hier, quelques milliers de tonnes ont été négociées à 82 s. 9 d. au comptant ; la vente n'était pas active. N° 1, 84 s. 3 d. à 84 s. 6 d. ; n° 3, 81 s. 9 d. à 82 s.

Liverpool, 7 septembre. — Les fers travaillés sont très-recherchés et les prix sont bien soutenus. Les commandes d'Amérique sont peu fortes. Les gueuses sont en défaveur quant à présent. Aujourd'hui le marché a été sans animation ; les prix nominaux ont été de 82 s. 9 d. à 83 s. Il y a des demandes d'étain. Les affaires sur le cuivre et le plomb sont nulles.

USINES MÉTALLURGIQUES RÉUNIES DE SEPTÊMES

MOIS D'AOUT 1854

	Plomb.	Litharge.	Argent.	Or.	Sulfate de cuivre.	Régule d'antimoine.	Valeur.
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.		
Production du mois décemb. 1853 au 31 juill. 1854	1,442,398,5	42,843	5,954,406	57,020954	9,976 4	39,892 5	2,314,514 15
Production du 1er au 31 août 1854............	176,091,5	14,513	1,736,380	6,980600	5,927 8	6,077	516,568 70
Total au 31 août............	1,618,490	57,356	7,690,786	64,001554	15,904 2	45,969 5	2,831,082 85

SCHNELL, FRISCH ET Ce.

Société des mines et fonderies de Stolberg et de Westphalie.

Messieurs les actionnaires sont prévenus qu'ils pourront, à partir du 20 septembre courant, déposer au bureau de la Société, à Paris, rue de Luxembourg, 47, leurs actions nominatives de 750 fr., pour être échangées contre deux actions au porteur de 375 fr.

Lors du dépôt de leurs actions, il leur sera délivré un reçu désignant le jour où ils pourront retirer les nouvelles actions, et en même temps toucher 50 fr. de dividende par action ancienne, ce qui, avec l'intérêt payé au mois de janvier dernier, portera à 87 fr. 50 le produit de chaque action pour l'exercice 1853.

Le Conseil d'administration de la Société saisit cette occasion de porter à la connaissance de MM. les actionnaires qu'il s'est réuni à Ramsbeck, au centre même des nouveaux établissements de Westphalie, afin d'assister à la mise en activité des ateliers de préparation et de fusion, et de juger par lui-même de l'avenir que présente la nouvelle acquisition.

Il a pu constater l'existence de masses énormes de minerai de plomb et de zinc, d'une exploitation facile et peu coûteuse, et il s'est convaincu que, sans efforts, on pourra produire des quantités illimitées de métaux, à des prix tellement réduits, qu'aucune concurrence ne sera possible.

La teneur en argent du dernier minerai de plomb découvert a été reconnue beaucoup plus considérable que celle indiquée précédemment.

En résumé, toutes les prévisions, quelque favorables qu'elles aient pu être, ont été dépassées, et le Conseil croit pouvoir, plus que jamais, faire espérer à MM. les actionnaires de cette entreprise des résultats importants et prochains.

Ramsbeck, 2 septembre 1854.

Le directeur général,
De Sassenay.

Par délibération du Conseil d'administration,

Le président,
André Koechlin.

CAISSE
ET
JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Ce

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. le comte de V***, à Nantes. — N° 1 est préférable; employez la moitié en ce fonds, et le reste en lettres E B ou A.

M. F. L., à Bordeaux. — Mulhouse.

M. B. R., à Roanne. — N° 1, environ 15 0/0. — N° 2, sécurité complète. — N° 3, le Conseil fonctionne.

M. Ch. M., à Tonnerre. — N° 1, cette opération est dangereuse. — N° 2, mauvais arbitrage. — N° 3, c'est une erreur, le revenu sera à peu près de 22 fr. pour 1854.

M. V. F., à Blois. — N° 1, Lyon, Strasbourg. — N° 2, cela se fera.

M. E. G., à Nancy. — N° 1, non, pas encore, mais cela le deviendra probablement. — N° 2, la session de 1855 donnera satisfaction complète. — N° 3, oui.

M. L., à Tournay. — Nos 1 et 2, oui.

M. E. M., à Carpentras. — N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, 350 fr. — N° 4, non. — N° 5, excellente affaire.

M. T. F. A. — Cela ne continuera pas très-probablement.

M. L., à Bordeaux. — N° 1, échanger par le n° 5. — N° 2, 70 fr. — N° 3, rien. — N° 4, l'intérêt.

M. J. P., à Etampes. — N° 1, la liquidation. — N° 2, vendre. — N° 3, oui, mais avec de nouvelles actions.

M. E. M., à Cherbourg. — Nos 1 et 2, comme placement, conservez; comme spéculation, la solution de la question d'Orient dira si vous avez bien opéré. — N° 3, Lyon, Nord, Strasbourg, Orléans.

M. F. S. — Pour 1852, l'intérêt a été de 5 0/0 sur le versement, et le dividende s'est élevé à fr. ; pour 1853, l'intérêt a été également de 5 0/0 en versements ; le dividende a été de 25 fr. L'intérêt se paie en janvier et juillet ; le dividende avec l'intérêt, en juillet.

Z. Z. Z. — N° 1, 4 fr. — N° 2, 50 fr. — N° 3, par le retard apporté à l'ouverture de la ligne. — N° 4, oui, il faudra en profiter pour écouler. — N° 5, ceci dépend de la politique.

M. A. C., à Saint-Mandé. — N° 1, oui, il faut modifier comme placement et vendre les premiers. — N° 2, 12 50. — N° 3, non, mais retardée. — N° 4, la fusion avec l'Est sera faite avant un mois.

M. L. A., à Paris. — N° 1, oui. — N° 2, bonne valeur à son prix. — N° 3, il n'y a pas sur ces valeurs de marché; il faut conserver jusqu'à nouvel ordre.

M. B. à Verdun. — N° 1, ceci dépend des événements ; au cours actuel, peu de chances de succès. — N° 2, oui, si la politique ne s'y oppose. — N° 3, ceci est une opération politique.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 3 au 9 septembre 1854.

143,492 voyageurs	435,369 74
Bagages, marchandises, etc	465,737 21
TOTAL	901,166 95

Semaine correspondante de 1853.

137,663 voyageurs	435,120 70
Bagages, marchandises, etc	368,334 60
PRODUIT total	803,404 30

Recette totale du 1er janvier au 9 septembre

1854	26,589,173 04
1853	22,954,770 07
DIFFÉRENCE	3,634,402 97

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 3 au 9 septembre 1854.

30,338 voyageurs	164,217 05
Bagages, marchandises, etc	111,472 90
TOTAL de la semaine	275,089 95
Semaine correspondante de 1853	273 120 10
TOTAL de l'exercice courant	2,361,264 85
Exercice correspondant de 1853	2 697,249 75

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 3 au 9 septembre 1854.

19,433 voyageurs	64,110 95
Bagages, marchandises, etc	55,418 50
TOTAL de la semaine	119,329 45
Semaine correspondante de 1853	118,159 00
TOTAL de l'exercice courant	154,544 85
TOTAL de l'exercice correspondant	150,442 15

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 3 au 9 septembre 1854.

Grande vitesse) 70,723 voyageurs	318,672 35
Petite vitesse) Bagages, marchand.	303,909 70
TOTAL de la semaine	622,582 05
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	14,187,898 00
TOTAL	14,810,480 95
Semaine correspondante de 1853	475,542 80
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	13,185,416 67
TOTAL de l'exercice correspondant	13,660,959 47

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 3 au 9 septembre 1854.

Voyageurs	411,158 40
Bagages, marchandises, etc	506,831 18
TOTAL	917,989 58
Semaine correspondante de 1853	910,247 30
Différence en faveur de 1854	07,742 28
Recettes du 1er janvier au 9 septemb	29,663,605 15
Recette correspondante de 1853	23,927,718 74
Différence en faveur de 1854	5,735,886 41

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 36e semaine.

Du 3 au 9 septembre 1854.

Voyageurs	356,817 06
Marchandises	346,571 74
TOTAL de la semaine	703,388 80
Recettes antérieures	21,209,256 40
TOTAL GÉNÉRAL	21,912,645 20
30e semaine de 1854	703,388 80
Semaine correspondante de 1853	676,823 78
Différence en faveur de 1854	26,565 02
Exercice 1854	21,912,645 20
Id. 1853	19,248,567 62
Différence en faveur de 1854	2,664,077 58

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 3 au 9 septembre 1854

Voyageurs	12,652 60
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,732 45
TOTAL	27,385 05
Recettes antérieures	1,073,491 95
TOTAL	1,100,877 00

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 4 au 10 septembre 1854.

Ouest. — 19,122 voyageurs (gr. vitesse	83,899 55
(Petite vitesse)	43,378 72
TOTAL	127,278 27
Rive droite. — 53,643 voyageurs	44,159 93
Rive gauche — 38,606 voyageurs	26,171 55
TOTAL	197,609 77
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	87,699 15
Rive gauche	41,387 65
Rive droite	23,744 05
TOTAL	152,830 85

Recette totale du 1er janvier au 10 septembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	5,154,204 19
Idem. — 1853	4,469,966 28

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 27 août au 2 septembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	73,270 60
Bagages et marchandises	97,835 65
TOTAL de la semaine	171.106 25
Semaine correspondante de 1853	187,817 43
Diminution	10,711 18

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	32,749 05
Bagages et Marchandises	13,960 30
Total de la semaine	46,709 35
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	217,815 60
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	7,116,451 18
Recette correspondante de 1853	5,611,743 65
Augmentation	1,504,707 53

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 27 août au 2 septembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

22,656 voyageurs, grande vitesse	47,943 60
Petite vitesse	141,502 98
Services annexes	11,658 93
TOTAL	201,105 51

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	44 345 53
Petite vitesse	117,621 42
Services annexes	11,663 36
TOTAL	173,630 31

Recette totale du 1er janvier au 2 septembre

1854	6,195,059 44
1853	5,317,038 46

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'août 1854.

Voyageurs St-Germain	269,186		
id. Auteuil	249,759		
Total	518,945	Recettes.	274,919 45
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			109,479 65
		Total	384,399 10

Août 1853.

Voyageurs	316,440	Recettes	339,187 52
Différence en faveur de 1854			45,211 58

COMPARAISON :

Les huit mois de 1854 ont donné	2,158,472 44
La même période de 1853 a donné	1,799,720 46
Différence en faveur de 1854	358,751 98

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Août 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	85,535	48,400 15	1,070 05	49,470 20
1853	94,205	46,553 35	562 45	47,115 80
En faveur de 1854		1,852 80	507 60	2,360 40

(1) En faveur de 1853, 8,670 voyageurs.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS. — Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de. . . . 15 fr.
et d'un à-compte de. 15

sur le dividende de l'exercice 1854, soit, par action. . 30 fr.
sera effectué à la Caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, à dater du 1er octobre prochain.

Comme d'ordinaire, les coupons et les titres nominatifs, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à la Caisse centrale, dès le 15 septembre,

Le Directeur,

G. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Emprunt de 1852. — *Obligations de l'émission de* 1854. — Le Directeur de la Compagnie rappelle à MM. les porteurs d'obligations *non libérées* de la dernière émission (1854), que le deuxième versement de 100 fr. doit être effectué le 1er octobre 1854.

Ceux de MM. les porteurs qui n'auront pas fait ce versement *avant le* 15 *octobre* seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0, à partir du 1er octobre, jour de l'échéance.

Pour faciliter l'opération, la Caisse commencera, dès le 15 septembre courant, à recevoir le montant de ce versement.

Le Directeur,

G. Didion,

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le cinquième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er octobre 1854, à la caisse de l'Administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. Réal.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

ACTIONS. — Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre prochain sera payé à dater dudit jour, à raison de 6 fr. par action, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12;

A Marseille, à la Gare.

Le paiement des intérêts devant être constaté par une estampille apposée sur l'action, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 60 millions. — *Obligations* 5 0/0. — Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre prochain sera payé à partir dudit jour, à raison de 12 fr. 50 par obligation, dans les bureaux de la Compagnie ci-dessus désignés, à Paris, Lyon et Marseille.

Les actions et les coupons d'obligations pourront être déposés à la Caisse, à partir du 20 septembre.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	298	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2668
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2327	2379
1547	1227	2239

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du premier semestre de l'année 1854 est payable, à dater du 7 août courant, à raison de 27 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de 10 heures à 3 heures, sur la présentation des titres.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 30 des statuts, aura lieu le vendredi 29 septembre 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, avant le 15 septembre prochain, de dix heures à trois heures pour retirer leur carte d'admission.

Ils auront à produire à cet effet leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,

G. de Lapeyrière.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Le versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai dernier, n'ayant pas été effectué sur les 1,450 actions dont les numéros suivent, avis est donné aux porteurs que, faute de se libérer, ils encourent la déchéance, aux termes de l'art. 15 des Statuts :

1051—1053 1056—1060 1236—1240
1381—1385 1471—1480 1501—1516
1538—1539 1544 1997—2006
2037—2056 2127—2136 2152—2176
2227—2231 2516—2525 2751—2755
2967—2988 2997—3000 5802—5876
5986—5987 6786—6795 6841
6867 6906 7009—7012 7038—7039
7535 8156—8160 8571—8576
9048—9050 9314—9323 9366
10386—10410 12606—12615 12811—
12815 13171—13175 15571—15575
18751—18755 20286—20295 20361—
20365 21671—21675 22586—22605
22856—22885 23171—23185 23456—
23460 25971—25975 27266—27285
27546—27550 29146—29160 29691—
29710 35251—35260 35521—35576
36266—36285 37411—37415 38351—
38355 39026—39040 39106—39110
39226—39245 39941—39950 40281—
40400 40501—40520 42841—42880
42961—42980 43021—43229 60001—
60020 65701—65820 65921—65940
66081—66120 66221—66360 67621—
67760 69161—69180.

Il reste, en outre, 35 actions :

12,841 à 12,845; 17,651 à 17,660; 21,316 à 21,325,
sur lesquelles le versement au 15 mai n'a été effectué que pour moitié ; le présent avis est adressé également aux porteurs de ces titres ; il tiendra lieu de première mise en demeure.

Les versements sont reçus à Bâle, au siége de la Compagnie, et à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

Ce 2 septembre 1854.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Les administrateurs de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième versement, fixé à *cent francs* par action, s'effectuera du 5 au 15 octobre prochain, à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15; à Bordeaux, aux bureaux de la Compagnie, allées de Tourny, n° 33.

En vertu d'arrangements pris avec la société générale de Crédit mobilier, MM. les actionnaires auront la faculté de faire effectuer ce versement de 100 fr. par le Crédit mobilier, en déposant les titres à la caisse de cette Société.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

G. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effetué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre prochain, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, Le Prevost.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* qu'elle se charge de faire pour leur compte le versement de *cent francs* par action, appelé sur les titres de cette Compagnie, à partir du 5 octobre prochain. La durée des avances à faire est limitée à une année de cette date ; l'intérêt est fixé à 4 0/0 l'an. — Le remboursement pourra se faire par anticipation, moyennant une bonification de 1/2 0/0 à la Société générale. — Les bureaux sont ouverts pour cette opération, à Paris, place Vendôme, n° 15; à Bordeaux, allées de Tourny, n° 33.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des Statuts, il sera payé, à partir du 5 octobre prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14;

2° A Londres, chez MM. C. Devaux et C°, King-William street, 62, l'intérêt, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr., montant des versements effectués jusqu'à ce jour.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Ouverture de la section comprise entre Chalon et Lyon. — *Modification au service d'été à partir du 17 août 1854.* — Heures des départs de Paris pour Melun : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 10 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Fontainebleau et Montereau : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 11 h. 45; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Sens, Joigny, Tonnerre, Montbard, Dijon, Beaune, Chalon et Mâcon : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5, — 8 h. 35 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 h. 45. — Pour Lyon (Vaise) : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 45.

Des billets d'aller et retour, à prix réduits, seront distribués tous les jours à la gare de Paris, pour les gares de la ligne jusqu'à Montereau, et à chacune de ces gares pour Paris et retour; à la gare de Lyon, pour les gares de la ligne jusqu'à Chalon, et à chacune de ces gares pour Lyon et retour.

Ces billets donneront droit de circuler dans tous les trains de la journée pour laquelle ils auront été délivrés, à l'exception des trains express.

Trains de plaisir à prix réduits, de Paris à Fontainebleau, les dimanches et jours de fêtes. Départ de Paris à 9 h. 30 du matin; départ de Fontainebleau en retour sur Paris, à 9 h. 30 du soir.

Prix des places (aller et retour compris) : 1re classe, 6 fr.; — 2e classe, 4 fr. 50 c.; — 3e classe, 3 fr. 50 c.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

qu'elle reçoit gratuitement en dépôt les titres ci-après, savoir :

Les actions de la Société générale de Crédit mobilier;

Les actions de la Compagnie des chemins de fer du midi ;

Les actions et obligations du chemin de fer Grand-Central;

Les actions et obligations du chemin de Saint-Germain;

Les actions de la Société des mines de la Silésie;

Les obligations de Rhône-et-Loire et les titres de Saint-Etienne à Lyon.

Les dépôts s'opèrent, soit par des certificats nominatifs, délivrés aux porteurs, soit en compte courant.

Tout déposant titulaire de 25 titres a droit à l'ouverture d'un compte courant, et peut, dans ce cas, en disposer par des mandats directs, ou par des mandats de virement.

Les intérêts et dividendes touchés, sans frais, pour le compte des parties, sont payés sur mandats directs ou sur des mandats de virement.

USINES DE SEPTÈMES.

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 16 des statuts, l'intérêt annuel de 5 0/0, soit 12 fr 50 par action de 250 fr., sera payable dès le 1er octobre à la caisse de la Compagnie, à Marseille, ou chez MM. Alliez, Grand et C°, banquiers de la Société, à Paris.

VENTE IMPORTANTE.

Avis aux Compagnies de chemin de fer, aux constructeurs de voitures, aux ingénieurs, etc.

M. LEREW est chargé par MM. Fox, Henderson et C°, de vendre à l'enchère, aux magasins mêmes, 34, Eastchap, Cité, le jeudi 5 octobre, à midi pour une heure de relevée, 70 matériels complets de voitures de chemins de fer, dont 34 de première classe et 36 de seconde classe, y compris tampons, tringles, doubles vis, boîtes à graisse, marches, fers pour siéges des gardes, lampes, portières et toutes les courroies nécessaires, champignons, etc., pour les garnitures intérieures; le tout de première qualité et de la meilleure main-d'œuvre. Ces matériels sont complets, à l'exception des roues, des essieux et des ressorts. Ils ont été construits pour des voitures propres à voies étroites, semblables à celles en usage sur le London et North Western railway. Les adjudicataires pourront obtenir des dessins et plans complets, à raison de 10 liv. st. par chaque lot. Les objets seront exposés quatorze jours avant la vente. Les catalogues seront prêts le 1er septembre, et se distribueront au Stork hôtel, Birmingham; à l'hôtel Royal, à Liverpool; à la salle des Ventes, [illegible]; sur les lieux et chez le commissaire-priseur, Cardington street, Hampstead road, London.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

MANUFACTURES DE GLACES, VERRES A VITRE, CRISTAUX ET GOBLETTERIES, rue de Jéricho, n° 3, à Bruxelles. L'administration a l'honneur d'informer les actionnaires de la Société que, d'après le bilan arrêté le 30 juin dernier, et approuvé par MM. les commissaires, chaque action a droit, indépendamment des intérêts à 5 0/0, à un dividende de soixante-sept francs, payable à dater de ce jour, à la caisse de la Société, à Bruxelles, ou chez MM. Mallet frères et C°, banquiers, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 13, à Paris.

Bruxelles, le 2 septembre 1854.

L'Administrateur gérant,

J. VANDER-BROECK.

MM. LES ACTIONNAIRES de la Société des FORGES DE CHATILLON et COMMENTRY sont convoqués en assemblée générale pour le mercredi 4 octobre prochain, à midi. Pour assister à cette assemblée, il faut être porteur de cent actions de cinq cents francs ou de cinquante actions de mille francs ou plus, qui seront déposées huit jours à l'avance au siége de la Société, à Paris, rue de la Grange-Batelière, n° 22, où il sera délivré, en échange, une carte d'admission nominative et personnelle.

ÉTABLISSEMENTS CAVÉ. MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée annuelle, prescrite par l'art. 44 des statuts, aura lieu le lundi 18 septembre, à midi, au siége social, rue du faubourg Saint-Denis, n° 222.

Les propriétaires de 20 actions qui désireraient assister à cette assemblée devront déposer leurs titres et retirer leurs cartes d'admission chez MM. Béchet, Dethomas et C°, banquiers de la Société, de 10 à 3 heures, avant le 15 septembre.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettres de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

IL A ÉTÉ PERDU le 29 août 4 obligations foncières, de 500 fr. chacune, portant les nos 40,451 à 40,454. La personne qui les aura trouvées est priée de les rapporter à *la Caisse du Journal des chemins de fer, 85, rue Richelieu.*

Opposition a été faite à la Compagnie.

CHIMIE INDUSTRIELLE

(Précis de), par M. Payen, membre de l'Institut (Académie des Sciences), professeur au Conservatoire des Arts-et-Métiers et à l'Ecole centrale des Arts et Manufactures. 2e édition, revue et augmentée. Un volume in-8° de texte et un volume de planches. Prix broché : 15 fr.

Librairie de L. Hachette et C°, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris.

LIBRAIRIE, Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Il n'y a pas lieu de s'étonner de la nullité actuelle des affaires. La Bourse est presque tous les ans dans la même situation au mois de septembre. C'est l'époque de la chasse, des vacances et des voyages, et une grande partie des spéculateurs sont absents de Paris et n'y reviennent que dans le mois d'octobre : aussi les variations sont généralement sans importance.

Les consolidés anglais se sont mieux tenus que nos propres fonds, quoique les affaires n'aient pas été beaucoup plus avancées à la Bourse de Londres qu'à celle de Paris. Les consolidés ont monté à 95 7/8, tandis que notre 3 0/0 était à 73 80 ; c'est par conséquent un écart de 22 fr. entre les deux fonds, et il est rare qu'une pareille différence n'amène pas des arbitrages en faveur des fonds français de manière à réduire l'écart.

La Banque de France a été faible depuis quelques jours, de 2,935 à 2,940. On s'attendait que le bilan mensuel constaterait une nouvelle diminution du portefeuille, en même temps qu'une augmentation de l'encaisse.

Les actions de chemins de fer ont éprouvé peu de variations ; leurs cours ont fléchi de 10 à 15 f., mais ils ont déjà regagné une partie du terrain qu'ils avaient perdu. Quelques fortes ventes ont eu lieu sur les actions d'Orléans, lorsqu'on a connu le dividende qui a été fixé pour ce dernier semestre. Quelques acheteurs d'Orléans avaient compté sur un dividende de 35 fr., et comme ce dividende n'est que de 30 fr., c'est-à-dire le même que celui du semestre correspondant de 1853, on s'est persuadé que le produit de l'année ne serait pas plus élevé que l'année dernière.

Les actions de Lyon se maintiennent avec fermeté. Elles ont rétrogradé à peine à 970, et elles se sont tenues de nouveau à 980. Le développement des recettes, un moment entravé, par l'épidémie qui a désolé les départements du Midi pendant plusieurs mois, fait des progrès sensibles depuis quelques semaines.

Les actions de l'Est n'ont pas eu beaucoup de variations, mais elles sont tenues très-fermes au dessus de 800. On commence à escompter les 20 fr. d'intérêt qui vont être détachés. Cette ligne, aux cours actuels, est celle qui rapporte en ce moment le revenu le plus élevé. Les nouvelles actions de l'Est sont depuis longtemps stationnaires. Elles se soutiennent pourtant avec fermeté de 627 à 635.

La Méditerranée est toujours recherchée, mais l'écart de 95 à 100 se maintient entre cette ligne et celle de Lyon.

Des achats importants ont eu lieu depuis huit jours sur les actions du Grand-Central. Il semble que l'on approche du moment où le traité qui a été préparé entre cette ligne et celle de Lyon deviendra définitif par la sanction du gouvernement. Comme ce chemin n'est encore qu'à 15 ou 20 fr. au-dessus du pair, il n'est pas étonnant qu'il attire en ce moment l'attention des capitalistes.

Les actions de Rouen ont été recherchées depuis quelques jours, sur le bruit que la Compagnie devait entrer en arrangement avec la Compagnie de navigation sur la Seine, mais les cours sont retombés dans leur stagnation habituelle, de 965 à 970. Les actions du Havre sont restées également stationnaires, de 580 à 585.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 7 jusqu'à celle du 14 septembre :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 73 30 à 74 30; elle est restée à 73 70; elle a varié à terme de 73 65 à 74 50; elle est restée à 74 10.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 97 50 à 98; elle est restée à 97 75.

Les actions de la Banque ont repris de 2,935 à 2,945; elles ont fermé à 2,940.

Le Crédit foncier a fléchi de 620 à 600; il est resté à 605; le Comptoir d'escompte s'est tenu à 580.

Le Crédit mobilier a monté de 725 à 740; il est resté à 728 75 au comptant et à 732 50 à terme.

Le Nord a monté de 857 50 à 867 50; il a fermé à 855 au comptant et à 857 50 à terme.

L'Est a monté de 801 25 à 812 50; il est resté à 807 50 au comptant et à 810 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont repris de 628 75 à 637 50; elles ont fermé à 632 50.

Lyon a monté de 972 50 à 983 75; il est resté à 977 50 au comptant et 978 75 à terme.

La Méditerranée a monté de 875 à 887 50; il est resté à 875.

Le Midi a monté de 617 50 à 622 50; il est resté à 613 75 au comptant et à 620 à terme.

Le Grand-Central a monté de 511 25 à 518 75; il est resté à 516 25.

Cherbourg a varié de 525 à 522 50.

Orléans a monté de 1,245 à 1,250; il a rétrogradé à 1,227 50; il est resté à 1,235.

Rouen a monté de 965 à 975; il est resté à 970.

Le Havre a varié de 580 à 585; il est resté à 582 50.

Saint-Germain a monté de 710 à 722 50; il est resté à 712 50.

L'Ouest a monté de 665 à 670; il est resté à 665.

Le chemin de fer sarde a monté de 465 à 470; il est resté à 465.

Samedi. — Les cours de la rente étaient excessivement fermes. Les chemins reprenaient également faveur, mais ils ont éprouvé un mouvement moins sensible que celui de la rente. Le 3 0/0 a monté au comptant de 55 à 74 05, et à terme de 40 c. à 74 20. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 97 90, mais il a monté à terme de 50 c. à 98 25. La Banque a varié de 2,940 à 2,945. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 735; les actions du Nord, de 3 75 à 862 50; l'Est, de 2 50 à 808 75. Les nouvelles de l'Est ont varié de 635 à 632 50. Lyon a monté de 2 50 à 977 50; Orléans, de 2 50 à 1,250; Rouen, de 2 50 à 965. Le Havre a fléchi de 1 25 à 585; le Midi, de 2 50 à 617 50, Genève, de 2 50 à 535. Le Grand-Central a monté de 1 25 à 517 50; Saint-Germain, de 5 à 920; l'Ouest, de 1 25 à 668 75; Cherbourg, de 5 à 525; le chemin sarde, de 2 50 à 467 50.

Lundi. — Le début de la bourse était encore en hausse, mais l'attente de ce qui va se passer à Sébastopol a un peu rendu la spéculation incertaine, et les derniers cours étaient plus faibles. Les chemins de fer étaient calmes. Le 3 0/0 a varié au comptant de 74 30 à 74 05, et à terme de 74 50 à 74 25; le 4 1/2 0/0, de 97 85 à 68 au comptant, et de 98 50 à 98 35 à terme. La Banque s'est tenue à 2,945. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 737 50. Le Nord a varié de 866 25 à 862 50; l'Est, de 812 50 à 811 25; les nouvelles de l'Est, de 635 à 636 25; Lyon, de 980 à 981 25; le Midi, de 622 50 à 620; Orléans, de 1,250 à 1,245; Genève, de 537 50 à 540; le Grand-Central, de 518 75 à 517 50; Saint-Germain, de 722 50 à 721 25. Rouen a été coté à 975; le Havre, à 585; la Méditerranée, à 847 50; l'Ouest, à 670; Cherbourg, à 522 50; le chemin sarde, à 470.

Mardi. — Les valeurs était faibles, cependant les cours ont été maintenus par l'exemple des fonds anglais qui arrivaient en hausse à 95 7/8, et ils ont éprouvé peu de changement. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 73 90, et à terme de 05 à 74 20; le 4 1/2 0/0, de 15 au comptant à 97 75, et de 30 c. à terme à 98 05. La Banque a fait 2,945. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 731 25; le Nord, de 3 75 à 858 75; l'Est, de 1 25 à 810; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 635; Lyon, de 5 à 976 25; la Méditerranée, de 7 50 à 880; Orléans, de 10 à 1,235; le Midi, de 1 25 à 616 25; le Grand-Central, de 3 75 à 515. Saint-Germain s'est tenu à 720; l'Ouest à 670; Rouen, à 975; le Havre, à 585; Cherbourg, à 522 50. Genève a fléchi de 2 50 à 537 50; le chemin de fer sarde, de 2 50 à 467 50

Mercredi. — La baisse a fait des progrès sensibles sur toutes les valeurs. Les affaires étaient peu animées. La rente 3 0/0 a baissé, au comptant, de 30 à 73 60, et, à terme, de 35 à 73 85; le 4 1/2 0/0, de 25, au comptant, à 97 50, et, à terme, de 25 à 97 60. La Banque a fléchi de 5 à 2,940; le Crédit mobilier, de 2 50 à 728 75; le Nord, de 2 50 à 856 25; l'Est, de 1 25 à 808 75; les nouvelles l'Est, de 3 75 à 631 25; Lyon, de 2 50 à 973 75; la Méditerranée, de 7 50 à 872 50; Orléans, de 5 à 1,230; Rouen, de 2 50 à 972 50; le Havre, de 2 50 à 582 50; le Midi, de 1 25 à 615. Le Grand Central s'est tenu à 515. Saint-Germain a fléchi de 5 à 715; l'Ouest, de 7 50 à 662 50; Genève, de 2 50 à 535. Cherbourg s'est tenu à 522 50; le chemin Sarde, à 467 50.

Jeudi. — La nouvelle du départ de l'expédition, à la date du 5 septembre, a raffermi un peu toutes les valeurs; mais les affaires étaient peu animées. La rente 3 0/0 a repris, au comptant, de 10 à 73 70, et, à terme, de 25 à 74 10; le 4 1/2 0/0, de 25, au comptant, à 91 75. Le Crédit mobilier s'est tenu de 727 50 à 728 75; le Nord, de 857 50 à 855; l'Est, de 807 50 à 808 75; les nouvelles de l'Est, de 630 à 632 50; Lyon, de 972 50 à 977 50; la Méditerranée, de 2 50 à 875; Orléans, de 5 à 1,235. Rouen a fléchi de 2 50 à 70; le Midi, de 1 25 à 613 75. Le Grand-Central a repris de 1 25 à 516 25. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 712 50; Genève, de 2 50 à 532 50. Le Havre a monté de 2 50 à 582 50.

Vendredi. — Les premiers cours étaient faibles, ce que l'on attribuait au décret qui appelle à l'activité le complément de la classe de 1853 ; mais on n'a pas tardé à se rassurer; les affaires étaient d'ailleurs fort calmes. Le 3 0/0 a varié au comptant de 73 65 à 73 85, et à terme, de 73 85 à 74 10. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 25. La Banque était à 2,940; le Crédit mobilier, 728 75 à 730; l'Est, 805 à 807 50; le Nord, 855 à 857 50; Lyon, 975 à 977 50; le Midi, 611 25 à 615; le Grand-Central, 515 à 516 25; Genève, 535 à 537 50; Saint-Germain, 712 50 à 715; la Méditerranée, 872 50 à 875.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 9 au 15 septembre 1854.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 9 Compt.	Samedi 9 Terme.	Lundi 11 Compt.	Lundi 11 Terme.	Mardi 12 Compt.	Mardi 12 Terme	Mercredi 13 Compt.	Mercredi 13 Terme	Jeudi 14 Compt.	Jeudi 14 Terme.	Vendredi 15 Compt.	Vendredi 15 Terme
710	•	99	400.000	400	tout	40 fr	janv. juillet	**Nord**	862 50	865 ••	862 50	861 75	856 75	857 50	856 25	856 25	855 ••	857 50	856 25	857 50
nul		99	72.000	500	tout	27 fr 50 1er sem. 1854	août février	**Paris à Rouen**	975 ••	970 ••	975 ••	972 50	975 ••	• ••	972 50	972 50	970 ••	967 50	970 ••	• ••
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	**Rouen au Havre**	585 ••	580 ••	585 ••	• ••	585 ••	582 50	582 50	• ••	582 50	582 50	585 ••	585 ••
51	72	95	36.000	500	425	11 fr.	avril.	**Dieppe et Fécamp**	250 ••	• ••	290 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	290 ••	• ••	• ••	• ••
•	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1)	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	525 ••	• ••	522 50	• ••	522 50	• ••	522 50	• ••	522 50	520 ••	520 ••	• ••
out	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	**Saint-Germain.**	720 ••	722 50	721 25	722 50	720 ••	• ••	715 ••	715 ••	712 50	712 50	715 ••	715 ••
out	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	**Versailles** (r. g.)	331 ••	• ••	320 ••	• ••	320 ••	• ••	• ••	• ••	315 ••	• ••	315 ••	• ••
171	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	**Ouest.**	666 75	667 50	670 ••	• ••	670 ••	• ••	662 50	662 50	665 ••	665 ••	663 ••	663 75
•	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	**Paris à Sceaux**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
110	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50	octobre.	**Orléans**	1250 ••	1250 ••	1245 ••	1242 50	1245 ••	1235 ••	1230 ••	1230 ••	1235 ••	1235 ••	1235 ••	1237 50
617	721	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	**Est**	808 75	808 75	801 25	810 ••	804 ••	806 25	804 75	807 50	807 70	810 ••	807 50	807 50
•	•	•	250.000	500	250	4 0/0.	•	**Id. nouvelles**	632 50	632 50	630 25	615 ••	635 ••	612 50	631 25	632 50	632 50	635 ••	632 50	632 50
364	512	99	240.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	**Paris à Lyon**	977 50	978 75	980 25	977 50	976 25	975 ••	973 75	973 75	977 50	978 75	977 50	974 75
•	237	99	80.000	500	250	4 0/0 (1).	•	**Lyon à Genève**	536 ••	538 75	540 ••	538 75	537 50	535 ••	535 ••	535 ••	532 50	• ••	537 50	537 50
23	612	99	90.000	500	300	10 fr.	avril octobr.	**Lyon à la Méditerr.**	880 ••	882 50	887 50	880 ••	880 ••	880 ••	872 50	871 25	875 ••	875 ••	872 50	872 50
•	900	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	•	**Chemins du Midi**	617 50	• ••	620 ••	618 75	616 25	615 ••	615 ••	615 ••	613 75	620 ••	615 ••	615 ••
•	52	99	10.000	500	tout	néant.	•	**Bordeaux à la Teste**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	215 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
50	915	99	180.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet.	**Grand Central**	517 50	517 50	518 75	517 50	515 ••	516 25	515 ••	513 75	516 25	516 25	515 ••	515 ••
•	•	99	50.000	500	200	4 0/0		**St Rambert à Gren.**	457 50	• ••	457 50	• ••	457 50	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	**Anvers à Gand.**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	•	99	100.000	500	100	4 1/2 0/0	ai novemb.	**Sarde Victor-Emm.**	467 50	• ••	470 ••	• ••	467 50	• ••	467 50	• ••	465 ••	• ••	465 ••	• ••
			•	•	tout	3 0/0	22 juin	**Rentes 3 0/0**	74 05	74 20	74 05	74 20	73 90	74 20	73 60	73 85	73 70	74 10	73 85	74 00
			•	•	tout	4 1/2 0/0	22 mars	**Rentes 4 1/2 0/0**	97 90	98 25	98 ••	98 35	97 75	98 0.	97 50	97 80	97 75	•• ••	97 25	•• ••
			250 m	65 25	•	3 0/0	22 juin	**Emprunt 3 0/0**	73 85	• ••	•• ••	• ••	•• ••	• ••	•• ••	• ••	72 75	• ••	73 75	• ••
			•	92 25	•	4 1/2 0/0	22 mars	**Emprunt 4 1/2 0/0**	97 90	• ••	98 ••	• ••	97 85	• ••	• ••	• ••	97 75	• ••	97 50	• ••
(1) Pendant la durée des travaux.			91.250	1.000	tout	151	janvier juillet	**Banque de France**	2915 ••	•	2915 ••	•	2915 ••	•	2940 ••	•	• ••	•	2940 ••	•
			120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	**Crédit mobilier**	735 ••	735 ••	737 50	735 ••	731 25	731 25	728 75	728 75	731 75	730 50	730 ••	730 ••
			40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	**Comptoir national**	500 ••	•	500 ••	•	500 ••	•	• ••	•	500 ••	•	500 ••	•
			50.000	500	250	17 50	janvier juillet	**Banque foncière**	• ••	•	• ••	•	• ••	•	• 50	•	602 50	603 ••	603 ••	•
			100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	**D° Obligations Cert.**	915 ••	•	950 ••	•	950 ••	•	955 ••	•	950 ••	•	947 50	•
			•	500	400	3 0/0	mai novemb.	**D° Obligations de 500**	412 50	•	412 50	•	410 ••	•	410 ••	•	437 50	•	437 50	•
			•	100	tout	3 0/0	•	**D° 10e d'Obligations**	•• ••	•	•• ••	•	97 50	•	100 ••	•	100 ••	•	100 ••	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 9 au 15 septembre 1854.

Date des emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts annuels.	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	9	11	12	13	14	15
1851.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	**Nord-Boulogne**	308 75	310 ••	310 ••	310 ••	309 75	310 ••
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	**Paris à Lyon**	1035 ••	1035 ••	1035 ••	1035 ••	• ••	1035 ••
1852.	60.000	99 —	535	275	625	5 0/0	•	D°	**Lyon à la Méditerranée 5 0/0**	508 75	508 75	• ••	• ••	• ••	515 ••
1852.	181.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet.	D° **Nouvelles 3 0/0**	306 25	306 25	305 ••	305 ••	305 ••	306 25
D°.	.300	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.	**Est**	506 25	506 25	506 25	505 ••	505 ••	505 ••
1848.	10.800	44 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	**Saint Germain** (nouvelles)	• ••	•	• ••	• ••	• ••	•
D°.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	D°	**Versailles** (r. d.)	• ••	••	•	• ••	• ••	•
1852.	15.638	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	D°	**Ouest**	• ••	995 ••	995 ••	995 ••	• ••	995 ••
1853.	17.200	•• ••	1.000	750	1.250	5 0/0	•	D°	D° (nouvelles)	995 ••	• ••	• ••	• ••	995 ••	• ••
1842.	6.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°	**Paris à Orléans**	1020 ••	1020 ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1844.	2.333	80 —	•	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°	D° (Nouvelles 1848	• ••	1021 ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	•	D°	D° (Nouvelles 1852	• ••	312 50	312 50	312 50	• ••	312 50
1854.	130.000	•• ••	275	75	500	3 0/0	•	D°	D° (Nouvelles 1854	315 ••	315 ••	313 75	315 ••	315 ••	312 50
1845	3.987	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°	**Paris à Rouen**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1847.	4.000	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	juin décembre	D° (nouvelles)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre	**Rouen au Havre**	995 ••	• ••	995 ••	• ••	995 ••	• ••
1849.	5.000	87 —	1.000	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.	D° (nouvelles)	1130 ••	• ••	• ••	• ••	1130 ••	• ••
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	**Grand-Central**	293 75	295 ••	295 ••	295 ••	292 50	293 75
1853.	102.011	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°	**Rhône-et-Loire**	495 ••	491 25	491 25	495 ••	• ••	• ••
18 3.	43.043	99 ••	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°	D° 3 0/0	• ••	305 ••	• ••	302 50	• ••	• ••
1853	20.000	55 —	500	tout.	625	5 0/0	•	D°	**Strasbourg à Bâle** (nouvelles)	• ••	500 ••	500 ••	500 ••	• ••	500 ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 8 au 14 septembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	8	9	11	12	13	14
Nord	852 50 à 860 25	852 50 à 860 ••	860 •• à 865 ••	860 •• à 865 ••	860 •• à 865 ••	855 •• à 860 ••
Paris à Strasbourg	800 •• à 805 ••	805 •• à 810 ••	805 •• à 810 ••	805 •• à 810 ••	805 •• à 810 ••	800 •• à 805 ••
Orléans	1200 •• à 1225 ••	1200 •• à 1225 ••	1200 •• à 1225 ••	1200 •• à 1225 ••	1200 •• à 1212 50	1200 •• à 1225 ••
Paris à Rouen	950 •• à 955 ••	950 •• à 955 ••	950 •• à 955 ••	950 •• à 955 ••	950 •• à 955 ••	955 •• à 960 ••
Rouen au Havre	575 •• à 580 ••	575 •• à 580 ••	580 •• à 585 ••	580 •• à 585 ••	580 •• à 585 ••	575 •• à 580 ••
Lyon	970 •• à 975 ••	972 50 à 977 50	977 50 à 982 50	980 •• à 985 ••	970 •• à 975 ••	972 50 à 975 ••
Ouest	•	•	•	•	•	•

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. cours.	Dénomination.	Pair.	D. cours.	Dénomination.	Pair.	D. cours.	Dénomination.	Pair.	D. cours.	Dénomination.	Pair.	D. cours.
aisse Béchet	500	450 ••	Hens-ne... Charbon	1.000	300	Tissus Lainerey	500	• 5	Omnibus Hirondelles	1000	•	Générale .... Mar. ins.	12.000	21 0/0 b.
aisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	30	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises.	1000	775	Lloyd franç ....d°	5000	10 0/0 b.
re à la Bassée	5000	7.000 ••	Layon et Loire	1/1500	400	Cartoufle	500	87 •	— Tricycles	1000	475	Union des Ports d°	5000	10 0/0 b.
orge inférieure	1000	1500	Bonnet et s m. n. p.	1000	500	Télégraphe sous-marin	25	25 ••	— Batignolaises	1000	775	Mélusine ....d°	5000	14 0/0 b.
ambre à l'Oise	1000	775	— act. n.-p.	•	170	Gaz anglais .. Paris.	2500	3250	Compagnie générale	500	650	Sécurité ....d°	5000	21 0/0 b.
ambre française	1000	1300	Montchanin .Charbon.	5000	•	— français ... Paris.	500	1000	Lutéciennes	500	650	Sauvegarde ....d°	5000	6 0/0 b
ie générale des Eaux	250	216 25	Azincourt ...Charbon.	1/1500	1200 ••	— parisien	1000	1175	Sylphides	500	510	Océan ....d°	5000	25 0/0 b.
aux d'Auteuil	1000	•	Bastennes .....Asph.	1000	300 ••	— Lacarrière. Paris	500	1050	Dorées	500	155	Chaumière ....d°	10 0	22 0/0 b.
ieille-Montagne	80	805 ••	Seyssel angl. ...Asph.	125	40	— Belleville	500	1100	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ....d°	1000	11 0/0 b.
ouvelle-Montagne	1000	1210	Seyssel franç.. Asph.	1000	100	— Nord Batignolles	500	350	Essonne (papeterie)	1000	•	Vigie ....d°	5000	10 0/0 b.
tolberg .....Zinc.	75	1065 ••	Aveyron .....Forges.	3000	4100	— Ouest .. Passy.	500	650	Journaux réunis	500	510	Nationale ...Incendie.	5000	125 0/0 b
ilésie .....Zinc.	375	312 50	Aubin .....Forges.	500	500	— Est. Vincennes.	500	•	Le Siècle	remb.	400	Générale ....d°	5000	665 0/0 b
chweiler ....Zinc.	750	650	Maubeuge ....Forges.	500	450	— Wazemmes	500	100	Docks L. Napoléon.	250	213 25	Union ....d°	5000	14 0/0 0
phalie ....Zinc.	1000	1150 ••	Alais .....Forges	2000	1700	— Calais	1000	250 ••	Palais de l'Industrie	100	121 25	France ....d°	5000	23 0/0 A.
ence ......Cuivre.	100	60	Châtillon ....Forges.	500	485	— Amiens	500	465	Glaces de St-Gobain.	7.400	32500	Paternelle ....d°	1000	1000
ouzaïa (Algérie)	100	39 ••	Herserange...Forges.	500	74 2.	— Versailles	1000	135	— de Montluçon	500	940	Providence ....d°	2500	25 0/0 b
ronze (usines)	100	55	Monceau ....Forges.	1000	1000	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1500 e d	Urbaine ....d°	5000	61 0/0 b.
oire .....Charbon.	1/7213	651 ••	Providence...Forges.	1000	1200	— Cie centrale	500	465	— d'Aix-la-Chapelle.	375	390 ••	Confiance ....d°	5000	5 0/0 b.
rand'Combe	1/2400	510 ••	Loire et Ardèche forg	4 000	540 ••	Mess. imp. serv. mar.	5000	8500	Lin Maberly	500	720 ex-d.	Soleil ....d°	0 00	00 0/0 b.
ne-et-Loire Charbon.	500	200	Espérance.. Forges.	1000	615	— Voitures	1000	1400	— Cohin	500	530	Nord ....d°	1000	0 0/0 b.
anzy .... Charbon.	500	•	Montigny .. Forges.	500	355	— Caillard	1000	0 0	— Pont-Remy	•	200	Globe ....d°	500	pair
hazotte ...Charbon.	1/3500	521	Septèmes .....Usine.	250	190	Gondoles parisiennes.	80	140	— Gamaches	500	215	Nationale ....Vie.	5000	9 0/0 b.
harbonnages belges.	500	400	Pisanis ......Usine.	750	615	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2700	Richer, ...Vidanges	500	250	Générale ....d°.	7500	65 0/0 b.
nt-de-Loup (sud)	1000	200	Cail ....Usine.	500	790 ••	— ch. de fer.	300	225	Herbet .....Sucrerie.	500	500	Union ....d°.	5000	7 0/0 b.
entre-du-Flénu	1000	150	Cavé .... Usine.	250	217 50	— Favorites	800	1900	Scarpe ......d°.	250	220	Phénix ....d°.	5000	2 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 182. 13e ANNÉE. — N° 38. SAMEDI, 23 SEPTEMBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

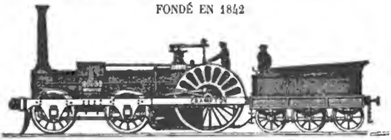
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f. —	22 f.
Départements....	13 » —	24 »
Etranger........	16 » —	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 30 septembre sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Toutes nos prévisions se confirment. A mesure que les événements marchent et que la situation se dessine avec netteté, la confiance augmente et les cours s'améliorent.

Valeurs.	*Cours de la Bourse.* 13 septembre.		21 septembre.	
3 0/0,	73	85	75	20
Crédit mobilier,	728	75	745	»
Saint-Germain,	715	»	720	»
Orléans,	1,230	»	1,240	»
Rouen,	970	»	975	»
Havre,	580	»	593	75
Nord,	856	25	860	»
Est ancien,	807	50	822	50
Est nouveau,	632	50	648	75
Lyon,	973	75	997	50
Méditerranée,	871	25	870	»
Midi,	615	»	618	75
Ouest,	662	50	672	50
Cherbourg,	522	50	521	25
Grand-Central,	513	75	521	25
Genève,	535	»	540	»

L'amélioration qui ressort du rapprochement des cours ci-dessus est assez modérée pour qu'on puisse la considérer comme sérieuse et durable; ce n'est pas une hausse violente, imprévue, née de l'engouement et de la fièvre, mais une grande fermeté prenant naissance dans le raisonnement, dans les progrès des recettes ou la connaissance d'économies qui permettent de compter sur de bons dividendes. Aux prix actuels, tous les chemins en exploitation donnent un revenu d'environ 6 0/0; quelques-uns même produisent davantage, et, comme l'année prochaine doit donner une circulation exceptionnelle en raison de l'affluence des visiteurs à l'exposition, on peut conserver avec une sécurité entière les valeurs que l'on possède, sans avoir à redouter de réaction fâcheuse.

Sur les réclamations qui nous ont été adressées par plusieurs Compagnies, nous modifions la forme du résumé hebdomadaire des recettes que nous avons l'habitude de publier dans chacun de nos numéros.

Dans le nouveau cadre que nous avons adopté, les augmentations ou diminutions ne sont plus calculées d'une manière absolue, mais proportionnellement au nombre de kilomètres exploités pendant les deux semaines correspondantes entre lesquelles la comparaison est établie.

D'après ce nouveau mode de classement, les divers chemins en exploitation doivent être rangés dans l'ordre suivant pour la semaine dont nous publions aujourd'hui les recettes détaillées.

Augmentation.	
Nord,	12.0 0/0.
Grand-Central,	10.3 0/0.
Est,	10.0 0/0.
Orléans,	5.8 0/0.
Diminution.	
Lyon,	1.0 0/0.
Rouen,	6.6 0/0.
Havre,	9.9 0/0.
Méditerranée,	19.3 0/0.
Ouest,	36.6 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

Recettes comparées des chemins de fer, 1853-1854.

Nous sommes en retard pour les appréciations des revenus probables des chemins de fer pour l'année 1854; nous avons été déterminés à ne pas nous hâter par des considérations de diverses natures, au nombre desquelles nous mentionnerons d'abord le système vicieux de comptabilité des Compagnies qui n'adoptent pas un mode uniforme; ensuite, l'inconvénient de trop préciser des résultats que la moindre circonstance peut modifier. Ainsi, les recettes sur plusieurs lignes qu'on pouvait estimer devoir monter par suite de l'ouverture des nouvelles sections, se sont au contraire affaiblies sous l'influence d'une épidémie qui s'est étendue sur divers points de la France.

Enfin, nous avons dû tenir compte des réclamations des Compagnies, mécontentes que leurs résultats soient trop précisément exprimés avant qu'elles aient pu elles-même s'en rendre compte. Toutes ces considérations nous ont déterminé, non-seulement à retarder nos estimations, mais encore à adopter une forme moins affirmative, et nous nous bornerons à rapprocher les dividendes distribués en 1853 des recettes ou revenus de 1854, en indiquant les circonstances diverses qui peuvent élever ou affecter les dividendes.

NORD.

Au 9 septembre 1854, les recettes brutes s'élevaient à 26,589,173 04

A la même époque de 1853 les recettes étaient de 22,954,770 07

L'accroissement pour 1854 est de . . . 3,634,402 97

ou de 15.8 0/0, le nombre de kilomètres exploités restant le même.

En 1853, le revenu total par action a été de 46 fr., déduction faite de 1,137,500 fr. d'imputations nouvelles qui seront probablement un peu plus considérables cette année. En prévision de ces prélèvements, le dividende de 1854 ne doit pas être calculé rigoureusement d'après l'augmentation des recettes, mais demeurer un peu au-dessous, soit environ 9 0/0 à ajouter au revenu de 1853.

ROUEN.

On connaît déjà les résultats de l'exploitation de ce chemin pour le premier semestre 1854; le dividende a été de 10 0/0 plus élevé qu'en 1853, soit de 27 fr. 50 au lieu de 25 fr. par action.

Les deux premiers mois du second semestre ne paraissent pas devoir être aussi favorables, par suite de la privation des transports de grains exécutés, à pareille époque de 1853, pour le compte du département de la guerre.

Du 1er juillet 1854 au 9 septembre, les produits bruts se sont élevés à. . 2,561,264 85

A la même date de 1853, ils atteignaient 2,697,249 75

La diminution pour 1854 est de. 135,984 90

ou de 5.03 0/0.

Le dividende, pour le second semestre de 1853, a été de 35 fr.; on ne peut prévoir encore quel pourra être le dividende pour le deuxième semestre de 1854, mais il est probable que les réductions de recettes observées en ce moment seront compensées et peut-être au delà par les économies résultant du nouveau traité de traction et de la transformation du prêt de l'Etat, remboursable par trentième, en un emprunt dont l'amortissement doit être réparti sur 85 années.

HAVRE.

Le chemin de fer du Havre a convoqué ses actionnaires en assemblée générale pour le 29 de ce mois à l'effet de leur rendre compte des résultats de l'exploitation pendant le semestre clos le 31 août dernier. Bien que ce moment approche, le chiffre du dividende qui sera officiellement déclaré n'est pas encore arrêté; mais si nous tenons compte des recettes obtenues et de l'excédant qu'elles présentent, ainsi que des économies réalisées sur les frais de traction par suite du nouveau traité Buddicom, enfin, des changements apportés aux statuts pour la dotation du fonds d'amortissement, nous croyons que l'on ne s'éloignera pas beaucoup de la vérité en calculant un dividende de 24 à 25 fr. par action.

Le semestre correspondant de 1853 n'a été que de 18 fr.

LYON.

L'exploitation du chemin de fer de Lyon a été bornée jusqu'au 10 juillet à la section comprise entre Paris et Chalon, soit à 383 kilomètres, et a donné pendant cette période un produit brut dont nous n'avons pas le chiffre exact, mais qui a dû s'élever approximativement à (1). . . . . 10,210,548 »

soit par kilomètre et par jour (190 jours) 140 31

Depuis le 10 juillet, l'exploitation s'étend de Paris à Vaise et comprend un parcours de 507 kilom. Au 9 septembre, la recette totale s'élevait, d'après les bulletins de la Compagnie, depuis le 1er janvier jusqu'au 9 septembre, à 14,810,480 05

Si nous en déduisons les recettes du 1er janvier au 9 juillet inclus. . . . . . . 10,210,548 »

Nous aurons pour les recettes de 61 jours (9 juillet au 9 septembre inclus), sur 507 kilom. 4,599,932 05

Soit par kilomètre et par par jour 148 73

ou 6 0/0 de plus sur la ligne entière que sur le tronçon primitif.

Deux circonstances destinées à agir sur les recettes en sens contraire doivent être rappelées ici. La première, c'est que les produits de la première période représentent la moyenne des six premiers mois de l'année, qui sont les moins favorables, tandis que la seconde comprend deux mois d'été et de vacances pendant lesquels on voyage beaucoup. Par contre, il est à observer que c'est seulement le service à grande vitesse qui a été ouvert le 10 juillet sur la section de Chalon à Lyon, et que le transport des marchandises, qui représente la moitié au moins de la recette, n'a commencé que le 21 août et n'est même pas encore complétement organisé aujourd'hui, c'est-à-dire que les habitudes ne sont pas prises par le commerce.

Les chiffres suivants donneront une idée de l'importance des recettes provenant du transport des marchandises.

Dans la semaine du 13 au 19 août dernier, qui a précédé les débuts du service à petite vitesse sur la section de Chalon à Lyon, les recettes totales des 507 kilom. de Paris à Vaise se décomposaient ainsi :

Grande vitesse. 318,696 70

Petite vitesse. 185,009 95

Soit 36.75 0/0 pour la première et 63.23 0/0 pour la seconde.

Dans la semaine du 3 au 9 septembre, c'est-à-dire quinze jours seulement après l'ouverture de la section de Chalon au service des marchandises, les recettes se sont élevées :

Pour la grande vitesse, à . . 318,672 35

Pour la petite vitesse, à . . 303,909 70

c'est-à-dire que les premières sont demeurées à peu près stationnaires, tandis que les secondes ont augmenté de plus de 64 0/0.

Cette circonstance doit nécessairement entrer comme élément dans le calcul des revenus probables.

ORLÉANS.

Les recettes du chemin de fer d'Orléans et de ses prolongements s'élevaient, au 9 septembre dernier, à. 29,663,605 15

L'étendue kilométrique en exploitation qui a donné ces produits a varié à deux reprises dans le courant de l'année.

Du 1er janvier au 1er mai, date de l'ouverture de la section de Châteauroux à Argenton (prolongement vers Limoges), la longueur totale du réseau exploité était de. 1,114 kil.

Du 1er mai au 19 juin, date de l'ouverture de la section de Varennes à Saint-Germain-des Fossés (point de bifurcation ultérieure des prolongements sur Roanne et sur Clermont), le réseau exploité a eu une longueur de. . . . . 1,145 kil.

Depuis le 19 juin, le développement de l'exploitation s'étend sur. . . . 1,158 kil.

Ce qui donne, du 1er janvier au 9 septembre, une longueur moyenne exploitée de. . . . . 1,134 kil.

Si l'on divise par ce nombre le total des recettes brutes connues au 9 septembre, on obtient, pour cette époque, un produit brut kilométrique de 26,158 38

L'année dernière, au 9 septembre, l'exploitation moyenne comprenait (1) . . . . 970 kil.

et les recettes brutes étaient de. 23,927,718 74

soit un produit kilométrique de. 24,667 74

L'extension du réseau n'a donc pas diminué les recettes kilométriques, elle les a au

(1) Au 8 juillet les recettes brutes de Lyon s'élevaient à 10,151,207 35

Nous ajoutons pour la journée du 9 juillet un septième du produit de la semaine précédente, soit 59,340 65

et nous arrivons au total approximatif de. . . . . 10,210,548 »

(1) Au 1er janvier 1853, la Compagnie d'Orléans exploitait . . . . 918 kil.

Le 9 mai, ouverture de la section du Guétin à Moulins. . . . . 51 kil.

Le 18 juillet, ouverture de la section de Poitiers à Angoulême . . . . 113 kil.

Le 22 août, ouverture de la section de Moulins à Varennes. . . . . 29 kil.

Moyenne, pour 252 jours, 970 kilom.

contraire élevées, et l'on doit s'attendre pour l'année prochaine à des produits plus considérables encore sur les sections actuelles, en raison de l'achèvement de la pose de la seconde voie sur la ligne de Bordeaux, dont les services à petite vitesse ont été entravés si longtemps par les lacunes de chemins à simple voie.

Pour 1853, le revenu total s'est élevé, comme on sait, à 62 fr. 10 c. par action.

D'après les recettes connues à ce jour, le dividende pour 1854 devra être plus considérable que celui de l'année dernière, mais il est impossible de déterminer avec quelque exactitude le prélèvement que la Compagnie jugera convenable de faire sur les bénéfices de l'exploitation, pour le service des emprunts affectés à l'achèvement des nouvelles sections exploitées. En 1853, il n'a été fait aucun prélèvement pour cet objet.

CHEMIN DE FER DE L'EST.

La comparaison des produits bruts des chemins de fer de l'Est, pour 1853 et 1854 se complique de la fusion avec Strasbourg-Bâle, et de l'ouverture de l'embranchement de Reims, de 31 kilomètres de longueur, dont les recettes figurent dans les bulletins de la Compagnie depuis le 18 juin dernier.

La Compagnie ayant le soin d'ajouter aux recettes réalisées par elle en 1853, les produits des chemins de Strasbourg-Bâle et de Mulhouse-Thann pour la même année, la comparaison se trouve ainsi facilitée avec les recettes actuelles comprenant l'ensemble du réseau.

Voici cette comparaison :

En 1853. la Compagnie de Paris à Strasbourg a exploité pendant toute l'année,

La ligne principale de . . . . 501 kilom.
Celle de Nancy à Forbach . . 126 —

Total. . . . 627 kilom.

Si l'on y ajoute les chemins fusionnés depuis :
Strasbourg à Bâle. . 141 k.
Lutterbach à Thann 15 k. } 156 —

On a, pour le parcours total de 1853 . . . . 783 kilom.

Ce réseau s'est un peu étendu en 1854.

Du 1er janvier au 4 juin, ouverture de l'embranchement d'Epernay à Reims, l'exploitation comprend, comme en 1853. . . . . 783 kilom.

L'embranchement de Reims, ouvert le 4 juin, ajoute . . . . 31 —

Ensemble, parcours actuel (1).. 814 kilom.

Ce qui représente, pour la période comprise entre le 1er janvier 1854 et le 9 septembre, un parcours moyen de 794 kilom.

(1) Les recettes que nous comparons s'arrêtant au 9 septembre, nous ne nous occupons pas ici de l'embranchement à Metz à Thionville, ouvert aux voyageurs le 14 septembre, et qui doit l'être lundi 25 au marchandises. Ces recettes figureront bien entendu dans les produits de l'année courante et des suivantes, qui appartiennent exclusivement jusqu'à la fin de 1856 aux porteurs des actions anciennes de l'Est.

Voici maintenant quelles sont les recettes comparatives du réseau ci-dessus, lequel ne comprend, bien entendu, que les lignes dont les produits appartiennent aux actions anciennes de l'Est. Les résultats obtenus par l'exploitation de l'embranchement de Blesmes à Saint-Dizier et du chemin racheté de Montereau à Troyes, sont l'objet d'une comptabilité spéciale, et viennent en déduction des intérêts servis aux nouvelles actions de l'Est.

Au 9 septembre 1853, les recettes cumulées de la Compagnie de Paris à Strasbourg, et de celles de Strasbourg-Bâle et de Mulhouse-Thann s'élevaient à. 19,248,567 62 pour 783 kilom., soit. . 24,576 fr. par kil.

A la même date de 1854, les recettes des mêmes chemins et celles de l'embranchement de Reims depuis le 5 juin, étaient de. . . . . 21,912,045 20 pour un parcours moyen de 794 kilom., soit. . . 27,597 fr. par kil. ou plus de 12 0/0 d'augmentation, malgré l'influence exercée pendant plusieurs mois sur la circulation des voyageurs par l'épidémie qui sévissait avec tant de rigueur dans plusieurs des départements traversés par la ligne de l'Est.

Le dividende de 1854 ne profitera pas tout entier du bénéfice de l'accroissement des recettes constaté plus haut ; une faible fraction sera absorbée par la différence entre le produit réel de la ligne de Bâle et le montant de l'annuité à servir aux actionnaires, mais cette différence est faible, et elle ne paraît pas devoir se prolonger au delà de l'année courante.

OUEST.

Au 1er janvier, le chemin de fer de l'Ouest exploitait sa ligne jusqu'à la Loupe, soit. . . . . 149 kilom.

Le 12 février, a été ouverte la section de Nogent-le-Rotrou . . 25

Le 28 mai, a eu lieu l'inauguration du chemin de Nogent-le-Rotrou au Mans. 64

Ensemble, à ce jour. . 238 kilom.

soit une exploitation moyenne de 195 kilomètres pour la période comprise entre le 1er janvier et le 10 septembre.

Durant cette période, les recettes brutes se sont élevées à 5,154,204 19
soit, par kilomètre . . . . 26,318 »

En 1853, l'exploitation comprenait 149 kilomètres, et produisait, du 1er janvier au 10 septembre. 4,469,966 28
soit, par kilomètre . . . . 30,000 »

Il y aurait donc, d'après cela, réduction du produit kilométrique sur ce chemin.

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avant de parler des recettes du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, nous devons rectifier une erreur commise dans notre dernier numéro. L'incendie de la gare d'Arles, si regrettable qu'il soit, n'entraînera cependant aucun dommage pécuniaire pour la Compagnie ; les bâtiments détruits et les marchandises consumées étant intégralement assurés. Une note qui n'a pu trouver place qu'à la fin du journal, a déjà rectifié d'ailleurs l'erreur involontaire commise par notre collaborateur.

Venons maintenant aux recettes.

La section d'Avignon à Valence a été ouverte le 29 juin dernier. Dès sa mise en exploitation, on a pu remarquer l'influence heureuse qu'elle exerçait sur les produits des autres sections ouvertes, et, quant à ses recettes propres, bien que peu élevées, ainsi que l'on devait s'y attendre par suite de la lacune entre Lyon et Valence, elles étaient cependant assez convenables, puisqu'elles atteignaient dès le début les deux tiers des recettes des autres sections. Cet état de choses a changé presque soudainement. Les produits des sections anciennes, qui suivaient jusque-là un progrès régulier, descendirent tout-à-coup à un chiffre inférieur à celui des recettes des semaines correspondantes de 1853 ; en même temps, les produits de la section de Valence, qui s'étaient élevés dès la première semaine à 52,800 fr. et avaient atteint rapidement le chiffre de 63,000 fr., soit plus de 26,000 fr. par kilomètre et par an, pour les voyageurs et les transports officiels seulement (1), retombaient à 45 et 46,000 fr. Tout le monde possède aujourd'hui l'explication de ce fait anormal. Le fléau qui a désolé le midi de la France et de l'Europe a surtout étendu ses ravages sur les contrées que traverse et dessert le chemin de la Méditerranée. C'est lui qui a fait suspendre la foire de Beaucaire et retardé la formation du camp du Midi ; il a rendu impossible tous les voyages d'Italie et du littoral de la Méditerranée ; il a fait fermer les comptoirs et les fabriques et fait fuir les habitants.

On ne peut donc pas s'étonner après cela si les recettes du chemin de fer ont subi une forte réduction, et l'on doit plutôt reconnaître qu'il possède en lui une vitalité bien énergique pour avoir conservé son trafic actuel, malgré une cause aussi puissante d'une cessation presque complète.

Heureusement que l'épidémie diminue d'une manière notable et permet d'espérer pour bientôt des jours meilleurs. Jusque là, il faut de la patience et surtout pas de découragement. Le fait rappelé plus haut, que la section de Valence, tout incomplète qu'elle est, a pu donner un produit de 63,000 fr. dans une semaine, justifie largement les espérances que les actionnaires ont pu fonder sur cette ligne, et doit leur donner la confiance d'aller jusqu'au bout, et d'attendre le jour de l'achèvement du réseau et de la soudure complète avec le chemin de Lyon, qui les récompensera amplement de leur attente.

GRAND-CENTRAL.

Le chemin de Rhône-et-Loire ou de Lyon et de Saint-Etienne à Roanne, acheté par la Compagnie du Grand-Central, continue à donner d'excellents résultats ; l'accroissement des

(1) Le service des marchandises, sur la section de Valence à Avignon, ne sera pas en activité avant un mois ; on attend de nouvelles machines.

recettes connues à la date du 2 septembre est, pour une même longueur exploitée, de 848,000 fr., ou plus de 15 0/0.

En vertu d'un traité conclu entre la Compagnie et MM. Parent et Schaken, les habiles entrepreneurs du chemin de la Méditerranée et du chemin de Mulhouse, qui se sont chargés des difficiles travaux de rectification du chemin de Rhône-et-Loire, la traction et le mouvement de l'exploitation de cette ligne leur ont été remis, afin de concilier la sécurité publique et la régularité du service avec la direction des chantiers et ateliers.

Voici les clauses principales de ce traité, qui est dès à présent en cours d'exécution.

La Compagnie se réserve l'administration générale, la fixation des tarifs, la perception des recettes, etc.

La Compagnie peut réglementer à toute époque les différentes parties du service.

Les règlements de la Compagnie sont obligatoires pour l'entrepreneur, qui est d'ailleurs soumis à toutes les mesures d'ordre et de contrôle qu'il conviendra à la Compagnie de prescrire.

Si, par inexécution de ses engagements, ou par une faute quelconque de l'entrepreneur, un préjudice grave, tel qu'une interruption de service ou autre analogue, était causé à la Compagnie, l'entrepreneur serait responsable de ce préjudice, et, dans ce cas, la Compagnie pourrait prendre directement elle-même, si l'entrepreneur ne l'avait fait, les mesures nécessaires pour assurer le service de l'exploitation aux frais, risques et périls de l'entrepreneur.

L'exploitation comprend :

L'entretien de la voie de fer, des terrassements, des travaux d'art, des bâtiments, stations et ateliers ;

Le transport des voyageurs et des marchandises, la traction et l'entretien du matériel roulant et fixe.

Les divers services qui concourent à l'exploitation sont sous la direction de l'entrepreneur, à qui il est payé un prix déterminé à l'avance par voyageur et par tonne de marchandises transportées à 1 kilom. Ce prix est fixé d'après les comptes du dernier exercice, qui a donné de grandes économies.

On ne peut que féliciter la Compagnie du Grand-Central d'avoir su concilier ainsi les intérêts qu'elle représente et l'accomplissement des obligations que lui impose son cahier des charges, obligations qui doivent d'ailleurs lui procurer de si grands avantages, lorsque l'achèvement des travaux de rectification aura fait des chemins de Rhône-et-Loire une seconde ligne de Lyon.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

Réunion du capital. — Ajournement d'appel sur les nouvelles actions. — Prorogation du remboursement au Crédit mobilier.

Nous avons annoncé dernièrement que la Compagnie des chemins de fer de l'Est avait traité avec MM. Parent et Schaken pour l'exécution du chemin de fer de Mulhouse.

Le choix de ces entrepreneurs, les grandes ressources de matériel dont ils disposent, et les preuves qu'ils ont données sur la ligne de Strasbourg et sur celle de la Méditerranée de leur exactitude et de leur rapidité d'exécution, assurent que le chemin sera complétement terminé dans les délais voulus et livré au public pour les premiers jours de 1857. Déjà les approvisionnements arrivent sur la ligne; le pont sur la Marne, à Nogent, va être fondé et l'on espère le monter au-dessus des hautes eaux avant l'époque des crues.

Cette vigoureuse impulsion imprimée à l'entreprise des travaux imposait à la Compagnie le devoir de préparer ses ressources financières de façon à n'être pas arrêtée dans sa marche par le manque d'argent. Les 250 fr. versés sur les actions nouvelles de l'Est fournissaient une partie des sommes nécessaires, mais une partie seulement, et de nouveaux appels eussent dû être faits dans les premiers mois de 1855, si la Compagnie, consultant les convenances de ses actionnaires, n'eût songé à faire usage d'une autre ressource mise à sa disposition par l'assemblée générale, qui l'a autorisée à contracter un mprunt pour payer les dépenses des nouvelles concessions excédant le capital réuni sous forme d'actions.

Le Conseil d'administration, se plaçant à ce point de vue et désirant soulager les actionnaires qui ont déjà fait deux versements s'élevant ensemble à 250 francs, vient de décider l'émission d'un emprunt composé de 125,000 obligations, identiques à celles déjà précédemment créées, et a réclamé à cet effet l'approbation de M. le ministre du commerce et des travaux publics.

Ces 125.000 obligations seront réservées de préférence aux porteurs des actions de la Compagnie, tant anciennes que nouvelles, à raison de 1 obligation par 4 actions. Si toutes les obligations ne sont pas placées ainsi, le reliquat sera réparti entre les actionnaires souscripteurs d'un nombre d'obligations supérieur à la proportion indiquée plus haut.

Le paiement de ces obligations sera échelonné sur une période de quinze mois, et tout nouvel appel sur les actions sera ajourné jusque-là.

Il est facile de voir combien cette combinaison est favorable aux actionnaires. Ceux qui ont des fonds disponibles souscriront des obligations, ceux qui n'en ont pas jouiront d'un délai de quinze mois pour réunir les versements ultérieurs, personne ne sera obligé de vendre, faute de pouvoir répondre aux appels, et pendant ce temps les travaux marcheront, de telle sorte que tout le monde y trouvera son compte.

Nous sommes heureux de pouvoir ajouter que la Compagnie de l'Est s'est mise d'accord avec le Crédit mobilier pour obtenir une prorogation de six mois, sans commission, en faveur des porteurs d'actions nouvelles de l'Est qui ont eu recours à cet établissement pour faire leurs premiers versements.

Le nombre d'actions ainsi engagées au Crédit mobilier est d'environ 40,000, et le délai pour le remboursement expirait dans les premiers jours de novembre prochain; il y avait donc lieu de craindre qu'un certain nombre d'emprunteurs ne pouvant se libérer à cette époque, il ne fallût vendre les actions, ce qui en eût affecté le cours, et atteint à la fois ceux qui auraient payé et ceux qui ne le pouvaient pas. La prorogation de six mois consentie par le Crédit mobilier fait disparaître cette crainte, et prouve que la convention faite par la Compagnie de l'Est avec cette puissante institution est éminemment favorable aux actionnaires et au crédit général de l'entreprise, malgré tout ce qu'on a pu dire de contraire à l'assemblée générale.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Chemins de fer de l'Est.

Embranchement de Thionville.

L'embranchement du chemin de fer de Metz à Thionville a été ouvert à la circulation des voyageurs le 16 de ce mois.

Dimanche 24, la municipalité de Thionville se propose de célébrer cet événement par une fête, et le lendemain commencera le service des marchandises.

L'édilite de Thionville a voté pour la fête du 24 une somme de 6,000 fr. L'administration du chemin de fer a voté, à cette occasion, une somme de 1,000 fr. qui sera distribuée aux pauvres de Thionville.

La dernière section du chemin a été reçue, comme nous l'avons annoncé, le 12 de ce mois par MM. Schwilgué, inspecteur général, et Lejoindre, ingénieur en chef des ponts et chaussées, commissaires délégués par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en présence de M. le comte de Ségur, président du conseil d'administration des chemins de fer de l'Est.

C. DEVINA.

Chemins de fer du Midi.

Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, l'un des annexes de la concession faite à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, peut être considéré comme terminé. Plusieurs voyages officiels ont eu lieu déjà de Bordeaux à Dax et retour, sur 145 kilom.; le surplus du chemin, de Dax à Bayonne, est également terminé, seulement les rails manquent pour achever la pose de la voie.

Le premier voyage officiel sur le chemin de Bordeaux à Dax a été fait par M. le comte Eugène Dubois, directeur général des chemins de fer, accompagné des ingénieurs chargés de la réception des travaux, de la voie et du matériel. La commission ayant trouvé

toutes choses en parfait état, la mise en circulation a été autorisée.

Le second voyage a été accompli le 16 de ce mois par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, par M. E Pereire, président du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer, et par plusieurs ingénieurs et administrateurs.

La première section, de Bordeaux à La Mothe, qui fait partie de l'ancien chemin de Bordeaux à la Teste, affermé par la Compagnie du Midi (1), a été entièrement refondue et la voie renouvelée.

Au delà de La Mothe commence le nouveau chemin de Bayonne; la distance jusqu'à Dax est de 105 kilom. Il est difficile de se faire une idée des obstacles qu'il a fallu vaincre pour créer et maintenir des ateliers d'ouvriers dans la région des Landes que le chemin traverse, et surtout de la disette des moyens de transport pour les rails et tout le matériel de la voie et des travaux: aussi doit-on de grands éloges à la Compagnie, à son ingénieur en chef résident, M. Petit, et à ses principaux entrepreneurs.

Les deux courses de reconnaissance indiquées plus haut ont permis d'en faire une troisième mardi dernier et d'éviter à S. M. l'Impératrice un long, pénible et fatigant voyage par terre. S. M. et sa suite ont pris le chemin de fer à Dax et sont arrivés à Bordeaux après moins de quatre heures de marche. M. le ministre des travaux publics et M. E. Pereire sont montés dans le wagon officiel, et ont eu l'honneur d'accompagner l'Impératrice.

A Bordeaux, l'Empereur attendait le train dans la gare provisoire.

Voici les détails publiés par le *Memorial bordelais* sur la visite du chemin de Bayonne par M. Magne.

« S. Ex. le ministre des travaux publics, accompagné de l'honorable M. Emile Pereire, président du conseil de la Compagnie des chemins de fer du Midi, de plusieurs administrateurs et des ingénieurs chargés de la direction des travaux, a pu se convaincre, samedi, du parfait état de viabilité de cette ligne posée en rails Brunnel.

» Parti à six heures un quart du matin de Bordeaux, le train spécial a été remorqué depuis La Mothe par une des nouvelles machines construites pour le service de la ligne de Dax à Bayonne.

» Ces nouvelles machines, construites à Paris dans les ateliers de MM. E. Gouin et Ce, d'après les plans des ingénieurs de la Compagnie du Midi, sont à six roues, dont quatre couplées, et portent leur tender; elles sont susceptibles d'une grande puissance de traction; leur poids surpasse 35,000 kilogrammes lorsqu'elles sont approvisionnées d'eau et de coke, les roues d'arrière portant 11,500 kilog., les roues motrices 13,000 kilog., et les roues de devant 10,500 kilog.

» Sans chercher à discuter les avantages et les désavantages qui peuvent résulter de l'emploi de machines d'un poids beaucoup plus grand que celles ordinairement employées sur les lignes à voie étroite, nous ferons seulement remarquer que l'épreuve qu'elles font subir à une voie nouvellement posée et sous laquelle le tassement des terres n'est pas encore complet, est une des plus fortes que l'on puisse employer.

» Les résultats de ce voyage, indépendamment des épreuves antérieures, ont montré que la voie a été établie dans des conditions qui permettent son exploitation, et qu'elle offre dès aujourd'hui toute la sécurité désirable.

» Le convoi portant M. le ministre des travaux publics est arrivé à Dax vers une heure, après un arrêt d'une heure un quart à Labouheyre.

» La machine qui avait remorqué ce convoi est repartie de Dax pour La Mothe et a parcouru la distance de 105 kilomètres qui sépare ces deux points, en trois heures, à la vitesse moyenne de 35 kilomètre à l'heure, y compris les temps d'arrêt à diverses stations.

» Les constructions qui se rattachent à ces travaux, examinées dans tous les détails, font le plus grand honneur à l'habileté avec laquelle M. Petit, ingénieur en chef, les a dirigées.

» Les résultats qu'il a obtenus doivent lui faire éprouver une bien vive satisfaction: et pour être juste envers tous ceux qui ont concouru à ces grands travaux, ajoutons que l'habile ingénieur a trouvé un concours actif et intelligent dans MM. Gouder, Goode et C, ingénieurs et conducteurs anglais, qui, malgré le manque de tout et les plus grandes difficultés de transport, sont arrivés, à force d'énergie et sans considération des sacrifices pécuniaires qui pouvaient en résulter, à transporter et poser, de La Mothe à Rion, une longueur de 73 kilomètres; et malgré les difficultés inhérentes aux localités, ces entrepreneurs ont pu, grâce au concours de l'administration, effectuer la pose des rails d'Ichoux à Rion, sur une longueur de 42 kilomètres, en vingt et un jours de travail. L'expérience de travaux de même genre, exécutés dans les pays les plus favorisés, soit par les communications, soit par les populations, montre qu'antérieurement de tels résultats ont toujours été considérés comme impossibles, et pour les ingénieurs pratiques ce résultat est un véritable tour de force.

» C'est une grande idée d'avoir établi un chemin de fer traversant les Landes. On ne peut déjà calculer les richesses qu'il donnera au pays, mais bien certainement ce point de la France, qui était presque ignoré, deviendra, par la facilité des communications, le lien avec lequel le commerce s'établira.

» On ne saurait donc donner trop de louanges à l'homme dont la hardiesse de conception et l'expérience pratique a su o‹p›er une aussi heureuse application. M. E. Pereire a rendu un service immense à son pays. Dans dix ans, les Landes, qui présentent une valeur nominale de 5 millions, en auront une vingt fois plus grande, et vaudront 100 millions.

» Ce succès, que nous anticipons aux résultats du chemin de fer des Landes, doit être aussi attribué aux hommes que M. E. Pereire a su s'associer pour réaliser sa pensée, et en première ligne, nous devons naturellement placer M. E. Flachat, ingénieur très-distingué, à qui le pays doit déjà tant, et à qui sont dus les systèmes nouveaux en France adoptés pour l'établissement de la voie de Bordeaux à Bayonne, dont l'emploi en Angleterre sur le Great-Western et ses embranchements ont fait la réputation de Brunnel. DURAND. »

(*Mémorial bordelais.*)

A ces détails nous pouvons ajouter que le chemin de Bordeaux à Dax sera ouvert à la circulation publique dans le courant du mois prochain, ce délai étant nécessaire pour effectuer, sans encombrement, tous les transports de matériel nécessaire à la pose de la voie et à l'installation des gares et stations entre Dax et Bayonne.

La cause qui a retardé l'ouverture de ce chemin, le manque de rails, a fait également ajourner celle de la première section du chemin de Bordeaux à Cette, entre Bordeaux et Langon; tous les travaux d'art et de terrassement et jusqu'à la construction des stations sont terminés, mais on attend encore les livraisons de forges pour poser la voie.

Les chemins du Midi, concédés il y a deux ans, ratifiés par les chambres l'année dernière, approchent, on le voit, du moment où ils donneront des produits.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) Le prix d'affermage se borne à l'abandon de la moitié des bénéfices excédant un revenu de 5 0/0.

Chemin de fer de Paris à Marseille.

Plusieurs journaux annoncent que la traversée de Lyon sera achevée dans les premiers mois de 1855, en même temps que la section du chemin de fer de la Méditerranée, entre Valence et Lyon. Cette nouvelle n'est pas tout à fait exacte. On peut en effet compter sur l'achèvement de la ligne de Lyon à Marseille pour le printemps de 1855; mais la traversée de Lyon proprement dite, c'est-à-dire le tunnel de Saint-Irénée, ne sera complétement terminée qu'à la fin de 1855.

C. DEVINA.

Chemin de fer de l'Ouest.

La partie du chemin de fer de l'Ouest comprise entre le Mans et Laval est presque achevée. Sauf le dernier kilomètre aux abords de la station de Laval, elle pourra être livrée le 1er octobre prochain à la Compagnie.

Les travaux de ballastage et de pose de la voie seront entrepris ensuite, et le chemin pourra être livré au public dans les premiers mois de l'année prochaine.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Dijon à Besançon et Belfort.

Nous empruntons les détails suivants à un rapport présenté au conseil général de la Côte-d'Or, sur l'état des travaux du chemin de Dijon à Besançon et à Belfort :

Le chemin de fer de Dijon à Besançon, d'une longueur de 90 kilomètres, pourra être achevé à la fin de l'automne prochain; mais M. l'ingénieur en chef ne pense pas qu'il puisse être livré à la circulation avant le mois de mars ou d'avril 1855.

Malgré l'impulsion nouvelle donnée aux travaux depuis que la Compagnie de Lyon est en possession du chemin de fer de Dijon à Belfort, sur la partie entre Dijon et Besançon il ne sera pas possible de le livrer plus tôt à la circulation, attendu que les immenses remblais qui constituent le chemin pourraient avoir à souffrir, sur quelques points, des pluies et des gelées de l'hiver. M. l'ingénieur en chef ajoute qu'il serait désirable que la Compagnie profitât du temps qui s'écoulera du mois de novembre 1854 au mois de mars ou d'avril 1855, époque à laquelle il suppose que le chemin pourra être mis en activité, pour exécuter immédiatement les travaux de terrassement de la seconde voie. Ce travail pourrait s'exécuter facilement pendant cette période, tandis qu'il pourrait y avoir plus tard des inconvénients et même du danger à exécuter ces travaux pendant que la première voie serait en exploitation.

Ce rapport fait connaître que 2,600 ouvriers sont employés journellement entre Dijon et Besançon, que tout le matériel pour l'établissement de la première voie est sur place, que sur quelques points la voie définitive est posée; il indique, en outre, l'état des travaux de l'embranchement d'Auxonne à Gray. Ces travaux n'ont point marché avec la même activité que ceux de la ligne principale; mais, comme les ouvrages sont peu considérables, il est permis d'espérer que le chemin pourra être livré au public en même temps que la ligne principale, c'est-à-dire au mois de mars ou d'avril 1855.

M. l'ingénieur en chef estime que les dépenses faites sur l'ensemble de ces deux lignes peuvent être évaluées à douze millions environ.

Quant à la section de Besançon à Belfort, la Compagnie a déjà présenté à l'approbation de l'administration supérieure le projet des deux premières sections jusqu'à Beaune, sur une longueur totale de près de 42 kilomètres. Le reste du tracé jusqu'à Belfort est à l'étude.

Crédit foncier de France.

Hier vendredi, a eu lieu à l'Hôtel-de-Ville le tirage des lots afférents aux obligations du Crédit foncier de France, en voici le résultat :

Le numéro		gagne	
	1,499		100,000 fr.
—	125,481	—	50,000
—	173,209	—	50,000
—	66,277	—	20,000
—	182,792	—	10,000
—	25,597	—	10,008
—	190,025	—	10,000
—	110,465	—	10,000
—	180,228	—	10,000

Corps des Ponts et Chaussées

Nominations dans la Légion d'honneur.

Par décret impérial, en date du 12 août 1854, rendu à Biarritz, sur la proposition du ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ont été promus ou nommés dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur,

Au grade de commandeur :

M. Boniage, secrétaire général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : officier depuis 1845.

Au grade d'officier :

MM.

Comoy, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, chargé du service du canal du Centre : 30 ans de services, chevalier depuis 1840.

Parandier, ingénieur des ponts et chaussées de 1re classe, chargé du service ordinaire du département du Doubs : 20 ans de services, chevalier depuis 1852.

Au grade de chevalier :

MM.

Tonnet de Saint Clair, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, attaché au service du département de l'Eure : 25 ans de services.

Richard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, sous-directeur des travaux du port militaire de Cherbourg. Services exceptionnels.

Deslandes, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, attaché au service ordinaire et au service des ports de commerce dans le département de la Manche. Services exceptionnels.

Legros, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, chargé des travaux de la pointe de Grave, et précédemment des travaux maritimes de l'île de Ré. Services exceptionnels.

Fessard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, attaché aux études du chemin de fer de Cherbourg, et précédemment aux travaux du viaduc de Dinan. Services exceptionnels.

Delaitre, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret. Services exceptionnels.

Delesse, ingénieur ordinaire des mines de 1re classe, attaché au service des carrières de Paris. Services exceptionnels.

Blondel conducteur principal des ponts et chaussées, attaché au service du département de l'Isère : 48 ans de services.

Karr (Eugène), ingénieur civil : auteur de plusieurs inventions utiles à l'industrie.

Gariel, entrepreneur de travaux publics : a reconstruit le pont Notre-Dame à Paris.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Rouen au Havre. — Assemblée générale semestrielle, vendredi 29 septembre, à 3 heures. Déposer au moins vingt actions.

Comptoir d'Escompte. — Assemblée le 24 octobre.

APPELS DE FONDS.

Orléans. — Obligations de l'émission de 1854. Versement de 100 fr. au 1er octobre; à défaut du versement le 15, l'intérêt de retard à 5 0/0 sera dû à partir du 1er octobre

On peut verser depuis le 15 septembre.

Caen et Cherbourg. — Versement de 75 fr. à partir du 1er octobre jusqu'au 1er novembre.

A défaut de versement, intérêt 5 0/0 à partir du 1er novembre.

Midi et canal latéral à la Garonne. — Versement de 100 fr. par action, du 5 au 15 octobre, au Crédit Mobilier, place Vendôme, 15; à Bordeaux, allées de Tourny, 33.

Central Suisse. — Voir à la feuille d'annonces les numéros des 1,459 actions sur lesquelles le versement de 50 fr., appelé le 15 mai, n'a pas été effectué.

Victor-Emmanuel. — Versement de 50 francs par action, soit en un seul paiement, soit en deux ; 25 fr. du 1er au 10 octobre 1854, et 25 fr. du 1er au 10 janvier 1855.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Journaux réunis. — Intérêts, 1er juillet.

Caisse et journal des chemins de fer. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Nord. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

Orléans. — 1er octobre, 15 f d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

Lyon. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, payable le 1er octobre.

Ouest. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

Chemins du Midi. — 5 fr. actions intérêts.

Grand-Central. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

Lyon a la Méditerranée. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

Dépôt des titres à partir du 20 courant.

Crédit mobilier. — 25 fr. dividende.

Messageries. — 200 fr dividende.

Glaces de Montluçon. — 12 fr 50 dividende

Genève. — 4 fr. actions intérêts.

St-Rambert. — 4 fr. intérêts.

Graissessac a Béziers. — 5 octobre, intérêts 4 0/0.

Banque de France. — 112 fr. dividende.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Ponts-Vergniais. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

C. Devina.

Recettes de la semaine.

Les Compagnies ayant réclamé sur la méthode de calculer les mouvements des recettes d'après les différences totales, sans tenir compte du nombre de kilomètres exploités aux époques correspondantes, nous avons adopté une nouvelle forme de résumé en tableau, qui présente les variations des produits kilométriques en tant pour cent.

AD. BLAISE (des Vosges).

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 kilomètr. exploités	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 kilomètr. exploités	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en moins
								0/0	0/0
ORLÉANS	10—16 sept.	1116	900,139	806	1158	989,474	854	5.8	»
NORD	10—16 —	710	809,172	1,268	710	900,925	1,125	12.0	»
ROUEN	10—16 —	138	284,052	1,920	138	265,068	2,058	»	6.6
HAVRE	10—16 —	91	110,615	1,215	91	122,880	1,350	»	9.9
EST	10—16 —	783	668,361	1,065	814	765,019	939	10.0	»
LYON	10—16 —	383	484,698	1,252	507	634,819	1,265	»	1.0
OUEST	11—17 —	150	192,800	1,285	238	193,650	813	»	36.0
MÉDITERRANÉE	3—9 —	294	192,741	655	419	221,339	528	»	19.3
GRAND-CENTRAL	3—9 —	150	168,217	1,121	150	185,591	1,237	10.3	»
SAINT-GERMAIN	mois d'août.	»	384,399	»	»	339,187	»	»	»
ORSAY	mois d'août.	»	49,476	»	»	47,115	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Chemin de fer au Brésil

Chemin de fer de Mana. — Ce railway, qui relie la ville de Mana à celle de Petropolis, a été solennellement inauguré le 30 avril dernier. Il a son point de départ dans la baie de Rio, et n'a que 14 kilomètres 1/2 de longueur. Comme il n'aboutit à aucun grand centre de population et ne communique avec Rio qu'à l'aide d'un service de bateaux à vapeur, le chemin de fer de Mana ne pourrait acquérir quelque importance commerciale que s'il était prolongé à l'intérieur jusque dans la province Minas. Il ne sert, quant à présent, qu'au transport des voyageurs entre Rio et Petropolis. L'établissement de ce railway n'en est pas moins un fait important, parce qu'il est le premier qui ait été construit au Brésil.

(Annales du commerce extérieur.)

Chemin de fer de Christiana

(Norwége).

Le 3 de ce mois a eu lieu l'inauguration de ce chemin. Après le retour à Christiana du convoi d'honneur, les ingénieurs anglais qui ont construit le railway, MM Peto, membre du Parlement anglais, Stevenson et Biddel, ont donné un banquet auquel étaient invités tous les membres du Storthing, les ministres, les conseillers d'Etat, les membres de la Cour suprême de justice, la municipalité, les professeurs de l'Université et les officiers supérieurs de la garnison de Christiana.

M. Peto a porté un toast au roi Oscar Ier. « Sans la puissante et active coopération de S. M., a-t-il dit, nous n'aurions jamais pu achever la grande œuvre. » M. Voigt, ministre de l'intérieur, a répondu à ce toast par un toast à la reine Victoria, M. Stevenson a bu à la prospérité de la nouvelle voie ferrée. Il a ensuite prononcé un discours où il a dit entre autres choses : « Nous venons de livrer le chemin de fer aux termes du contrat ; notre responsabilité légale cesse dès ce moment ; mais, selon nous, notre responsabilité morale continue à subsister, et nous n'avons pas besoin de reculer devant elle, car j'ai assisté à l'inauguration d'un très-grand nombre de chemins de fer, tant en Angleterre qu'en d'autre pays, et je puis vous assurer que jamais je n'ai vu l'ouverture d'un railway qui fût dans de meilleures conditions que le vôtre. »

Dans la soirée, toutes les maisons de la ville de Christiana avaient été spontanément illuminées.

Chemins de fer en Portugal.

Nos voisins les Portugais ont déjà, chez eux, commencé les travaux du chemin de fer dit de l'Est; il doit aller jusqu'à la frontière d'Espagne. Une petite section de cette voie est déjà en pleine exploitation. On travaille aussi beaucoup à la route entre Coïmbre et Lisbonne.

Quand on a établi la diligence entre Aldea Gallega et Badajoz, les voitures pouvaient à peine parcourir une partie du trajet à cause de la grande quantité de sable. Afin d'obvier à cet inconvénient, on a adopté le projet de faire une petite section de voie ferrée entre Aldea-Gallega et Vendas-Novas, en choisissant Barreiro, bourg situé presque en face de Lisbonne, pour tête de cette ligne qui doit fournir un embranchement pour Setubal, en passant par Lavradio, Palmella et quelques autres localités.

Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer.

Rapport fait à la Chambre de commerce de Boulogne sur-Mer sur le régime des douanes, — sur la question des houilles, — sur celle des aciers employés dans la fabrication des plumes métalliques.

(SUITE)

L'Etat doit donc considérer comme l'objet de ses préoccupations les plus sérieuses les moyens à prendre pour retenir dans les eaux françaises, ou très voisines de la France, le plus grand nombre possible de navires.

Or, l'importation des houilles anglaises en quantités plus considérables se présente comme l'une des compensations les plus heureuses qu'il puisse trouver.

C'est un préjugé que de croire que la marine française n'y prendra que peu ou pas de part.

Dans l'état actuel des choses, il est vrai, et depuis plusieurs années déjà, les transports des houilles du nord de l'Angleterre s'effectuent sur tout le littoral compris entre Dunkerque et Cherbourg, pour les trois quarts à peu près, sous pavillon anglais. Mais pour les ports de la Manche au delà de Cherbourg, pour ceux de l'Océan et de la Méditerranée, le mode d'importation suit une proportion inverse, c'est-à-dire que le pavillon français y domine.

La différence tient à une seule cause, l'absence de frets de retour dans les ports à l'est de Cherbourg.

En conséquence, toute cette première zone est exploitée par des navires anglais spécialement affectés au transport de la houille : ils ont été construits pour ce genre de fret; ils sont montés par des équipages tout spéciaux aussi, dont les gages ne se calculent pas au mois, mais bien *au voyage;* et leurs armateurs, grâce à la courte durée des voyages, parviennent à compenser par l'économie de leur navigation, le désavantage de cette absence d'un fret à rapporter.

Passé Cherbourg, les navires anglais qui transportent de la houille sont, au contraire, des bâtiments faisant toute espèce de navigation, et dont les équipages sont engagés au mois. Pour ceux-là, le chargement de houille n'est plus qu'un accessoire, un lest avec lequel ils se rendent à la Rochelle, à Nantes, à Bordeaux et dans les ports de la Méditerranée, où ils trouvent des chargements en retour pour l'Angleterre et les colonies.

Quant aux expéditions de houilles des ports de l'Ouest de l'Angleterre, les documents officiels établissent que le pavillon français y prend la plus large part.

Ces faits constatés, ne doit-on pas reconnaître que, de notre part, la réduction des droits sur les houilles au simple droit que nous indiquons, et un dégrèvement notable sur les droits de navigation qui sont aujourd'hui de 1 fr. 10 par tonneau de jauge, soit de 74 centimes par mille kilogrammes de houille, auront pour effet immédiat une augmentation considérable dans les importations?

Cet accroissement, en faisant réduire le prix de revient de la houille sur le littoral à l'est de Cherbourg, y développera l'industrie : l'industrie agrandie, le mouvement des transports rendu plus actif, l'exportation des minerais permise, l'agriculture suivra à son tour l'impulsion ; des frets de retour pour l'Angleterre se trouveront dans nos ports du Nord; et les causes qui, depuis Cherbourg jusqu'à Marseille, assurent à notre pavillon la supériorité pour le transport des houilles, lui viendront en aide dans la lutte qu'il y ouvrira contre les bâtiments anglais.

La supériorité de ce dernier pavillon dans nos ports à l'est de Cherbourg tient surtout, comme nous l'avons dit, à ce que les armateurs anglais y emploient des navires spécialement construits pour le transport de la houille, c'est-à-dire des navires qui, tout en conservant de bonnes qualités nautiques, transportent avec un tonnage donné la plus grande quantité de marchandises possible ; là est toute l'économie du système anglais. Ces navires n'acquittent pas les droits de navigation, de ports, de pilotage, de feux, etc., en raison de la quantité de tonneaux de marchandises réellement transportés, mais bien en raison du nombre de tonneaux qu'ils jaugent officiellement.

Ces bâtiments spéciaux ont encore l'avantage de naviguer avec des équipages moins nombreux que les nôtres. De deux navires portant 150 tonneaux de houille, l'un anglais, l'autre français, le premier aura un homme en moins. Or, cette économie d'un homme représente 1,000 fr. par an, c'est-à-dire plus que l'intérêt de la valeur moyenne du navire depuis sa construction jusqu'au moment où il sera hors d'usage.

Qu'est-ce qui empêchera nos armateurs d'imiter en cela les Anglais? de faire construire des navires qui porteront 1,500 kilog. au moins par tonneau de jauge? de prendre avec leurs équipages des arrangements semblables à ceux dont les armateurs anglais ont tiré si bon parti? Et pourquoi, placé dans les mêmes conditions, notre pavillon ne pourrait-il pas faire une active concurrence au pavillon anglais?

Nos marins du Nord valent assurément les marins de l'Angleterre ; il ne faut que les placer dans des conditions qui leur permettent de déployer leur activité.

Que le gouvernement rende donc tout d'abord les transports maritimes de houille plus nombreux; qu'il dégrève notre navigation de tous les surcroîts de charge qui lui sont imposés, et il aura paré, dans la mesure du possible, aux désastreuses conséquences qui vont sans cela marquer la disparition du cabotage, qu'il n'est au pouvoir de personne d'empêcher.

§ III.

Des aciers employés dans la fabrication des plumes métalliques.

Notre ville est le centre de la fabrication des plumes métalliques, industrie nouvelle que nous avons ravie à l'Angleterre, et qui se maintient par l'excessive réduction de ses bénéfices, bien qu'elle s'exerce dans des conditions de beaucoup moins avantageuses que celles de sa rivale, bien qu'elle n'ait jamais eu l'appui de la prohibition et que la protection que lui a donnée la loi du 9 juin 1845 ne soit que de 4 fr. 40 le kilogramme net, décime compris, c'est à dire 15 0/0 environ de la valeur des articles importés.

Deux fabriques sont en pleine activité dans nos murs ; leur production n'est pas inférieure à 1,300,000 grosses ; une troisième fabrique s'achève et va fonctionner. C'est donc un devoir pour notre Chambre de défendre les intérêts de cette industrie par tous les moyens compatibles avec les principes économiques qui la guident et dont elle ne se départ jamais, même à titre de concessions aux industries qui la touchent de plus près.

Le décret du 22 novembre a, vous le savez, apporté au régime des fontes, des fers et des aciers des modifications importantes. Il supprime toute distinction entre les modes de fabrication ; et, quant aux droits, pour ne citer dans la catégorie des fers que les fers étirés en barres plates de 458 millimètres et plus, il les réduit dans la proportion d'un tiers actuellement, des deux cinquièmes environ à partir du 1er janvier 1855; dans la catégorie des aciers, les droits sur les aciers en barres sont réduits dans la proportion du tiers dès aujourd'hui, de moitié au 1er janvier 1855, pour les aciers forgés ; et dans celle des deux tiers et bientôt des trois quarts sur les aciers fondus.

Il est permis de regretter que la réduction ne soit pas plus forte sur les fers, et spécialement que l'importation des rails étrangers pour chemins de fer ne soit pas encore possible. En acceptant donc pour quelques années cette réduction comme suffisante, il y a lieu de demander, dans le grand intérêt de l'accélération de nos travaux de chemins de fer, l'admission en franchise des rails étrangers, dans la proportion des besoins de chaque ligne concédée, besoins que la direction générale des chemins de fer peut aisément déterminer. Mais il faut reconnaître qu'en ce qui concerne les aciers, la mesure est décisive.

Il n'en est que plus difficile de s'expliquer pourquoi les aciers en tôle restent soumis au droit de 80 fr. les 100 kil., édicté par la loi de 1845 (880 fr. la tonne, décime compris).

La valeur des aciers en tôle est, en effet, de beaucoup inférieure à celle des aciers en barres. Le prix de la tonne de ces derniers est en Angleterre : aciers fondus, de 1500 à 1800 fr. ; aciers forgés, de 1000 à 1500 fr. Celui de la tonne des aciers en tôle, qualités courantes (acier fondu), n'est que de 1050 fr. Le droit est donc pour ceux-ci de près de 85 0/0, quand il n'est que de 35 0/0 pour les aciers en barres forgés, de 26 0/0 sur les aciers fondus, et bientôt ne sera plus que de 26 et de 20 0/0 pour les uns ou les autres. Les droits se proportionnant d'ordinaire à la valeur des choses, il se présente là une anomalie saisissante.

En y réfléchissant, nous avons été conduits à penser que la cause du maintien du droit de 88 fr. pour les tôles pourrait bien être le simple résultat d'une erreur, et que l'on s'était figuré que pour fabriquer des tôles, il fallait de toute nécessité employer de l'acier en barres. En partant de cette donnée, l'acier en tôle serait un produit ayant reçu une main-d'œuvre de plus que l'acier en barres, et ce dernier, se trouvant dès-lors la *matière première* de l'autre, devrait être imposé à un droit moins élevé. Cette idée peut très bien s'être présentée à l'esprit des hommes, fort éminents d'ailleurs, qui président à la rédaction de nos tarifs, mais peu familiarisés avec la fabrication de cet article. Quoi qu'il en soit, il faut la signaler comme une erreur matérielle.

Nous laissons de côté les tôles d'acier servant à la fabrication de la taillanderie commune, et ne considérons que celle de 1 fr. 60 le kilogramme, qualité supérieure de MM. Jackson frères, d'Assailly. Cette tôle est obtenue de la manière suivante : l'acier en fusion est coulé en plaques de grandeurs et épaisseurs calculées, puis, une fois solidifié, soumis immédiatement à l'action du laminoir, sans être préalablement confectionné en barres. Ainsi, sans entrer dans les détails assez compliqués des opérations, l'acier en tôle s'obtient en laminant le lingot plat d'acier fondu, tandis que l'acier en barres s'obtient en martelant un lingot coulé en forme de barre. Le travail de ces deux produits est entièrement distinct l'un de l'autre, et c'est le premier qui est de beaucoup le plus économique et le plus prompt.

L'acier en barres n'est donc pas la matière première de l'acier en tôle, et l'anomalie que nous signalions tout à l'heure reste pour nous sans explication.

Il est cependant d'autant plus essentiel de réduire les droits sur les aciers en tôle que l'industrie des plumes métalliques ne peut employer que des aciers anglais. Il est à notre connaissance directe qu'elle a fait à diverses reprises des commandes importantes à nos usines françaises, et qu'elle a dû renoncer à employer leurs produits à raison de leur mauvaise qualité. Elle eût, à s'en servir, compromis sans retour sa réputation naissante, et, à prix supérieurs même, fait préférer les plumes de Birmingham.

Le prix de l'acier en tôle français, de mauvaise qualité, est, de plus, excessivement cher : 1 fr. 60 ou 65 le kil., qualité courante, ce qui se paie en Angleterre 1 fr. 05, et ce qui revient ici à 1 fr. 95, droits et frais compris.

A ce taux de 1 fr. 95, la fabrication française des plumes métalliques paie sa matière première 40 0/0 plus cher que sa rivale, position d'autant plus désavantageuse qu'à raison de la faiblesse relative de la consommation française et de la concurrence que la fabrique anglaise lui fait chez nous, elle est contrainte d'exporter un tiers au moins de ses produits.

Elle se trouve donc sur tous les marchés étrangers en présence des plumes anglaises, dont le bas prix arrive dans les sortes inférieures à des proportions inouïes. La grosse de plumes communes se vend en fabrique, à Londres, un *penny*, soit 10 centimes. Or, la tôle anglaise nécessaire à la confection d'une grosse de ces plumes revient, droits compris, au fabricant français à 16 centimes 1/2, et il y faut ajouter les frais de fabrication !

Il est sensible que dans de telles conditions la lutte à l'étranger est impossible, et que l'exportation ne se fait qu'à perte. Comme il n'y a pas de grande industrie sans la faculté d'exportation à bénéfice, il est du devoir du gouvernement de placer celle-là dans une situation telle qu'elle puisse conquérir des débouchés au dehors.

Il n'en est pas, en effet, de plus digne de ses encouragements. Elle est salubre; elle convient à merveille à nos populations actives et intelligentes ; elle exige du goût; elle rentre à un certain degré dans la catégorie des beaux-arts si bien adaptés à notre génie national; il serait donc déplorable de la compromettre par le

maintien d'une protection exagérée en faveur d'une fabrication qui paraît prendre peu de souci de ses progrès.

Le haut prix de la matière première n'est pas d'ailleurs la seule cause d'infériorité de la fabrique française : elle a, de plus, beaucoup à perdre sur ses déchets.

Sur les quantités d'aciers qu'elle importe, et dont elle acquitte les droits, la moitié au plus du poids reconnu à l'entrée se transforme en plumes. Aucune usine française ne voulant acheter ses déchets elle se voit obligée de renvoyer l'autre moitié à Londres, et elle y vend 250 francs la tonne, soit 200 francs nets, déduction faite des enveloppes, commissions, frets, etc., ce qu'elle a payé de 16 à 1800 francs.

Ces déchets sont, en Angleterre, soumis à la refonte, et nous reviennent en tôles, sur lesquelles nous acquittons un droit nouveau : en telle sorte que la même matière se trouve plusieurs fois soumise à l'impôt si élevé qui l'atteint.

En admettant que le fabricant anglais ne revende pas ses déchets plus cher que les nôtres, il réalise au moins tout le bénéfice des droits que la fabrique française a, *inutilement pour elle-même*, soldé sur des aciers qu'elle n'a pu transformer.

La fabrique française avait demandé que les droits qu'elle acquitte ainsi, sans profit, sur une partie de ses aciers, lui fussent remboursés ; mais cette demande a été rejetée par des considérations déduites des inconvénients de ce système de restitution sur matières premières, qu'il faudrait appliquer à un très grand nombre d'industries.

Cette raison nous semble de peu de valeur, car l'application du système de restitution est dans l'espèce rendue très facile par la nature même des déchets, puisqu'ils ne subissent aucune transformation ; mais, dans tous les cas, elle ne serait admissible qu'à la condition de la concession d'un drawback à la sortie des plumes fabriquées, ce qui n'a pas été accordé davantage, et d'une réduction considérable de droits qui n'ont été établis que pour une hypothèse qui ne se réalise point, celle de l'emploi *en France* de toute la matière importée et taxée.

La fabrique de plumes ne serait pas seule à profiter de l'abaissement des droits sur les aciers en tôles. Tous les arts métallurgiques en consomment ; et l'agriculture elle-même, pour ses instruments de drainage, en emploierait des quantités considérables si elle les obtenait à bas prix.

Le droit nouveau ne doit pas dépasser celui des aciers en barres.

Ce taux constituerait-il une protection suffisante ? Nous avons voulu nous en rendre compte avec quelque précision, et voici les résultats auxquels nous sommes arrivés :

Soit employé par la tôlerie française le fer de Suède ou celui des forges des Pyrénées et de l'Aveyron qui chaque jour s'améliore, les prix de revient pour elle s'établiront comme il suit.

Emploi du fer de Suède.

La tonne de fer achetée en Angleterre,	425
Droits et frais de transport,	200
Charbon sur le pied de 13 tonnes et demie pour la fabrication d'une tonne d'acier,	150
Frais de fabrication et frais généraux,	200
	975 fr.

Emploi du fer des Pyrénées.

La tonne de fer équivalant en qualité à celle du fer de Suède,	450
Frais de transport,	20
Charbon,	150
Fabrication et frais généraux,	200
	820 fr.

Or, le prix de vente est de 15 à 1600 fr. au lieu de 1050 fr. que nous le voyons être en Angleterre ; et cependant il est notoire que le charbon et la main-d'œuvre sont à plus bas prix à Saint-Etienne qu'à Scheffield.

Cette fabrication aspire donc à des bénéfices exagérés ; elle travaille mal, elle ne tient nul compte des besoins de l'industrie ; il est de toute justice d'affranchir enfin nos fabriques d'exigences aussi mal justifiées que celles-là.

Comme, au surplus, les ateliers établis pour la fabrication des aciers en tôle ne voudront pas se fermer, on peut prédire que le stimulant d'une concurrence plus active sera le signal d'améliorations qu'ils ne réaliseront jamais s'ils peuvent compter sur le maintien d'un régime qui leur assure de tels avantages sans risques.

Telles sont, Messieurs, les considérations que votre bureau a cru utile de soumettre à votre examen dans l'ordre indiqué au début de ce rapport. Elles pourraient être beaucoup plus étendues, car ce sujet est immense ; mais telles qu'elles sont, et malgré les réserves nombreuses que nous nous sommes imposées, si vous les sanctionnez de votre vote, elles suffiront à bien marquer la pensée de notre Chambre. Cette pensée se formule ainsi : ménagements sympathiques, mais sans exagération, pour tous nos intérêts industriels ; levée de toutes les prohibitions ; retrait de tous les privilèges ; la vie du peuple à bon marché ; les instruments de l'industrie à meilleur compte ; les matières premières admises à des droits très faibles ; le stimulant de la concurrence étrangère rendu graduellement plus actif ; et, par suite, extension chaque jour plus large de la France industrielle et commerciale à l'étranger, où tout ce qui relève de son industrie rencontrera l'accueil empressé fait à sa pensée intellectuelle, à ses livres, aux créations de ses beaux-arts, le jour où elle aura définitivement su conquérir ces deux mérites essentiels de tout produit de fabrication : *la qualité dans le bon marché.*

Voilà, Messieurs, un programme sérieusement pratique malgré son étendue, et que la France remplira le jour où elle le voudra fermement. Il est digne du gouvernement de l'Empereur, dont toutes les tendances vont à réveiller, chez notre nation les fortes vertus, l'énergie morale, la confiance raisonnée en soi, l'esprit d'entreprise, l'activité féconde que nous voyons conduire les races anglaise et américaine à de si grandes destinées. Ces qualités sont, quoi que l'on en dise, au fond de notre nature intelligente et fière, mêlées à des facultés particulières, filles de l'imagination et du goût, qu'aucun peuple ne possède au même degré que nous.

Espérons donc que la réalisation de ce programme, si bien commencé par les différents décrets dont l'énumération a été le point de départ de ce travail, se poursuivra sans obstacle et désormais sans retour !

RÉSOLUTIONS.

La Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer,

« *Ouï le rapport qui précède, et en approuvant les considérations et déductions ;*

» *Vu sa lettre au ministre du commerce du mois d'octobre 1834, et en maintenant les principes ;*

» *Demande :*

» 1° *La suppression immédiate de toutes les prohibitions et spécialement de celle des cotons filés des numéros 147 et au-dessous ;*

» 2° *La réduction à 5 0/0 de la valeur, au plus, de tous les droits sur les matières premières ; leur suppression sur les lins et les chanvres teillés ;*

» 3° *La réduction de tous droits sur les produits fabriqués, de quelque nature qu'ils soient, au taux de 30 0/0 de la valeur, limite extrême qu'aucun droit ne doit dépasser ;*

» 4° *La réduction des droits sur les aciers en tôle à celui des aciers en barres ;*

» 5° *L'admission en franchise des rails étrangers comme chose d'utilité publique, dans la proportion des approvisionnements nécessaires à chaque ligne en cours de construction ; l'importance de ces approvisionnements déterminée pour chacune des lignes par le département des travaux publics ;*

» 6° *La suppression du système des zones et l'admission des houilles étrangères par toutes les frontières de terre et de mer, au droit de 15 c. les cent kilogrammes pour les charbons en roche, de 10 c. pour les criblures ;*

» 7° *L'admission en franchise de tous les matériaux entrant dans la fabrication des navires, ou, en cas de difficultés trop grandes d'exécution, la fixation d'une prime par chaque tonneau de construction neuve, égale à l'importance des droits établis sur la moyenne des matériaux entrant dans la construction de ce tonneau, prime combinée avec la restitution des droits sur tout remplacement de pièces ou parties entières de la coque, du doublage ou du gréement ;*

» 8° *La faculté d'achat de bâtiments de mer construits à l'étranger ;*

» 9° *La levée entière de la prohibition d'importer des entrepôts anglais tous les produits des pays hors d'Europe, sans distinction ;*

» 10° *La levée de la défense d'importation des denrées coloniales par les frontières de terre ;*

» 11° *La suppression de l'échelle mobile sur les céréales, et son remplacement par un droit fixe de simple balance ;*

» 12° *Le maintien à titre définitif du décret du 14 septembre, lequel rétablit le tarif de 1816 sur les bestiaux étrangers ;*

» 13° *La suppression des visites à l'intérieur.*

Ont signé au registre :

MM. AL. ADAM, *président*, rapporteur; BARET-TERNAUX; Alex. CROUY; Louis FONTAINE; Jules LEBEAU; LONQUETY aîné; TRUDIN-ROUSSEL, et DEMARLE, *secrétaire*.

Trafic du charbon en Angleterre.

Livraisons dans le port de Londres pendant le mois de juillet.

	Cargaisons.	Tonnes.
Newcastle,	3°6	100,289
Hartlepol et West-Hart,	214	64,241
Sunderland,	177	53,260
Seaham,	119	28,896
Welsh,	28	10,643
Blyth,	20	3,928
Stockton et Middlesbro,	24	4,770
Ecossais,	13	4,819
Yorkshire,	27	1,687
Escarbille,	16	2,337
Total,	954	268,870

Charbons transportés par chemins de fer et apportés sur le marché pendant le mois d'août 1854, tonnes, 73,189 1/2

Charbons transportés par les canaux et apportés sur le marché pendant le mois d'août 1854, tonnes, 2,776 3/4

Charbons transportés par les routes dans Londres et apportés sur le marché en août 1854, tonnes, 762

Comparaison de 1853 et 1854.

	Carg.	Tonnes.
Importé depuis le 1er janvier au 31 août 1854,	8007	2,246,320
Importé depuis le 1er janvier au 31 août 1853,	7955	2,204,928
Augmentation en faveur de 1854,	52	41,392

Trafic du charbon sur les chemins de fer.

Relevé mensuel du transport du charbon et du coke par les chemins de fer et les canaux dans le district de Londres pendant le mois d'août.

Lignes.	Tonnes.	Cwt.
Great-Northern,	32,216	15
North-Western,	19,797	1
Eastern-Counties,	11,027	5
Great-Western	7,800	0
South-Eastern,	2,828	7
Total du transport par chemins de fer en 1854,	73,189	8
Total du transport par chemins de fer en 1853,	47,747	0
Transport par canaux en août 1853	1,458	3

Chemins de fer.

	Tonnes.	Cwt.
Transport du 1er janvier au 31 août 1854,	585,877	2
Transport du 1er janvier au 31 août 1853,	388,673	2
Augmentation en 1854,	197,203	19

Canaux.

Transport du 1er janvier au 31 août 1854,	20,441	19
Transport du 1er janvier au 31 août 1853,	12,708	13
Augmentation en 1854,	7,733	6
Chemins de fer, 1854.	585 877	2
Canaux, 1854.	20,441	19

Angleterre. — Cours des charbons.

Vendredi, 15 septembre 1854, Sunderland et Seaham. — W. E. Haswell, 28 fr. 10 c.; W. E. Fletton, 28 fr. 10; W. E. Russell's Hetton, 26 fr. 85 c.; W. E. Stewarts, 28 10; Stockton et Hartlepool. — W. E. Belloc. 27 fr. 50 c. Arrivés 18; cargaisons sur la place, 18; vendues 12; invendues, 6 vaisseaux frétés, 150

Plomb en Angleterre.

Plomb extrait et répandu dans le Royaume-Uni en 1853 :

	Tonnes et minerai de plomb.	*Tonnes de plomb.*
Angleterre,	59,352.17	41,897.14
Galles,	17,131. 1	12,870. 7
Irlande,	3 309 10	2,452. 7
Ecosse,	2,799. 7	1,919. 4
Ile de Man,	2,460. 0	1,829. 0
Total,	85,042.18	60,963.12

Plomb et minerai importés et exportés en 1853 :

Importation.

Mineral,	733 tonnes,	1 ct.	0 q.
Plomb en saumon et en feuille,	17,564 »	8 »	3 »
Blanc de céruse,	31 »	12 »	3 »

Exportation.

Mineral,	488 tonnes,	0 ct.
Plomb en saumon et en feuille,	14,935 »	0 »
Plomb à tir,	1,307 »	0 »
Litharge,	316 »	7 »
Minium,	1,025 »	13 »
Céruse,	1,528 »	8 »
Plomb étranger réexporté,	1,438 »	16 »

Plomb, argent, étain et cuivre produits dans les mines du Royaume-Uni en 1853 ou rendus à Swansea :

Métaux.	*Tonnes.*	*Cwt.*	*Onces.*
Plomb,	61,021	2	
Argent,			700,000
Etain,	6,000	0	
Cuivre (Cornwall et Devon),	11,913	12	
Irlande,	1,116	15	
Vendu à Swansea,	3,442	5	

Forges.

SAINT-DIZIER. — 14 septembre.

Les correspondances qui nous parviennent des différents groupes de forges sont unanimes à constater l'immobilité des cours. En Angleterre et en Belgique, comme en France, les prix sont demeurés stationnaires.

Dans notre groupe, la sécheresse est sur le point d'arrêter plusieurs usines. Depuis un mois il n'est pas tombé d'eau; les petits cours d'eau sont presque à sec, et la Marne est à l'étiage.

Les fers laminés ont une fabrication très active; les demandes s'appliquent à la plupart des échantillons. La demande des fers battus est excessivement restreinte; ce sont les fers spéciaux qui occupent les usines à ordons.

La fonte à fer est entièrement délaissée. Les acheteurs ne sont pas disposés à traiter maintenant dans la prévision d'une baisse en janvier prochain : aussi n'achèteraient-ils qu'à la condition d'une livraison immédiate. La préoccupation des maîtres de forges s'attache exclusivement aux inventaires des coupes de bois qu'ils basent sur les prix les plus réduits.

La baisse sur la chaîne a ramené les acheteurs, et, depuis ces demandes, les fabricants ont tenu des prix plus fermes.

CHER.

On nous écrit de l'arrondissement de Bourges :

Les cours des articles métallurgiques des usines du Berry sont dans un état de stabilité générale. En fonte pour affinage, il a été fait quelques petits marchés sur le pied de 200 fr., rendu à Bourges ou à Nevers.

PARIS.

Vers la fin de la semaine les affaires paraissaient retrouver une plus grande activité, mais ce mouvement n'a pas eu de suite; la vente a repris, pendant ces jours derniers, son allure calme. Les fers de fonte au bois se vendent toujours 340 fr., et ceux de fonte au coke 330 fr. Ces prix seront, croit-on, maintenus encore pendant le mois.

L'état de la vente des fers spéciaux est favorable; les fers à cornières principalement sont très demandés; leur application est, du reste, générale : ils s'emploient dans le bâtiment, dans la chaudronnerie, dans la construction des navires et surtout dans la construction des ponts en tôle, où ils servent à relier les pièces. On nous donnait connaissance d'un ancien marché à 360 fr. les cornières de 7 cent sur 7, longueur uniforme de 7 mètres, et 1 fr. de plus par chaque mètre de longueur en sus; on traiterait encore à ces conditions.

La vente s'applique plus particulièrement au petit rond et au fil de fer. On nous cite deux récents marchés de machine, l'un à 350 fr., l'autre à 352 fr. 50.

On s'attend à voir publier très prochainement un nouveau tarif de pointes, en hausse de 1 ou 2 fr.

Le marché de la ferraille est nul. On fait les prix suivants : vieux fers en longue barre, 24 fr. 50 et 25 fr. les 100 kil.; belle ferraille à maréchal, 22 fr. 50 et 23 fr.; gros riblons, 18 et 18 fr. 50; petits riblons, 16 et 17 fr. 50; fonte blanche, 14 et 14 fr. 5.

En tôles les opérations sont peu importantes. Voici la cote : tôle des Ardennes, 51 à 60 fr.; du Berry, 7 fr. 75; des Vosges, 60 fr. 65; anglaise, 47 48 fr.

Cuivre. — Une correspondance de Londres annonce que, pour le présent mois, les prix anciens seront conservés. Cette fermeté soutenue

sur le marché régulateur du cuivre rejaillit sur toutes les places. Du côté de l'Allemagne, l'article reste sans variation quant aux cours, mais toujours aussi avec un chiffre peu important d'affaires. Sur les marchés français, il n'y a absolument rien de changé. A Bordeaux, à Marseille et à Nantes, les cotes de la semaine dernière sont encore celles de ce jour. Le corocoro pur vaut à Bordeaux 305 310 fr.; le Coquimbo, 291 fr.; à Nantes on fait le cuivre brut de la couronne 335 340 fr., le cuivre jaune à doublages 280 300 fr., id. à chaudronnerie 320 fr., le cuivre rouge 360 365 fr.; le cuivre toka, à Marseille, s'est traité à 310 fr., le cuivre des fonderies de Caronte 300 fr., le cuivre anglais 315 fr.; Paris maintient la cote de jeudi dernier.

Un correspondant nous écrit : « L'hôtel de la Monnaie a vendu 30,000 kil. de sous à l'effigie de la République ou du bonnet, et 50,000 kil. en cuivre pur, effigie Louis XV et Louis XVI, par lots de 1 000 à 5,000 kil.; les premiers ont obtenu environ 240 fr.; les autres, 270 fr. »

On mande de Santiago (Chili) que le cuivre est coté à 20 réaux à terre et 21 réaux à bord, prix qui ne paraissent pas devoir baisser. Il a été affrété, dans ces derniers temps, à 105 fr. pour le Havre.

Etain. — Correspondance de Rotterdam : « On a payé de nouveau 67 fr. mais il reste peu de vendeurs; c'est une légère différence en moins sur les prix de fin de mois. »

A Amsterdam le prix de 67 fr. est aussi le cours du jour.

A Londres, l'étain anglais se paie dans les environs de 143 fr.; les affaires sont toujours difficiles.

En France il n'y a point de changement appréciable.

A Paris, on a fait pour placement à notre connaissance, nous écrit-on. 295,297 50 pour l'étain anglais; les autres sortes demeurent sans variation à la cote de la Bourse.

Plomb. — Un avis de Marseille cote, par continuation, le plomb à 51 fr. A Paris, le prix de 66 fr. n'a pas bougé.

Zinc. — Hambourg, 8 septembre : En présence du peu de disponible, le zinc de Silésie a progressé de 1 fr., et les provisions réduites maintiennent les prétentions des détenteurs. Cette bonne position semble promettre de la durée. Par suite de cet avis favorable, les prix de hausse à Paris que nous avons notés précédemment, se soutiennent facilement : Silésie, 60 fr.; Vieille-Montagne, 66 fr.; laminé, 70 fr.

O. Saupique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 8 septembre :

Le marché des fers a été inactif. La demande a eu plus d'animation sur les rails, mais les prix n'ont pas varié. Les barres sont bien demandées par le commerce.

Voici les cours de la semaine : fonte offerte à 103 et 103 fr. 75 à bord à Glascow. Barres du pays de Galles disponibles à Londres, 256 25 à 262 fr. 50; à recevoir, 250 fr., cours du précédent numéro.

Rien de nouveau en ce qui touche à l'industrie charbonnière; prix sans variations.

Glasgow, 8 septembre :

Les guenses avaient de la fermeté : numéros mélangés, 103 fr. 75. On avait fait la veille 1,000 tonneaux à 101 fr. 40 au comptant. Pour l'exportation, les numéros 1, bonne coulée marchande, avaient fait 105 fr. 30 et 105 fr. 60; les numéros 3, 102 fr. et 102 fr. 60.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 9 septembre :

Métallurgie. — Nous avons à signaler, par continuation, une bonne activité dans cette branche importante de notre industrie. Depuis une quinzaine surtout, les demandes sont très multipliées pour l'extérieur comme pour l'intérieur, et elles portent sur toutes les espèces de fontes et de fers. Les prix se soutiennent, mais cependant sans tendance à la hausse. Le mouvement continue dans nos ateliers de construction.

Minerais. — Prix stationnaires. Le vendeur tient bon, dans la pensée d'une reprise. Il est à notre connaissance que quelques grandes opérations sont tenues en suspens, par suite de la fermeté du minerai.

On attend avec impatience l'ouverture du chemin de fer de Morlaimé à Chatelineau, pour mettre un terme à la cherté des transports, qui est excessive.

Coke. — Le prix du jour est fr. 25 les 1,000 kil.

Briquettes de houille. — Les 1,000 kil., 16 fr.

Charbons. — Les prix sont également stationnaires, mais la demande, qui est très vive, pourrait bien les faire bouger. Plusieurs exploitations ont leur extraction engagée pour toute la campagne qui va s'ouvrir.

Clouterie. — Beaucoup de demandes et prix rémunérateurs.

Liége, 10 septembre :

Fers et fontes fermes et sans changement.

On parle d'une hausse prochaine sur les charbons pour l'époque des approvisionnements d'hiver.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

CAISSE
ET
JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Cᵉ

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. Z. M., à Tonnerre. — N° 1, achetez. — N° 2, attendez. — N° 3, vendez. — N° 4, non. — N° 5, avenir passable. — N° 6, excellent.

M. le M. de G, à Montmorency. — N° 1, Nord, Strasbourg, Lyon, Orléans. — N° 2, Crédit mobilier, Midi. — N° 3, comme placement de longue sécurité, douteux.

M. L. B., à Lanouville. — N° 1, elle est en liquidation; les actionnaires sont complétement réunis. — N° 2, non. — N° 3, oui, l'opération est convenable.

M. H. R., à Paris. — N° 1, 15 0/0. — N° 2, oui, sécurité entière. — N° 3, probablement.

M. E. G., à Paris. — N° 1, vendre. — N° 2, Midi.

M. W. S., à Londres. — N° 1, si vous aviez les titres en portefeuille, l'arbitrage serait bon, parce que dans un temps donné l'effet se fera sentir; mais comme spéculation, avec de doubles reports et courtages et double liquidation par mois, l'opération est douteuse. — N° 2, il n'est pas possible de préciser quand les faits résultent d'événements politiques. — N° 3, c'est absurde. — N° 4, non.

M. C. de B., à B., près Pithiviers. — Vos remarques sont fondées.

M. H. R., à X. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, oui, le plus tôt possible. — N° 4, tout est perdu. — N° 5, non. — N° 6, on le croit. — N° 7, probablement. — N° 8, comme placement, oui. — N° 9, Lyon, Nord, Strasbourg, Orléans. N° 10, bonne. — N° 12, oui.

M. Ch. de V., à Bordeaux. — N° 1, 55 fr. — N° 2, 50 fr. — N° 3, 70 fr. — N° 4, 24 fr. — N° 5, rien. — N° 6, 75 fr.

M. L., à Rennes. — N° 1, cette opération n'est ni prudente ni avantageuse. — N° 2, sans titres, c'est mauvais.

M. G., à L. J. — N° 1, il ne s'agit pas de fusion, mais il est certain que la ligne sera faite. — N° 2, si le fait se produit dans des circonstances favorables, la hausse aura lieu. — N° 3, au cours actuel le danger n'est pas grand.

M. T. P. — N° 1, sur le prix du jour produira pour 1855. — N° 2, 5 1/2 — N° 3, 4 1/2. — N° 4, 6 1/2. — N° 5, 5 0/0. — N° 6, 7 0/0. — N° 7, il y a de l'avenir. — N° 8, 6 1/2. — N° 9, il y a de l'avenir. — N° 10, affaire de spéculation. N° 11, placement ordinaire, mais sûr.

M. N. J. — N° 1, 350 fr. — N° 2, 280 fr. — N° 3, 500 fr. — N° 4, 250 fr. — N° 5, 300 fr.

M. L. H., à Blaye. — N° 1.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 10 au 16 septembre 1854.

138,471 voyageurs	440,388 33
Bagages, marchandises, etc.	460 536 90
Total	900,925 23

Semaine correspondante de 1853.

137,280 voyageurs	434,791 80
Bagages, marchandises, etc.	374,381 12
Produit total	809,172 92

Recette totale du 1er janvier au 16 septembre

1854	27,490,098 27
1853	23,763,942 99
Différence	3,726,155 28

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 10 au 16 septembre 1854.

29,039 voyageurs	157,322 40
Bagages, marchandises, etc.	107,746 10
Total de la semaine	265,068 50
Semaine correspondante de 1853	284 052 30
Total de l'exercice courant	2,826,333 35
Exercice correspondant de 1853	2 981,302 05

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 10 au 16 septembre 1854.

20,333 voyageurs	58,485 85
Bagages, marchandises, etc.	52,129 70
Total de la semaine	110,615 55
Semaine correspondante de 1853	122,880 05
Total de l'exercice courant	265,160 40
Total de l'exercice correspondant	273,322 20

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 10 au 16 septembre 1854.

Grande vitesse) 72,099 voyageurs	329,275 50
Petite vitesse) Bagages, marchand.	305,543 55
Total de la semaine	634,819 05
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	14,810,480 05
Total	15,445,299 10
Semaine correspondante de 1853	484,698 55
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	13,660,959 47
Total de l'exercice correspondant	14,145,658 02

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,138 kilom.)

Du 10 au 16 septembre 1854.

Voyageurs	402,029 09
Bagages, marchandises, etc.	587,445 45
Total	989 474 54
Semaine correspondante de 1853	900,139 15
Différence en faveur de 1854	89 335 39
Recettes du 1er janvier au 16 septemb	30,053,079 69
Recette correspondante de 1853	24,825,857 89
Différence en faveur de 1854	5,425,221 80

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 814 kilomètres.)

5e année. — 37e semaine.

Du 10 au 16 septembre 1854.

Voyageurs	376,557 79
Marchandises	388,461 90
Total de la semaine	765,019 69
Recettes antérieures	21,912,645 20
Total général	22,677,664 89
37e semaine de 1854	765,019 69
Semaine correspondante de 1853	668,361 60
Différence en faveur de 1854	96,658 09
Exercice 1854	22,677,664 89
Id. 1853	19,916,929 22
Différence en faveur de 1854	2,760,735 67

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 10 au 16 septembre 1854

Voyageurs	14,166 93
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	16,193 30
Total	30,360 23
Recettes antérieures	1,100,877 00
Total	1,131,237 23

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 11 au 17 septembre 1854.

Ouest. — 19,653 voyageurs (gr. vitesse	84,130 00
(Petite vitesse)	51,075 35
Total	135,204 35
Rive droite. — 45,744 voyageurs	36,276 95
Rive gauche — 31,963 voyageurs	22,159 20
Total	193,650 50
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	84,926 69
Rive gauche	72,688 65
Rive droite	35,185 20
Total	192,800 54

Recette totale du 1er janvier au 17 septembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	5,347,854 69
Idem. — 1853	4,657,183 67

Chemin de fer de Lyon à la Méditerrané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 3 au 9 septembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	73,821 25
Bagages et marchandises	93,097 35
Total de la semaine	166 918 60
Semaine correspondante de 1853	192,741 95
Diminution	25,823 35

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	39,499 45
Bagages et Marchandises	14,921 00
Total de la semaine	54,420 45
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	221,339 05
Total des recettes, à partir du 1er janvier	7,337,790 23
Recette correspondante de 1853	5,804,485 60
Augmentation	1,533,304 63

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 3 au 9 septembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

23,274 voyageurs, grande vitesse	46,292 55
Petite vitesse	132,632 14
Services annexes	6,666 84
Total	185,591 53

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	44 727 53
Petite vitesse	116,416 61
Services annexes	7,073 45
Total	168,217 59

Recette totale du 1er janvier au 9 septembre

1854	6,380,650 97
1853	5,515,256 05

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'août 1854.

Voyageurs St-Germain	269,186		
id. Auteuil	249,759		
Total	518,945	Recettes.	274,919 45
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			109,479 65
		Total	384,399 10

Août 1853.

Voyageurs	316,440	Recettes	339,187 52
Différence en faveur de 1854			45,211 58

COMPARAISON :

Les huit mois de 1854 ont donné	2,158,472 44
La même période de 1853 a donné	1,799,720 46
Différence en faveur de 1854	358,751 98

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Août 1854.

	Voyageurs.	Recettes	Bagages, etc.	Totaux.
1854	85,535	48,406 15	1,070 05	49,476 20
1853	94,205	46,553 35	562 45	47,115 80
En faveur de 1854		1,852 80	507 60	2,360 40

(1) En faveur de 1853, 8,670 voyageurs.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. ACTIONS. — Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de. . . . 15 fr.
et d'un à-compte de. 15

sur le dividende de l'exercice 1854, soit, par action. . 30 fr.
sera effectué à la Caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, à dater du 1er octobre prochain.

Comme d'ordinaire, les coupons et les titres nominatifs, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à la Caisse centrale, dès le 15 septembre.

Le Directeur,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Emprunt de* 1852. — *Obligations de l'émission de* 1854. — Le Directeur de la Compagnie rappelle à MM. les porteurs d'obligations *non libérées* de la dernière émission (1854), que le deuxième versement de 100 fr. doit être effectué le 1er octobre 1854.

Ceux de MM. les porteurs qui n'auront pas fait ce versement *avant le* 15 *octobre* seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0, à partir du 1er octobre, jour de l'échéance.

Pour faciliter l'opération, la Caisse commencera, dès le 15 septembre courant, à recevoir le montant de ce versement.

Le Directeur,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le cinquième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er octobre 1854, à la caisse de l'Administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. ACTIONS. — Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre prochain sera payé à dater dudit jour, à raison de 6 fr. par action, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;
A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ;
A Marseille, à la Gare.

Le paiement des intérêts devant être constaté par une estampille apposée sur l'action, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE *Emprunt de 60 millions. — Obligations* 5 0/0 — Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre prochain sera payé à partir dudit jour, à raison de 12 fr. 50 par obligation, dans les bureaux de la Compagnie ci-dessus désignés, à Paris, Lyon et Marseille.

Les actions et les coupons d'obligations pourront être déposés à la Caisse, à partir du 20 septembre.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	206	1493
2455	1099	2475.
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2608
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2527	2579
1547	1227	2239

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du premier semestre de l'année 1854 est payable, à dater du 7 août courant, à raison de 27 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de 10 heures à 3 heures, sur la présentation des titres.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le vendredi 29 septembre 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, avant le 15 septembre prochain, de dix heures à trois heures pour retirer leur carte d'admission.

Ils auront à produire à cet effet leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt et à déposer les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'Exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE Le 2e versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai dernier, n'ayant pas encore été effectué sur les 1,259 actions dont les numéros suivent, les porteurs sont prévenus que, faute par eux de se libérer dans les quarante jours après cette seconde mise en demeure, les actions en retard seront annulées et le premier versement de 100 fr. restera acquis à la Compagnie (art. 15 des Statuts).

1051—1053 1036—1060 1236—1240
1381—1385 1471—1480 1501—1516
1538—1539 1544 1997—2006
2037—2056 2152—2176 2227—2231
2316—2325 2751—2755 2967—2986
2997—3000 5862—5870 5986—5987
6786—6795 6841 6867 6906
7000—7012 7038—7039 7535
8156—8160 8571—8576 9048—9050
9314—9323 9366 12606—12615
12811—12815 13171—13175 15571—
15575 18751—18755 20286—20295
21671—21675 22586—22605 23171—
23185 23456—23460 25971—25975
27266—27285 27546—27550 29146—
29160 35251—35260 35521—35570
36266—36285 39106—39110 39226—
39245 39941—39950 40381—40400
40501—40520 42841—42880 42961—
42980 43021—43220 65701—65820
65921—65940 66081—66120 66221—
66360 67621—67760 69161—69180

12,841 à 12,845 ; 17,641 à 17,660 ; 21,316 à 21,325.

Sur ces dernières 35 actions, la moitié des 50 fr. a été payée.

Ce 22 septembre 1854.

Les versements sont reçus à Bâle, au siége de la Compagnie, et à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. Les administrateurs de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième versement, fixé à *cent francs* par action, s'effectuera du 5 au 15 octobre prochain, à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15 ; à Bordeaux, aux bureaux de la Compagnie, allées de Tourny, n° 33.

En vertu d'arrangements pris avec la société générale de Crédit mobilier, MM. les actionnaires auront la faculté de faire effectuer ce versement de 100 fr. par le Crédit mobilier, en déposant les titres à la caisse de cette Société.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre prochain, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;
A Chambéry, à la Banque de Savoie ;
A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, LE PREVOST.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* qu'elle se charge de faire pour leur compte le versement de *cent francs* par action, appelé sur les titres de cette Compagnie, à partir du 5 octobre prochain. La durée des avances à faire est limitée à une année de cette date ; l'intérêt est fixé à 4 0/0 l'an. — Le remboursement pourra se faire par anticipation, moyennant une bonification de 1/2 0/0 à la Société générale. — Les bureaux sont ouverts pour cette opération, à Paris, place Vendôme, n° 15 ; à Bordeaux, allées de Tourny, n° 33.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 35 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt du premier semestre de l'exercice 1854, représentant 2 0/0 sur le capital versé au 1er juillet, soit 5 fr. par action, sera payé à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, à partir du 2 octobre prochain.

Le deuxième semestre de l'intérêt et le dividende de l'année entière seront payés le 1er avril prochain.

La caisse sera ouverte tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 2 heures.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules COUTIN.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 75 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris du 1er octobre au 1er novembre 1854.

A partir du 1er novembre prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des Statuts, il sera payé, à partir du 5 octobre prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14 ;

2° A Londres, chez MM. C. Devaux et Ce, King-William street, 62, l'intérêt, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr., montant des versements effectués jusqu'à ce jour.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS. MM. les actionnaires du Comptoir possédant au moins dix actions sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 21 octobre, à une heure de relevée salle Herz, rue de la Victoire, n° 48), à l'effet de procéder aux élections prescrites par les art. 19 et 22 des nouveaux statuts, et de prendre la décision stipulée dans l'art. 21.

D'après l'art. 33, MM. les actionnaires devront déposer leurs actions au siége de la Société, rue Bergère, n° 14, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Ouverture de la section comprise entre Chalon et Lyon. — *Modification au service d'été à partir du 17 août 1854.* — Heures des départs de Paris pour Melun : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 10 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Fontainebleau et Montereau : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Sens, Joigny, Tonnerre, Montbard, Dijon, Beaune, Chalon et Mâcon : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5, — 8 h. 35 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 h. 45. — Pour Lyon (Vaise) : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 45.

Des billets d'aller et retour, à prix réduits, seront distribués tous les jours à la gare de Paris, pour les gares de la ligne jusqu'à Montereau, et à chacune de ces gares pour Paris et retour ; à la gare de Lyon, pour les gares de la ligne jusqu'à Chalon, et à chacune de ces gares pour Lyon et retour.

Ces billets donneront droit de circuler dans tous les trains de la journée pour laquelle ils auront été délivrés, à l'exception des trains express.

Trains de plaisir à prix réduits, de Paris à Fontainebleau, les dimanches et jours de fêtes. Départ de Paris à 9 h. 30 du matin ; départ de Fontainebleau en retour sur Paris, à 9 h. 30 du soir.

Prix des places (aller et retour compris) : 1re classe, 6 fr. ; — 2e classe, 4 fr. 50 c. ; — 3e classe, 3 fr. 50 c.

ANCIENNE COMPAGNIE DES

MINES DE LA GRAND' COMBE ET CHEMINS DE FER DU GARD, *en liquidation.* — Les obligations sorties au tirage et les coupons d'intérêts à l'échéance du 1er octobre prochain seront payés à partir dudit jour :

A Nîmes, au siége de l'administration ;

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères ;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE DE LA

FONDERIE DE CARONTE et des Mines de la Méditerranée. — Le gérant provisoire, en exécution de la délibération de l'assemblée générale du 14 courant, invite MM. les porteurs d'actions à verser, dans le délai de dix jours, à la caisse de MM. Seguin frères, banquiers de ladite Société, rue Louis-le-Grand, n° 3, la somme de quinze francs.

A défaut de paiement dans ce délai, qui est de rigueur, le gérant sera dans la nécessité de faire vendre les actions en retard à la Bourse, conformément à l'art. 17 des Statuts.

Le gérant provisoire,
J.-V. AUDAUX.

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS (GARD). Les gérants et, autant que de besoin, le liquidateur des Houillères de Portes et Sénéchas (Gard) ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée à Paris, le 26 septembre 1854, à midi précis, Maison Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Le but de cette assemblée est : 1° de ratifier autant que de besoin la vente des houillères de Portes et Sénéchas, faites en vertu des autorisations précédemment données par diverses assemblés générales, tant à la gérance qu'à la liquidation, ou d'approuver l'apport qui aurait été fait desdites houillères dans une Société ;

2° De recevoir, s'il y a lieu, la démission du liquidateur, et de pourvoir, dans ce cas, à son remplacement par la nomination d'un ou plusieurs liquidateurs ;

3° De confirmer à la liquidation les pouvoirs précédemment donnés au liquidateur, et d'y ajouter si besoin est ;

4° Et enfin de délibérer sur toutes les questions qui pourraient être la conséquence de ce qui précède.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins qui voudraient assister à cette réunion, devront déposer leurs actions au moins huit jours à l'avance :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, banquiers, 85, rue Richelieu ;

A Bruxelles, chez M. Brugmann fils, banquier ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et Cerfontaine, banquiers.

Il leur en sera délivré récépissé avec carte d'admission.

Signé : LEPELLETIER, N. DUDOT, co-gérants ;
E. VERAUX, WERBROUCK.

USINES DE SEPTÈMES. MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 16 des statuts, l'intérêt annuel de 5 0/0, soit 12 fr 50 par action de 250 fr., sera payable dès le 1er octobre à la caisse de la Compagnie, à Marseille, ou chez MM. Allier, Grand et Ce, banquiers de la Société, à Paris.

VENTE IMPORTANTE. Avis aux Compagnies de chemin de fer, aux constructeurs de voitures, aux ingénieurs, etc.

M. LEREW est chargé par MM. Fox, Henderson et Ce, de vendre à l'enchère, aux magasins mêmes, 34, Eastchap, Cité, le jeudi 5 octobre, à midi pour une heure de relevée, 70 matériels complets de voitures de chemins de fer, dont 34 de première classe et 36 de seconde classe, y compris tampons, tringles, doubles vis, boîtes à graisse, marches, fers pour siéges des gardes, lampes, portières et toutes les courroies nécessaires, champignons, etc., pour les garnitures intérieures ; le tout de première qualité et de la meilleure main-d'œuvre. Ces matériels sont complets, à l'exception des roues, des essieux et des ressorts. Ils ont été construits pour des voitures propres à voies étroites, semblables à celles en usage sur le London et North Western railway. Les adjudicataires pourront obtenir des dessins et plans complets, à raison de 10 liv. st. par chaque lot. Les objets seront exposés quatorze jours avant la vente. Les catalogues seront prêts le 1er septembre, et se distribueront au Stork hôtel, Birmingham ; à l'hôtel Royal, à Liverpool ; à la salle des Ventes, Cité ; sur les lieux et chez le commissaire-priseur, Cardington street, Hampstead road, London.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La rente 3 0/0 a monté, depuis huit jours, de 73 70 à 75 15, et elle est restée à 75. Les principales ont été faites sur les primes. Beaucoup de spéculateurs qui n'osaient pas se mettre à la baisse à découvert, ont vendu du ferme et acheté des primes; mais leurs primes se trouvant maintenant dépassées, ils se trouvent liquidés et ils n'ont pas de rentes à racheter. Mais ils cherchent à écraser les cours, dans l'espoir de pouvoir rentrer plus bas dans la rente.

Quelques unes des lignes de chemins de fer ont donné lieu à des affaires excessivement actives. Les actions de Lyon ont atteint le cours de 1,000 fr.

Les actions de l'Est sont sorties de leurs longue stagnation, elles ont été continuellement recherchées. Les actions anciennes n'ont pas, depuis quelque temps, le mouvement ascensionnel des autres chemins, et l'on commence à escompter l'intérêt annuel de 20 fr., qui sera distribué à partir du 1er novembre prochain. Ces actions ont monté de 807 50 à 830. Mais la hausse a fait des progrès rapides sur les actions nouvelles de l'Est. Deux motifs importants paralysaient les cours des nouvelles actions.

D'abord, on redoutait le prochain versement, et l'on savait, en outre, que le Crédit mobilier avait fait l'avance du dernier versement, pour six mois, à un grand nombre, et que cette avance devait être remboursée à partir du 1er novembre prochain. Or, ces deux causes de baisse n existent plus maintenant. Il a été décidé, par le Conseil d'administration et avec l'approbation du gouvernement, que les 250 fr. restant à verser sur les nouvelles actions ne seraient pas appelés avant quinze à dix-huit mois, mais la Compagnie va émettre sur le champ 125,000 obligations nouvelles de 5 0/0, lesquelles seront distribuées aux actionnaires anciens et nouveaux, à raison d'une obligation sur quatre actions. Les sommes ainsi encaissées par la Compagnie seront provisoirement placées en bons du Trésor, jusqu'à ce que l'on en ait besoin pour les travaux. En outre, la Société générale du Crédit mobilier va annoncer, sous peu de jours, qu'elle accorde un nouveau délai de six mois aux porteurs d'actions pour lesquels elle a fait le dernier versement, en sorte qu'il n'y a plus lieu de craindre qu'une grande quantité d'actions soient jetées sur la place dans le courant du mois prochain.

Les actions d'Orléans ont été faibles, et, malgré la hausse générale, n'ont pas pu se relever au dessus de 1,240. Lyon à la Méditerranée s'est également soutenu avec beaucoup de peine. On a fait beaucoup d'arbitrages en faveur des actions de Lyon, et l'on a choisi pour se mettre vendeurs les actions d'Orléans et celles de la Méditerranée. Il paraît que ces arbitrages continuent chaque jour sur une grande échelle.

On s'étonne de la stagnation des cours sur les actions de Rouen et du Havre. Il est vrai que les recettes de ces deux lignes ont diminué depuis deux mois, mais cette diminution n'influera nullement sur les bénéfices des deux lignes, car l'excédant des recettes était produit l'année dernière par les grandes importations de céréales, et l'on sait que les chemins de fer avaient consenti à réduire leur tarif sur les grains, de manière à rendre leurs bénéfices presque nuls. En outre, les deux Compagnies ont fait de nouveaux traités qui leur assurent d'importantes économies.

Les autres lignes se sont soutenues à leurs cours de la semaine dernière; mais elles n'ont pas éprouvé beaucoup de variations.

Voici quelles ont les variations des principales valeurs depuis la bourse du 14 jusqu'à celle du 21 septembre :

La rente 3 0/0 a monté de 73 70 à 75 15; elle est restée à 75 fr. au comptant; elle a monté à terme de 74 10 à 75 50; elle est restée à 75 20.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 97 75 à 98 70; il est resté à 98 25 au comptant; il a varié à terme de 97 75 à 99 10; il est resté à 95 75.

La Banque est restée stationnaire de 2,940 à 2,935.

Le Crédit mobilier a monté de 728 75 à 747 50; il est resté à 745.

Les actions du Nord ont monté de 835 à 867 50; elles ont fermé à 862 50.

L'Est a monté de 807 50 à 825; il est resté à 823 75. Les nouvelles de l'Est ont monté de 632 50 à 655; elles ont fermé à 647 50.

Lyon a monté de 977 50 à 1,002 50; il a fermé à 997 50.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 865 à 862 50; il est resté à 870.

Orléans a repris de 1,235 à 1,242 50; il est resté à 1,237 50.

Rouen a monté de 970 à 977 50; il a fermé à 975. Le Havre a monté de 582 50 à 593; il est resté à 592 50.

Lyon à Genève a monté de 532 90 à 542 50; il est resté à 540.

L'Ouest a monté de 665 à 672 50.

Le Midi a monté de 613 75 à 622 50; il est resté à 620.

Le Grand-Central a monté de 516 25 à 512 50; il a fermé à 520.

Saint-Germain a monté de 712 50 à 725; il est resté à 720.

Cherbourg a varié de 625 à 620; Dieppe, de 290 à 287 fr. 50; La Teste, de 245 à 242 50.

Le chemin de fer sarde a été demandé de 465 à 467 50.

Samedi. — La rente était très-demandée, et elle a fermé en hausse. Les chemins de fer se sont également améliorés, leur liquidation s'est faite dans d'excellentes conditions. La rente 3 0/0 a monté de 73 85 à 74 25 au comptant, et de 74 10 à 74 45 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 25 à 97 75 au comptant, et de 97 70 à 97 90 à terme. La Banque était calme à 2,940. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 733 75; le Nord, de 3 75 à 860; l'Est, de 2 50 à 810; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 613 75; Lyon de 2 50 à 980; la Méditerranée, de 3 75 à 876 25; Orléans, de 5 à 1,240; le Havre de 2 50 à 587 50; l'Ouest, de 5 à 670; le Midi, de 2 50 à 617 50; le Grand-Central, de 1 25 à 516 25. Saint-Germain s'est tenu à 715; Rouen, à 970; Genève, à 537 50; Dieppe, à 290. Le chemin sarde a monté de 1 25 à 466 25.

Lundi. — La hausse a fait de nouveaux progrès. La liquidation se montre pleine d'espoir sur les résultats de l'expédition de Crimée. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 74 55 et à terme de 25 c. à 74 70; le 4 1/2 0/0, de 45 c. au comptant à 98 20, et de 15 c. à terme à 98 05. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 738 75; le Nord, de 1 25 à 861 2; l'Est, de 5 à 815; les nouvelles de l'Est, de 3 75 à 637 50; Lyon, de 5 à 985. La Méditerranée a fléchi de 3 75 à 872 50. Orléans s'est tenu à 1,240; Cherbourg, à 522 50; Rouen, à 970. Le Havre a monté de 1 25 à 588 75; l'Ouest, de 2 50 à 672 50; le Midi, de 1 25 à 618 75; le Grand-Central, de 3 75 à 520; le chemin sarde, de 1 25 à 467 50.

Mardi. — Le début de la bourse était faible. On a fait beaucoup de réalisations qui ont amené un mouvement rétrograde; mais à partir de 1 heure 1/2, les cours ont repris vigoureusement, et l'on est revenu aux cours de la veille. Les chemins de fer étaient très-fermes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 74 35 à 74 50, et à terme de 74 35 à 74 70; le 4 1/2 0/0, de 98 à 98 25 au comptant, et de 98 25 à 98 30 à terme; le Crédit mobilier, de 737 50 à 738 75; le Nord, de 865 à 862 50; Lyon, de 985 à 990; l'Est, de 815 à 817 50; les nouvelles de l'Est, de 635 à 642 50. Orléans s'est tenu faiblement à 1,240. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 7 50 à 865; Genève, de 1 25 à 541 25. Saint-Germain s'est tenu à 717 50; le Midi, à 618 75; le Grand-Central, à 520; l'Ouest, à 672 50. Rouen a monté de 2 50 à 972 50; le Havre, de 1 25 à 590. Saint-Rambert a fléchi de 5 à 450; le chemin sarde, de 2 50 à 465.

Mercredi. — Les cours, d'abord incertains, ont obtenu une importante amélioration. Toutes les valeurs ont été fort recherchées. Les affaires étaient animées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 à 74 80, et à terme de 15 à 74 85; on a même fait 75. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 35 à 98 60, et à terme de 55 à 98 75; le Crédit mobilier, de 6 25 à 745; le Nord, de 5 à 867 50; l'Est, de 2 50 à 820; les nouvelles de l'Est, de 10 à 652 50; Lyon, de 5 à 995; la Méditerranée, de 5 à 870; le Midi, de 2 50 à 621 25; le Grand-Central, de 1 25 à 521 25; St-Germain, de 2 50 à 720; Rouen, de 5 à 977 50; le Havre, de 2 50 à 592 50. Genève a fléchi de 1 25 à 540; Orléans, de 5 à 1,235. Cherbourg s'est tenu à 525; l'Ouest, à 672 50.

Jeudi. — La nouvelle officielle du débarquement des troupes à Eupatoria a fait ouvrir toutes les valeurs en hausse. Les réalisations de bénéfices ont déterminé ensuite une réaction. Le 3 0/0 a varié au comptant de 75 15 à 75, et à terme de 75 50 à 75 20; le 4 1/2 0/0, de 98 60 à 98 25 au comptant, et de 99 10 à 98 75 à terme. La Banque a fléchi de 5 à 2,935. Le Crédit mobilier a varié de 747 50 à 745; le Nord, de 867 50 à 862 50; l'Est, de 825 à 823 75, les nouvelles de l'Est, de 655 à 647 50; Lyon, de 1,002 50 à 997 50; la Méditerranée, de 875 à 870; le Grand-Central, de 522 50 à 520; le Midi, de 622 50 à 620; Saint-Germain, de 722 50 à 720. L'Ouest s'est tenu à 670. Cherbourg a varié de 525 à 520; Orléans, de 1,242 50 à 1,237 50. Rouen s'est tenu à 975. Le Havre a varié de 595 à 592 50.

Vendredi. — Un léger mouvement de baisse s'est fait sentir. Au comptant, le 3 0/0 a descendu de 15 à 74 85; à terme, de 25 à 74 95. La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 1 75 à 99; à terme, de 45 à 98 90. Le Nord a fait 860 au comptant et 863 75 à terme; le Rouen, 972 50 au comptant et à terme; le Havre, 590; le Cherbourg, 520 au comptant et 517 50 à terme; le Saint-Germain, 517 50; Versailles, rive gauche, 315 au comptant; l'Ouest, 667 50; l'Orléans, 1,240; l'Est ancien, 818 75 à terme, et 820 au comptant; l'Est nouveau, 645; Lyon, 993 75 au comptant et 995 à terme; Genève, 540; Méditerranée, 865 au comptant et 867 50 à terme; le Midi, 618 75; la Teste, 240; Grand-Central, 518 75; Saint-Rambert, 418 75, Banque de France, 2,940; Crédit foncier, 605 au comptant, et 600 à terme; le Mobilier, 742 50; le Comptoir national, 577 50.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 16 au 22 septembre 1854.

LONGUEUR Expl.	LONGUEUR totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Sommes payées.	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	ÉPOQUES de JOUISSANCE.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 16. Compt.	SAMEDI 16. Terme.	LUNDI 18. Compt.	LUNDI 18. Terme.	MARDI 19. Compt.	MARDI 19. Terme.	MERCREDI 20. Compt.	MERCREDI 20. Terme.	JEUDI 21. Compt.	JEUDI 21. Terme.	VENDREDI 22. Compt.	VENDREDI 22. Terme.
710	9	99	400.000	400	tout	16 fr	janv. juillet	Nord	860 »	862 50	861 25	865 »	862 50	865 »	867 50	869 »	862 50	860 »	860 »	863 75
tout.		99	72.000	500	tout	27 fr 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	970 »	972 50	970 »	970 »	972 50	»	977 50	975 »	975 »	975 »	972 50	972 50
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	567 50	568 75	568 75	570 »	570 »	»	562 50	»	562 50	563 75	560 »	560 »
51	72	95	36 000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	290 »	»	»	»	»	»	290 »	»	287 50	»	»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	522 50	»	522 50	»	525 »	»	525 »	»	520 »	521 25	520 »	517 50
tout	25	99	34.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	715 »	717 50	717 50	717 50	717 50	717 50	720 »	722 50	720 »	720 »	717 50	717 50
tout.	47	99	20 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	315 »	»	315 »	»
174	530	99	70 000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	670 »	672 50	672 50	672 50	672 50	»	672 50	»	672 50	672 50	667 50	667 50
»	11	50	6 000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	190 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1110	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50	octobre.	Orléans	1240 »	1240 »	1240 »	1242 50	1240 »	1240 »	1235 »	1235 »	1237 50	1240 »	1240 »	»
687	721	99	250 000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	Est	840 »	840 »	845 »	843 75	842 50	847 50	830 »	822 50	823 75	822 50	830 »	848 75
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	633 75	635 »	637 50	638 75	642 50	643 75	652 50	652 50	647 50	646 75	645 »	645 »
383	512	99	240 000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	990 »	995 »	995 »	994 75	993 »	990 »	995 »	993 75	997 50	997 50	993 75	990 »
»	227	99	80 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	537 50	»	542 50	542 50	541 25	540 »	540 »	540 »	540 »	540 »	540 »	»
128	612	99	90 000	500	300	16 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	876 25	875 »	872 50	872 50	865 »	865 »	870 »	871 25	870 »	870 »	865 »	867 50
»	950	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	617 50	617 50	618 75	620 »	618 75	617 50	621 25	622 50	620 »	618 75	618 75	610 75
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	235 50	»	242 50	»	240 »	»
150	945	99	180 000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central	510 25	516 25	520 »	518 75	520 »	520 »	511 25	522 50	516 »	521 25	518 75	518 75
	»	97	50.000	500	300	4 0/0		St Rambert à Gren.	»	»	»	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»	448 75	»
»	40	90	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	30	90	9 400	500	tout	27 fr. 50 p. un an.	mars.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	110.000	500	100	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emm.	466 25	»	467 50	»	465 »	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»

	Nombre	Valeur	Sommes payées	Intérêts	Époques	Noms	SAMEDI 16. Compt.	SAMEDI 16. Terme.	LUNDI 18. Compt.	LUNDI 18. Terme.	MARDI 19. Compt.	MARDI 19. Terme.	MERCREDI 20. Compt.	MERCREDI 20. Terme.	JEUDI 21. Compt.	JEUDI 21. Terme.	VENDREDI 22. Compt.	VENDREDI 22. Terme.
	»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	74 25	74 45	74 55	74 70	74 50	74 70	74 80	74 85	75 »	75 20	74 85	74 90
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	97 75	»	98 20	98 00	98 25	98 30	98 60	94 75	98 25	98 75	99 »	98 90
	250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	74 »	»	74 45	»	74 50	»	74 70	»	75 10	»	75 20	»
	»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	97 65	»	98 10	»	98 15	»	98 40	»	»	»	»	»
(1) Pendant la durée des travaux.	113.350	1 000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2910 »	»	2940 »	»	»	»	»	»	2935 »	»	2940 »	»
	120.000	500	tout	1? 25	janvier juillet	Crédit mobilier	733 75	730 25	738 75	740 »	738 75	740 »	745 »	745 »	745 »	745 »	742 50	740 50
	40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	580 »	»	580 »	»	537 50	»	571 50	»	577 50	»	577 50	»
	50.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	605 »	»	603 »	»	606 »	»	605 »	»	610 »	»	605 »	600 »
	100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	Do Obligations Cert.	917 50	»	947 50	»	945 »	»	965 »	»	965 »	»	»	»
	»	500	100	3 0/0	mai novemb.	Do Obligations de 500	437 50	»	435 »	»	427 50	»	435 »	»	440 »	»	»	»
	»	100	tout	3 0/0	»	Do 10e d'Obligations	100 »	»	97 50	»	100 »	»	100 »	»	100 »	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 16 au 22 septembre 1854.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages	Dates des paiements.	NOMS DES COMPAGNIES	16	18	19	20	21	22
1851.	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	Nord-Boulogne	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »
Do.	81.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1035 »	1040 »	1040 »	1040 »	1045 »	1045 »
1852.	60 000	90 —	535	375	625	5 0/0	»	Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	515 »	515 »	»	515 »	515 »	515 »
1854.	184.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	Do Nouvelles 3 0/0	305 »	303 75	305 »	305 »	305 »	301 75
Do.	.300	96 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.	Est	505 »	505 »	505 »	505 »	505 »	500 »
1846.	10.830	41 —	1.125	tout.	1 250	5 0/0	Do	janvier juillet.	Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Do	6.201	42 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do	Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do	Ouest	»	»	1000 »	1000 »	»	»
1853.	17.500	» »	1.000	750	1.250	5 0/0	»	Do	Do (nouvelles)	»	995 »	1000 »	»	»	»
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do	Paris à Orléans	»	»	1020 »	»	»	»
1848.	2.333	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do	Do (Nouvelles 1848)	»	»	1020 »	»	»	»
1852.	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1852)	312 75	313 75	313 75	312 75	312 75	312 75
1854.	150.000	» »	275	75	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1854)	312 50	313 75	315 »	313 75	315 »	313 75
1845.	3.887	72 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
1847.	4.906	08 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	Do (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1846.	15.000	78 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre	Rouen au Havre	»	985 »	»	985 »	985 »	»
1848.	5.000	07 —	00	tout.	1.250	6 0/0	Do	janvier juillet.	Do (nouvelles)	»	1130 »	»	»	1130 »	1130 »
1851.	131.007	49 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	Grand-Central	293 75	296 »	292 50	293 75	295 »	293 75
1853.	104.614	99 —	500	tout.	625	5 0/0	Do	Do	Rhône-et-Loire	»	»	»	»	»	»
1852.	62.642	99 »	300	tout.	500	3 0/0	Do	Do	Do 3 0/0	302 50	»	302 50	302 50	»	302 50
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	500 »	500 »	500 »	506 »	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 15 au 21 septembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

NOMS DES LIGNES.	15	16	18	19	20
Nord	855 » à 860 »	855 » à 860 »	855 » à 862 50	860 » à 865 »	860 » à 865 »
Paris à Strasbourg	800 » à 805 »	800 » à 805 »	800 » à 810 »	810 » à 815 »	810 » à 815 »
Orléans	1200 » à 1225 »	1200 » à 1225 »	1200 » à 1225 »	1200 » à 1225 »	1200 » à 1225 »
Paris à Rouen	900 » à 970 »	900 » à 970 »	900 » à 970 »	970 » à 975 »	970 » à 975 »
Rouen au Havre	560 » à 565 »	560 » à 565 »	560 » à 565 »	565 » à 580 »	565 » à 590 »
Lyon	975 » à 980 »	975 » à 977 50	975 » à 977 50	977 50 à 985 »	984 25 à 987 50
Ouest	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

DÉNOMINATION.	PAIR.	D. COURS	DÉNOMINATION.	PAIR.	D. COURS	DÉNOMINATION.	PAIR.	D. COURS	DÉNOMINATION.	PAIR	D. COURS	DÉNOMINATION	PAIR	D. COURS.
Caisse Gouin	500	430 »	Bras ne... Charbon	1,800	300	Tuyaux Chameroy	500	675	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale... Mar. fun.	12.000	95 0/0
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	40	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises.	1000	775	Lloyd franç. ... do	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.400 »	Loyon et Loire	1,1-53	400	Caristoffle	500	875	— Tricycles	800	175	Union des Ports. do	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Bouvet et v. ot. o. p.	1000	500	Télégraphe sous-marin	25	25 »	— Batignollaises.	1000	775	Mélusine ... do	5000	14 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais ... Paris.	2500	5200	Compagnie générale.	500	620	Sécurité ... do	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1,000	1300	Montchanin. Charbon.	5000	»	— français ... Paris.	500	1010	Laiteries	500	620	Sauvegarde ... do	5000	6 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	215 »	Azincourt ... Charbon.	1/1500	1200 »	— parisien	1000	117	Sylphides	500	510	Océan ... do	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes ... Asph.	1001	300 »	— Lacarrière. Paris	500	1000	Dessirées	500	175	Chambre ... do	5000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	507 50	Seyssel angl. ... Asph.	125	60	— Belleville	500	1100	Echarcon (papeterie).	1000	1000	Indemnité ... do	1000	14 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1200	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	100	Essonne ... (papeterie).	1000	»	Vigie ... do	5000	10 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	750	1000 »	Aveyron ... Forges.	3000	1100	— Ouest ... Passy.	500	675	Journaux réunis	500	540	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	432 50	Aubin ... Forges.	500	400	— Est ... Vincennes.	500	»	La Sucrie	remb.	400	Générale ... do	5000	66 0/0 b.
Eschweiler ... Zinc.	750	650	Maubeuge ... Forges.	500	450	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon.	250	240 »	Union ... do	5000	4 0/0 b.
Co. pinkie ... Zinc.	1000	1100 »	Alais ... Forges.	3000	1750	— Calais	1000	300 »	Palais de l'Industrie.	100	113 75	France ... do	5000	33 0/0 b.
I-nes ... Cuivre.	100	60	Châtillon ... Forges.	500	185	— Amiens	500	461	Glaces de St-Gobain.	7.000	32400	Phénix ... do	1000	0/0
Mouzaïa (Alger.)	100	40 »	Herserange ... Forges.	500	75 »	— Versailles	1000	415	— de Montluçon	500	370	Providence ... do	2500	25 0/0 b.
Caronte (accus.)	100	55	Monceaux ... Forges.	1000	1000	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1705	Urbaine ... do	5000	05 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/72315	675 »	Providence ... Forges.	1000	1250	— Cie centrale	500	405	— d'Aix-la-Chapelle.	375	390 »	Confiance ... do	2000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/240-0	500 »	Loire et Ardèche. forg.	6 00	520 »	Mess. imp. serv. mar.	2000	840	Lits Moberly	500	710	Soleil ... do	6 000	20 0/0 b.
Haute-Loire Charbon.	400	261	Espérance ... Forges.	1000	901	— voitures	10000	40000	— Cohin	500	543	Nord ... do	1000	9 0/0 b.
Bouzy ... Charbon	500	»	Montigny ... Forges.	500	547 50	— Caillard	1000	6 0	— Pont-Remy	»	500	Globe ... do	500	pair
Charleroi ... Charbon.	1/35 0	530	Septèmes ... Usine.	2,0	100	Gondoles parisiennes.	80	100	— Gamaches	500	225	Nationale ... Vie.	5000	9 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	410	Pozenta ... Usine.	750	500 c.	Omnibus (Entr. gen.)	1000	211	Richer ... Vidanges	500	250	Générale ... do	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (sod.	1000	300	Cail ... Usine.	500	7?7 5	— ch. de fer	300	225	Hortot ... Sucrerie.	500	500	Union ... do	5000	7 0/0 b.
Centre-du-Flenu	1000	150	Cavé ... Usine.	250	250 »	— Favorites	800	1800	Scarpe ... do	250	200	Phénix ... do	5000	3 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 784. 18e ANNÉE. — N° 39. SAMEDI, 30 SEPTEMBRE 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »

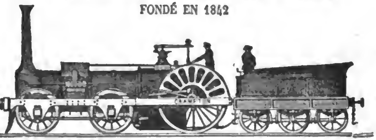
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Toujours même situation et même fermeté dans les cours. En dehors de la Bourse, la position s'améliore chaque jour.

— Le *Moniteur* a publié cette semaine les états de douane pour le mois d'août 1854, avec la récapitulation depuis le 1er janvier, soit en tout huit mois, en comparant leurs produits à ceux des époques correspondantes des années 1852 et 1853,

Le mois d'août 1852 a produit	11,917,392
— 1853 —	12,368,937
— 1854 —	13,287,281

Le progrès est régulier, mais il a été plus fort en 1854 que l'année précédente.

La comparaison des produits des douanes pour les huit premiers est encore plus à l'avantage de 1854.

En 1852, la recette a été de.	91,908,774
En 1853, elle a été de . . .	90,643,570
En 1854, elle est de. . . .	93,773,039

L'augmentation dans les entrées porte principalement, quant aux recettes, sur les sucres, les cafés, le cacao, le cuivre, les fers et fontes, les graines oléagineuses et les laines. Par contre, il y a diminution sur les cotons, les fils, les huiles, et notamment sur les houilles, par suite de l'insuffisance de production des mines.

Pour les sorties, il y a augmentation sur les machines, les modes, les sucres, les toiles, la porcelaine, et la garance. Les réductions, en petit nombre, portent sur les vins et alcools, les céréales, les verres et les cristaux.

Les états de navigation publiés à la suite des états de douanes présentent également des résultats favorables pour notre marine.

	1853	1854
	—	—
Navires français entrés	5,642	6,362
Navires étrangers entrés	7,251	7,724

Le progrès est de 12 1/2 0/0 pour les navires français et seulement de 6 1/2 0/0 pour les navires étrangers. La proportion est analogue pour les tonnages.

Cette situation est meilleure que beaucoup de personnes ne l'espéraient, et prouve que l'activité nationale n'a point été ralentie par la guerre et n'a pu être arrêtée un instant dans sa marche que par l'épidémie, qui, heureusement, s'éloigne de nous de plus en plus.

—Par ce temps de chasse et de vacance, aucune affaire nouvelle n'est à l'horizon, et tous les bruits que l'on fait courir sont sans fondement sérieux. Comment en serait-il autrement? M. le ministre du commerce et des travaux publics visite le Midi, inspecte le chemin de Bayonne et parcourt les vallées que peut suivre le réseau pyrénéen; M. de Morny, président de la Compagnie du Grand-Central, est en Auvergne; M. Bartholony, de la Compagnie d'Orléans, est en Suisse; M. Dassier, de la Compagnie de Lyon, n'est pas à Paris. Que le public ne se laisse donc pas égarer par les fabricants de nouvelles; il n'est question en ce moment ni de concession ni de fusion. Celle du Grand-Central et de Lyon est un canard absurde, dont le point de départ est une soumission déposée en commun il y a six mois par les deux Compagnies pour l'exécution et l'exploitation d'accord du chemin direct de Nevers; mais cette affaire est en suspens comme toutes les autres par suite de l'absence des personnes qui ont qualité pour la suivre et la décider, et elle ne recevra pas de solution avant leur retour.

—Ainsi que nous l'avons annoncé la semaine dernière, la Compagnie de Strasbourg est en instance auprès du gouvernement pour obtenir l'autorisation d'émettre un emprunt de 125,000 obligations, déjà voté par l'assemblée générale et destiné aux travaux du chemin de Mulhouse, de manière à ajourner tout nouvel appel sur les nouvelles actions de l'Est jusqu'en 1856.

— Dimanche dernier, la ville de Thionville a célébré par une fête l'ouverture de l'embranchement qui la relie à Metz avec le réseau des chemins de fer de l'Est. La Compagnie annonce, en outre, pour le mois d'octobre l'ouverture d'une nouvelle section du chemin de Blesmes à Gray, entre Saint-Dizier et Donjeux. Il est possible, en outre, que l'on ouvre avant la fin de l'année la première section du chemin de Wissembourg, entre Vendenheim et Haguenau. Ce petit tronçon sera d'une très-grande utilité pour desservir la riche banlieue de Strasbourg.

— Le chemin de la Méditerranée, dont les recettes commencent à s'améliorer, a été néanmoins assez offert cette semaine. La spéculation à la baisse est en grande partie la cause de cette faiblesse des cours sur lesquels on agit par tous les moyens. Il y a deux jours, par exemple, on a placardé aux environs de la Bourse des affiches annonçant l'établissement d'un nouveau service de concurrence par le Rhône jusqu'à Avignon; cette

petite manœuvre ne peut tromper que les personnes qui n'ont pas l'expérience de la navigation du Rhône, de ses incertitudes, de ses fatigues et de ses irrégularités, notamment entre Valence et Avignon. Le chemin de fer se préoccupe peu de ces concurrences bruyantes, qu'il laisse s'agiter autour de lui, et qu'il réduira facilement à leur juste valeur dès que son achèvement jusqu'à Lyon et sa jonction avec le chemin de Paris lui permettront de faire usage de tous ses moyens d'action.

— L'assemblée des actionnaires du chemin du Havre pour le semestre compris entre le 1er mars et le 31 août, a eu lieu aujourd'hui 29 septembre. Le dividende déclaré est de 25 fr. par action, payable à la caisse de la Compagnie à partir du 20 octobre prochain.

— Le chemin de fer du Nord vient de convoquer une assemblée générale extraordinaire pour le 25 octobre prochain. Le but de cette réunion est de soumettre à l'approbation des actionnaires une convention intervenue entre la Compagnie du Nord et celle du chemin de Namur à Liége, continuation du chemin de Saint-Quentin à Erquelines, dont les travaux sont assez avancés pour que l'ouverture puisse avoir lieu au printemps de 1855.

Nous espérons pouvoir donner des renseignements sur les termes de cette convention dans l'un de nos prochains numéros.

— Les recettes des chemins de fer, pour la semaine dont nous publions aujourd'hui les résultats, donnent lieu au classement suivant, si on les compare aux recettes kilométriques correspondantes de 1853.

Augmentation.	
Orléans,	13.8 0/0.
Grand-Central,	6.7 0/0.
Nord,	6.3 0/0.
Lyon,	3.7 0/0.
Est,	1.2 0/0.
Diminution.	
Rouen,	0.4 0/0.
Havre,	8.7 0/0.
Méditerranée (1),	17. 0/0.
Ouest,	21.8 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

OUVERTURE DE L'EMBRANCHEMENT DE METZ A THIONVILLE.

L'embranchement de Metz à Thionville, dont la longueur est de 31 kilom., a été concédé à l'ancienne Compagnie de Strasbourg par le décret du 25 mars 1852, qui a porté la durée de la jouissance pour la ligne entière de 43 ans 286 jours à 99 ans. La construction de l'embranchement se trouve, par suite, comprise dans le capital de premier établissement de la Compagnie de Strasbourg, et ses produits appartiennent aux porteurs des actions anciennes de l'Est.

L'exploitation, retardée de plus de six mois par le manque de rails, a été ouverte pour le transport des voyageurs depuis le 14 de ce mois, et pour le service des marchandises depuis le 25.

La veille de cette dernière date, c'est-à-dire dimanche 24, la municipalité de Thionville a voulu célébrer par une fête un événement aussi heureux pour le pays. Des invitations à un banquet et à un bal avaient été faites dans le département, et accueillies avec bonheur ; l'église a voulu s'associer, par ses bénédictions, à la joie commune, et les pauvres ont été admis à y joindre les leurs, grâce à une distribution extraordinaire de secours faite au moyen d'un don spécial de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Nous sommes maintenant au lendemain de la fête, les reliefs du banquet ont disparu, les violons se taisent, mais le chemin de fer reste, et, avec l'aide de Dieu, il justifiera toutes les espérances que les populations ont mises en lui.

Les relations entre Metz et Thionville sont des plus actives, et croissent avec une rapidité merveilleuse.

Des comptages faits en 1852, dans l'année de la concession de l'embranchement de Thionville, de l'ouverture de la ligne complète de l'Est, et de la mise en relation directe de Metz avec Paris par la voie de fer, constataient entre Metz et Thionville une circulation annuelle de 50,000 voyageurs.

Les comptages, renouvelés l'année suivante, en 1852, permettaient de reconnaître un progrès notable : la circulation était alors de 72,000 voyageurs.

Depuis l'ouverture de l'embranchement (14 septembre pour les voyageurs), la circulation par le chemin de fer s'est élevée en moyenne à 500 personnes par jour, ce qui donnerait pour l'année 180,000.

L'activité de cette circulation est le résultat naturel de l'importance du mouvement industriel dans le groupe dont Thionville est le centre. On compte, en effet, dans les environs, plusieurs établissements métallurgiques considérables, tels que Hayange, Hotange, Villerupt, Moulaine, Herserange, Longwy, Gorcy, etc.; ces seuls établissements consomment par année 150,000 tonnes de houille, et produisent des fontes et du fer en proportion. On doit ajouter à ces chiffres environ 10,000 tonnes de charbon pour la consommation domestique de Thionville et des communes environnantes; puis encore 40 à 50,000 tonnes de marchandises diverses, de grains, de bois, de pavés, etc. Les usines dont nous venons de parler seront toutes réunies avant peu au chemin de fer par des embranchements, dont plusieurs existent déjà.

Telle est la situation actuelle ; or, il n'est pas douteux que l'ouverture du chemin de fer et les facilités de toutes sortes qu'il va offrir à l'industrie ne l'améliore dans une proportion notable, surtout si les mines de Saarrebruck développent leur production, et si les gisements reconnus sur des points nombreux du territoire français sont mis en exploitation. Nous appelons sur ce point l'attention des propriétaires et des capitalistes ; il y a disette de houille depuis déjà pas mal de temps; même en subissant des prix plus élevés, il est souvent difficile de s'approvisionner. C'est là un état de choses anormal, auquel il est nécessaire de porter remède.

En résumé, la circulation présente assure à l'embranchement de Thionville, dont l'établissement a été fort économique et ne présente aucun travail d'art considérable, un produit brut annuel de 15,000 fr. environ par kilomètre, soit 450,000 fr. par an ; viennent les développements habituels, et il sera bientôt besoin de poser la seconde voie pour répondre aux demandes des expéditeurs.

La longueur du réseau exploité par la Compagnie de l'Est, en dehors de Montereau et de Saint-Dizier, était précédemment de . . . . 814 kil.
L'embranchement de Thionville, de 31

porte cette longueur à . . . . . 845 kil.

Puisque nous venons de parler du chemin de Saint-Dizier, qui appartient au groupe de Mulhouse dont les produits viennent, pendant trois ans, en déduction des intérêts servis aux actions nouvelles de l'Est, nous pouvons dire qu'au mois d'octobre prochain, la ligne transversale de Blesme et Saint-Dizier à Gray, déjà ouverte jusqu'à Saint-Dizier, sera prolongée jusqu'à Donjeux, au delà de Joinville, soit de 38 kilom. Cette ligne atteindra alors le groupe des forges et pourra en même temps se charger de leurs produits et leur amener la houille qu'elles emploient.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

EMBRANCHEMENT D'ÉPERNAY A REIMS.

Dans le numéro du 10 juin dernier, nous avions évalué les produits de l'embranchement d'Epernay à Reims à 2,000 fr. par jour. Les produits de l'année entière, toujours d'après nos prévisions, devaient être de 730,000 fr., soit 23,000 fr. par kilomètre. Pour cette appréciation, nous ne nous appuyons que sur les produits directs. Il y a quelques jours, le *Courrier de la Marne* a publié sur le même sujet la note suivante :

« Le transport quotidien des marchandises, à petite vitesse, sur notre embranchement, est, en moyenne, de 250,000 kilogrammes, dont 100,000 partant de Reims et 150,000 y arrivant. Ce mouvement produit, en y comprenant le service des voyageurs, une recette d'environ 6 à 7,000 fr. Or, comme la dépense est au maximum de 40 0/0 sur la recette, il en résulte pour la Compagnie un bénéfice de 3 à 4,000 fr., soit par an une somme totale de bénéfice net de 12 à 1,500,000 fr. »

Ces chiffres dépassent de beaucoup les nôtres; mais comme nous n'avons pas eu le temps de les vérifier, nous les laissons, tout en désirant qu'ils soient exacts, sous la responsabilité de leur auteur.

C. DAVINA.

(1) La semaine dernière, la réduction était de 19.3 0/0.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

Assemblée générale du 29 septembre 1854.

L'assemblée générale semestrielle des actionnaires du chemin du Havre a eu lieu le 29 septembre, au siége social, sous la présidence de M. Ch. Laffitte, président du Conseil d'administration.

Le rapport lu par M. Ad. Thibaudeau, conseil de la Compagnie, et dont on trouvera le texte plus loin, présente les résultats suivants :

Recettes semestrielles, du 1er mars au 31 août.		2,535,656 20
Dépenses :		
Charges . .	717,420 79	
Impôts . . .	57,115 28	
Dépenses proprement dites .	948,448 91	
Ensemble. . .		1,722,984 98
D'où il ressort un bénéfice net de		812,671 22
Auquel il faut ajouter :		
Solde du dernier semestre..		3,815 15
Réserve d'amortissement à répartir		184,500 »
Ensemble. . .		1,000,986 37

Ou 25 fr. par chacune des 40,000 actions de la Compagnie, en laissant un solde à reporter de 986 fr. 37.

Les résultats de l'exploitation, comparés à ceux de l'exercice correspondant de 1853, présentent :

Une augmentation de recettes de	45,208 20
Une diminution de dépenses de	13,354 93

Ce qui laisse net une augmentation de bénéfices de 31,853 fr. 27.

Pour le semestre correspondant de 1853, le dividende distribué a été de . . . 18 fr.
Celui du semestre dont il vient d'être rendu compte à l'assemblée générale est de 25

La différence en plus de. . 7 fr.
provient :

1° De l'augmentation des recettes;

2° De la réduction des dépenses résultant du nouveau traité Buddicom pour quatre mois seulement ;

3° De la répartition de la réserve de l'ancien fonds d'amortissement, lequel a été remplacé par un système plus économique en usage dans toutes les autres compagnies. L'importance de cette répartition, qui n'est pas de nature à se reproduire, est de 184,500 fr., et représente 4 fr. 61 c. par action.

Le rapport du conseil ne donne aucune nouvelle de la fusion projetée et autorisée l'année dernière par les actionnaires; il se borne à constater les droits que la Compagnie puisera dans l'amélioration de ses revenus pour obtenir des conditions plus favorables lorsqu'il sera donné suite au projet de réunion des lignes de la Normandie et de l'Ouest.

Aucune observation n'ayant été faite par les actionnaires, le rapport et les comptes ont été approuvés.

MM. George Lawrence et Thomas Moss, administrateurs sortant, ont été réélus.

Le dividende de 25 fr. sera payé à la caisse de la Compagnie, à partir de lundi prochain, 2 novembre.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer Grand-Central.

CONVERSION D'OBLIGATIONS. — FAUX BRUITS DE FUSION.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France vient de prendre une résolution importante, en décidant la conversion des divers titres d'emprunt des anciennes Compagnies de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrézieux à Roanne, en un titre unique, semblable à celui déjà mis en circulation, en échange des actions de la Compagnie d'Andrézieux à Roanne.

Ce titre est représenté par des obligations produisant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr.

Le service régulier des intérêts et de l'amortissement de ces obligations est assuré :

1° Par la garantie de l'Etat (loi du 10 juin 1853);

2° Par les produits nets de l'exploitation des chemins :

De Saint-Etienne à Lyon,
De Saint-Etienne à la Loire,
D'Andrézieux à Roanne

qui dépassent dès à présent de près d'un million par an les sommes nécessaires au service de toutes les charges et de tous les emprunts.

Pour bien distinguer les titres qui jouissent des garanties ci-dessus de ceux que la Compagnie du Grand-Central a pu ou pourrait émettre pour les besoins de sa ligne, ils sont créés sous le nom de la *Compagnie du chemin de fer de jonction de Rhône et Loire*, et portent la mention des avantages y attachés.

Les titres à convertir en un seul sont au nombre de sept : la conversion est réglée sur les bases suivantes :

3 obligations 1/2 de Rhône et Loire, garanties comme il vient d'être indiqué, pour *une* obligation des EMPRUNTS RÉUNIS DE LA COMPAGNIE DE SAINT-ETIENNE A LYON ;

3 obligations 1/5 pour *une* obligation de L'EMPRUNT DE 1850 de la même Compagnie ;

3 obligations 1/2 pour *une* RECONNAISSANCE DE CAPITALISATION de la même Compagnie ;

3 obligations pour *une* obligation de L'EMPRUNT DE 1843 DE LA COMPAGNIE DE SAINT-ETIENNE A LA LOIRE ;

3 obligations pour *une* obligation de L'EMPRUNT DE 1847 de la même Compagnie ;

1 obligation 1/3 pour *une* obligation de PREMIER ORDRE DE LA COMPAGNIE D'ANDRÉZIEUX A ROANNE ;

1 obligation 1/4 pour *une* obligation de DEUXIÈME ORDRE de la même Compagnie ;

La conversion de ces sept titres en un seul offrira aux porteurs de grandes facilités de négociation, en rendant les erreurs impossibles et en établissant un large marché.

La Compagnie du Grand-Central nous fournissant l'occasion de parler d'elle, nous ne terminerons pas sans réduire à sa juste valeur une prétendue nouvelle qui a circulé cette semaine à la Bourse au sujet d'une fusion avec le chemin de fer de Lyon. Ce qui a sans doute donné lieu à cette nouvelle, c'est la soumission commune déposée il Y A PLUSIEURS MOIS au ministère des travaux publics par les Compagnies de Lyon et du Grand-Central, la Compagnie d'Orléans s'abstenant, pour la concession d'un chemin direct de Moret à Nevers, avec les compléments nécessaires pour constituer une seconde ligne de Lyon, le tout devant être exécuté et exploité à frais et profits communs. Depuis le dépôt de cette soumission, un assez long délai s'est écoulé, le ministre et les principaux administrateurs sont absents de Paris, aucune résolution n'a donc été prise, les négociations même se trouvent suspendues de fait, ce qui nous autorise à engager le public à ne tenir aucun compte de la nouvelle qui a circulé. Nous l'informerons exactement dès qu'il y aura quelque chose de nouveau et de certain, dont on puisse parler sans inconvénient.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les chemins de fer et les droits sur les rails.

Plusieurs Compagnies de chemins de fer attendent encore des forges la livraison des rails qu'elles ont commandés.

La Compagnie du Nord, par exemple, a droit à une livraison arriérée de 7,000 tonnes (1).

De son côté, la Compagnie du Midi attend de trois grands établissements métallurgiques, qu'il est inutile de désigner ici, 19,500 tonnes de rails, représentant 228 kilomètres de voie.

Le décret du 22 novembre 1853, qui a réduit de 16 fr. à 12 fr. les droits de douane sur l'importation des rails, n'a donc pas encore produit pour l'industrie des chemins de fer tous les bénéfices que l'on avait pu en espérer; ce droit, malgré la réduction effectuée, est encore, en effet, très-élevé, puisqu'il représente 50 0/0 du prix courant des rails, ce qui explique pourquoi on n'a pas pu avoir recours à l'importation pour suppléer à l'insuffisance de la production des forges françaises.

Le même décret du 22 novembre 1853 a promis aux chemins de fer une nouvelle réduction de 2 fr. par 100 kil., pour être appliquée à partir du 1er janvier 1855. A cette époque, le droit sera de 10 fr., et avec le décime en sus de 11 fr. par 100 kil.; ce sera encore une protection de plus de 42 0/0 pour nos métallurgistes. A ce taux, on ne peut donc pas compter sur une forte importation; seulement dans les cas pressés, et lorsqu'il y aura péril en la demeure à attendre, on pourra s'approvisionner au dehors. Quant à

(1) Le retardataire est précisément le maître de forges qui s'est élevé avec tant de force contre les réclamations de l'industrie, en prétendant que tous les contrats étaient exécutés dans les délais.

développer rapidement par cette voie, et à l'aide de cette ressource, le réseau des chemins de fer français, il n'y faudra pas songer aussi longtemps que les droits ne subiront pas une réduction nouvelle.

Aux Etats-Unis, bien que l'industrie métallurgique prenne dans ce pays une grande importance (1), on a réduit les droits d'entrée sur les fers et spécialement sur les rails. Il est inévitable que la France en vienne là tôt ou tard, non-seulement dans l'intérêt de ses transports intérieurs par chemins de fer, mais aussi dans l'intérêt de sa navigation fluviale et maritime, qui a besoin de tôle à bon marché pour ses constructions, faute de quoi elle ne pourra soutenir aucune concurrence.

Et puisque nous en sommes sur ce sujet des douanes et de l'obstacle que des tarifs trop élevés opposent à la prospérité de l'industrie des transports en général et spécialement à celle des chemins de fer, ajoutons que ce n'est pas seulement le droit sur les fers et les tôles qu'il faut réduire, mais aussi le droit sur les machines. Tous nos constructeurs sont tellement encombrés de demandes qu'il leur est impossible, nous assure-t-on, de prendre de nouveaux engagements de livrer avant 1856. Jusque-là il faut que l'exploitation, dont les besoins croissent chaque jour, se contente du matériel actuel et de celui en cours d'exécution, ce qui est tout à fait insuffisant.

Nous n'abordons pas souvent ces questions, mais il nous est impossible de rester constamment sourds aux plaintes et aux réclamations de l'industrie dont nous sommes les organes. Si ces plaintes sont mal fondées, qu'on nous le démontre, et nous le reconnaîtrons malheureusement, nous ne croyons pas que l'on puisse nous donner cette satisfaction.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) Elle a doublé d'une année à l'autre, tant par suite des besoins locaux que de la hausse des fers anglais.

Progrès des chemins de fer.

NOUVELLES LOCOMOTIVES POUR LES FORTES RAMPES ET LES GRANDES CHARGES.

L'industrie des chemins de fer était déjà redevable à M. Lechatellier, ingénieur en chef des mines, de nombreuses améliorations et, entre autres, de l'un des progrès les plus notables qu'elle ait réalisés depuis dix ans : de l'application des contre-poids aux roues motrices, qui a permis de réduire dans une proportion considérable, sinon de supprimer entièrement, le double mouvement de galop et de lacet des machines, qui a diminué par là l'usure des bandages et permis d'accroître à la fois la vitesse de marche et la sécurité des trains.

M. Lechatellier a rendu encore à l'industrie des chemins de fer et aux pays de montagnes d'autres services; il a été dès l'origine et il est encore le partisan et le défenseur des chemins à bon marché et l'avocat des plus larges tolérances à accorder en ce qui concerne les pentes et les courbes. En toute circonstance, la devise de M. Lechatellier est *Forward!* en avant ! tant il est certain que la science ne restera pas en retard des besoins de l'industrie et ne lui fera pas défaut dans ses nécessités.

A tous ces services, à tous ces titres, M. Lechatellier vient d'en joindre un nouveau par sa sollicitude, en signalant et en recommandant aux ingénieurs, ses collègues, une amélioration capitale, due à M. W. Enghert, conseiller technique I. R. et chef de la division des chemins de fer au ministère des travaux publics, à Vienne.

Le concours ouvert par le gouvernement autrichien pour la construction de machines locomotives capables de franchir les rampes de 25 millimètres du Semmering, et de parcourir les courbes multipliées de 190 à 285 mètres de rayon, n'ayant pas produit de résultats satisfaisants, M. Enghert a combiné, en les perfectionnant, les divers systèmes proposés par les concurrents ainsi que les travaux des autres ingénieurs (1), et il est arrivé à construire des machines-tender à dix roues couplées, qui soulagent les voies plutôt qu'elles n'augmentent leur fatigue, qui ont une grande adhérence sur les rails, partant une grande puissance, et qui manœuvrent dans les courbes de 190 mètres sans frottement destructeur, en un mot, qui résolvent de la manière la plus satisfaisante le double problème d'une réduction importante dans les frais de traction sur les chemins à faibles pentes et à grand trafic, et dans les frais de construction des chemins de fer à travers les pays de montagnes.

En concédant à la Compagnie du Grand-Central le réseau des chemins de fer de Bordeaux à Lyon et de Clermont à Montauban et Agen, à travers les montagnes de l'Auvergne, M. le ministre des travaux publics s'exprimait ainsi dans son rapport (2) :

« L'Etat, qui se réserve d'exécuter les travaux d'après le système qui lui paraîtra le plus économique, profitera, non-seulement des *progrès déjà obtenus*, mais encore de ceux *que l'expérience produira dans la suite* pour la construction des *chemins de fer à bon marché*. Les terrassements et les ouvrages d'art étant faits, pour une seule voie, avec des *tolérances nouvelles de pente et de courbe* que les hommes de l'art reconnaissent aujourd'hui parfaitement praticables...., la dépense de l'Etat, autant qu'il est possible de le prévoir, sera renfermée entre 60 et 70 millions. »

La longueur des sections à exécuter par l'Etat étant de 627 kilomètres, la dépense ressortait aussi, dans les prévisions de M. Magne, entre 95,700 fr. et 111,600 fr. par kilomètre.

De son côté, le conseil général des ponts et chaussées ayant à exprimer son avis sur les trains articulés du système Arnoux (chemins de fer de Sceaux et Orsay), évaluait de 70 à 100,000 fr. par kilomètre l'économie que permettrait de réaliser sur les dépenses relatives aux terrassements et aux ouvrages d'art, l'application du système articulé à l'exécution d'un chemin de fer à une voie dans les contrées présentant des difficultés exceptionnelles (1).

(1) Notamment ceux de MM. E. Flachat et J. Petiet; le premier, dans sa machine l'*Antée*, qui remonte la pente de 0,035 du chemin atmosphérique de Saint-Germain; le second, dans ses dernières machines à marchandises du Nord, qui remorquent un poids net de 320 tonnes de marchandises.

(2) Voir le *Journal des Chemins de fer*, vol. de 1853, p. 323 et 324.

Il était réservé à M. W. Enghert de justifier la confiance de M. le ministre des travaux publics dans les progrès de la science, et de réaliser les espérances du conseil général des ponts et chaussées. Sa machine-tender, dont M. E. With a donné une description sommaire dans le *Journal des Chemins de fer* du 2 septembre dernier (voy. p. 632), est une véritable machine articulée, avec train de machine à l'avant et train de tender à l'arrière.

Le train de machine porte sur six roues couplées, dont les essieux extérieurs sont distants de 2m,29 seulement; le train de tender porte sur quatre roues couplées, dont les essieux sont distants de 2m,53. Le poids entier de la machine, y compris 6mc,4 d'eau pour l'alimentation et 6 mètr. cubes de bois pour le chauffage, est de 56,112 kilogrammes, dont 39,200 reposent sur les six roues d'avant, soit 6 tonnes 1/2 sur chacune. Les quatre roues du train de tender ne portent que 4 tonnes 225 chacune. Au moyen d'un mécanisme spécial, les deux trains dont se compose la machine peuvent agir indépendamment l'un de l'autre ou être rendus solidaires au moyen de roues d'accouplement, ce qui est une ressource précieuse pour l'exploitation.

La machine-tender ne résout pas seulement, ainsi que nous l'avons dit plus haut, le problème du remorquage des trains réguliers sur des chemins de montagne à fortes rampes et à courbes de petits rayons, ce qui permet de réduire les dépenses pour travaux d'art, les tranchées, les remblais, les viaducs, les tunnels, dans des proportions très-considérables et rend possible ce qui ne l'était pas, elle ouvre une ère nouvelle à l'exploitation des chemins à faibles pentes et à grand trafic.

Ces derniers chemins, en effet, et nous pouvons citer à leur tête : le Nord, Strasbourg, Lyon, Orléans, en y ajoutant le Midi, qui est appelé à faire des transports de marchandises très-importants, étaient arrivés, dans la construction de leurs machines à petite vitesse, à l'extrême limite de puissance, c'est-à-dire de surface de chauffe, et d'adhérence, c'est-à-dire de poids, que comportent les rails composant les voies existantes et les dimensions qu'il était possible de donner aux chaudières. Pour augmenter encore la force des machines, il fallait renouveler entièrement les voies et s'engager dans des dépenses énormes. La nécessité pressait cependant; des convois multipliés, représentant 250 à 300 tonnes de poids utile, ne suffisaient plus aux exigences de la circulation et à son activité, aux besoins du commerce et à ses plaintes. D'un autre côté, la navigation fluviale et surtout la navigation maritime du cabotage faisaient de ra-

(1) Voir *le Journal des Chemins de fer*, vol. de 1853, p. 405.

pides progrès et abaissaient le prix de revient de leurs transports, la dernière surtout, à 1 1/2 centime et même à 1 centime par tonne et par kilomètre, ce qui leur permettait de prendre du fret à 2 centimes avec un beau bénéfice. Pour lutter contre cette concurrence et conserver sa clientèle avant de prendre un parti sur la grave question du remplacement des voies, les Compagnies des chemins de fer étaient réduites à faire des trains attelés de deux machines, c'est-à-dire à mettre en service un double matériel et un double personnel.

La machine-tender de M. W. Enghert, signalée à l'attention des ingénieurs de ces Compagnies par M. Lechatellier, a été de leur part l'objet d'une étude approfondie, et elle est sortie avec honneur de cette difficile épreuve.

Comme il n'existe pas encore en France de machines-tender du système Enghert, on n'a pas pu faire ici d'essais comparatifs ; mais les expériences du Semmering, vérifiées sur place, sont concluantes.

Comparée aux plus puissantes machines ordinaires, la machine-tender donne un effet utile de 2 1/2 contre 1, c'est-à-dire d'un quart en sus du travail de deux machines accouplées.

Sous le rapport du combustible nécessaire, elle consomme 33 0/0 de moins pour un même poids brut remorqué.

Sous le rapport de l'usure de la voie, la répartition de son poids sur les roues motrices donne une charge moins forte par point de contact que les machines à marchandises de nos grandes lignes.

Sous le rapport du poids mort à transporter, l'économie est également très-considérable. La machine-tender pèse, avons-nous dit, 56,112 kil. Les machines à marchandises actuelles (en Autriche) pèsent avec leur tender 47,600 kil., soit pour deux et demie 118,700 kil., ce qui fait une économie de 62,588 kil. sur le poids mort, ou plus de moitié.

Sous le rapport de l'emplacement dans les ateliers, la machine-tender n'occupe que 10m,8 ; chaque machine ordinaire avec son tender a besoin d'un espace plus grand ; il y a donc là encore une économie importante dans la construction des bâtiments. Il en est de même pour les plaques tournantes, qui ont besoin d'être moins grandes, ce qui facilite le service dans les gares et surtout l'abrége beaucoup.

Enfin, sous le rapport du personnel, la machine-tender n'exige, comme les autres, que deux hommes, un mécanicien et un chauffeur; or, comme elle fait le service de 2 1/2 machines ordinaires, elle économise en fait trois hommes sur cinq, ou 60 0/0. La même économie de personnel est obtenue à peu de chose près dans les ateliers pour les travaux de réparation et d'entretien.

Les éléments nous manquent pour chiffrer les nombreux avantages qui viennent d'être indiqués, mais il est évident, à première vue, qu'ils sont considérables. A nos yeux, le plus grand de ces avantages, et il ne peut pas être chiffré, réside dans la possibilité donnée aux chemins de fer de suffire, au moins pour un temps, aux besoins du commerce sans ruiner les voies actuelles et sans les remplacer. Un autre, non moins grand, consiste dans la facilité obtenue de réduire très-fortement les prix de transport dans l'intérêt général, sans diminuer les bénéfices des actionnaires, en les augmentant au contraire.

Aujourd'hui, en effet, avec les tarifs actuels, le kilomètre de train de marchandises avec double machine ne produit pas plus de 11 fr.

Avec les machines-tender remorquant 500 à 600 tonnes de poids utile et coûtant, au maximum, 4 fr. par kilomètre, le prix de revient descend à 0,008 (huit dixième de centimes) par tonne et par kilomètre, en ne calculant que sur 500 tonnes, de telle sorte qu'en transportant des marchandises par trains complets, avec un tarif de 2 centimes seulement, on obtiendrait un produit brut de 10 fr. par kilomètre de train, et au moins autant de bénéfices qu'avec le tarif actuel.

Nous aurons certainement à revenir sur cette découverte, qui, nous le répétons, ouvre une ère nouvelle à la construction des chemins de fer nouveaux en même temps qu'à l'exploitation des anciens. Nous apprendrons avec plaisir que des machines-tender ont été commandées par nos grandes Compagnies ; seulement nous prévenons à l'avance les actionnaires que l'influence de ce nouveau matériel sur les produits de chemins de fer ne pourront se faire sentir, même en cas d'adoption immédiate, que sur quelques mois de l'exploitation de 1855 tant nos constructeurs sont encombrés de demandes.

AD. BLAISE (des Vosges).

Système Arnoux.

QUESTION DE PROPRIÉTÉ.

Le *Moniteur des travaux publics*, qui se publie en Belgique, ayant réclamé en faveur de MM. Aerts père et fils, de Tongres, le mérite de la découverte et des principaux perfectionnements du système des trains articulés, M. C. Arnoux, fondateur du chemin de fer de Sceaux et Orsay, sur lequel ce système est appliqué, nous adresse la protestation suivante, se réservant d'entrer au fond du débat lorsque les documents belges lui seront parvenus.

AD. BLAISE (des Vosges).

Paris, le 28 septembre 1854.

Monsieur le Rédacteur,

Je reçois à l'instant l'article du *Moniteur des travaux publics belges*.

Si je ne me trompe, l'auteur paraît dire que M. Aerts a trouvé un procédé de convergence plus simple et plus parfait que celui que j'emploie.

Dès 1827, en posant le principe de la convergence, que je crois vrai et auquel on arrivera certainement un jour, je disais que, le principe posé et la possibilité d'exécution démontrée, je ne doutais pas que l'on pût employer d'autres procédés que ceux que j'indiquais et que j'appliquais même, et j'engageais MM. les ingénieurs de matériel de chemin de fer à s'en occuper, bien convaincu que l'on arriverait promptement à des perfectionnements heureux. Plus tard, je substituai le procédé du parallélogramme indiqué par mon fils, ingénieur des mines, aux chaînes, comme préférable de beaucoup.

Cela dit, et avant d'aller plus loin, j'aurais besoin, comme vous voyez, Monsieur, de connaître le numéro récent du *Moniteur des travaux publics belges*, dans lequel on paraît avoir indiqué le procédé de M. Aerts, et de me reporter au numéro des *Annales des travaux publics*, auxquels renvoie l'auteur, afin de me convaincre que le procédé de M. Aerts n'est pas seulement un perfectionnement, et *que c'est à la Belgique seule qu'appartient l'honneur de revendication de cette œuvre génératrice dans laquelle s'affaissent les montagnes et disparaissent les accidents.*

Mes efforts persévérants, que l'on veut bien reconnaître, et qui datent de quatorze ans ; mes expériences, malheureusement trop coûteuses, et qu'une profonde conviction pouvait seule justifier, ont été assez controversées et assez publiques, pour me laisser l'espoir de conserver l'antériorité du principe, s'il ne reste que cela.

Agréez, Monsieur, l'expression des sentiments de haute estime avec lesquels j'ai l'honneur d'être votre dévoué serviteur.

C. ARNOUX.

Chemin de fer de Lyon.

RETRAITE DE M. JULLIEN.

M. Jullien, inspecteur-général des ponts et chaussées, ingénieur en chef et directeur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, vient de résigner ces dernières fonctions.

Les instances les plus vives du Conseil n'ont pu déterminer M. Jullien à revenir sur une détermination déjà prise lors de l'ouverture du chemin de Lyon jusqu'à Vaise, et que justifie malheureusement l'état de la santé de cet éminent ingénieur, éprouvée par de longs travaux et par des fatigues qu'augmentaient encore son dévouement aux intérêts qui lui étaient confiés.

Aussi longtemps que la présence de M. Jullien a été nécessaire à la Compagnie, pour la direction des travaux et la combinaison de ceux-ci avec les besoins de l'exploitation, il est resté à son poste malgré le besoin de repos qu'il éprouvait. C'est seulement après avoir mené son œuvre jusqu'au bout, et dégagé sa responsabilité par la réception officielle de la ligne, qu'il a pensé à lui. On peut et l'on doit regretter cette résolution, mais on ne saurait la blâmer, puisqu'elle assure qu'après un certain temps les services de M. Jullien ne seront pas perdus pour le pays, et que sa haute expérience lui sera encore utile dans l'accomplissement des fonctions de l'inspection générale.

Les principaux travaux exécutés par M. Jullien, dans sa carrière active sont : pour l'Etat, le pont canal du Guétin et le pont canal de Nevers ; pour l'industrie, le chemin de fer de Paris à Orléans et le chemin de fer de Paris à Lyon.

AD. BLAISE (des Vosges).

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 kilomètr. exploités	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 kilomètr. exploités	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFERENCE par kilomètre sur 1853 en plus 0/0	DIFFERENCE par kilomètre sur 1853 en moins 0/0
ORLÉANS..........	17—23 sept.	1116	851,842	763	1158	1,007,088	869	13.8	»
NORD..............	17—23 —	710	827,041	1,164	710	879,844	1,239	6.3	»
ROUEN.............	17—23 —	138	261,631	1,895	138	260,420	1,887	»	0.4
HAVRE..............	17—23 —	91	113,419	1,350	91	112,520	1,236	»	8.7
EST.................	17—23 —	783	650,206	830	845	710,217	840	1.2	»
LYON................	17—23 —	383	475,458	1,241	507	653,227	1,288	3.7	»
OUEST..............	18—24 —	150	153,018	1,020	238	189,659	796	»	21.8
MÉDITERRANÉE...	10—16 —	294	203,569	692	419	240,487	573	»	17.0
GRAND-CENTRAL..	10—16 —	150	168,520	1,123	150	180,036	1,200	0.7	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Chemins de fer de la Méditerranée.

On lit dans la *Gazette du Midi* :

« Les travaux de l'embranchement qui fera communiquer Aix à Marseille par une voie ferrée, sont conduits avec activité, depuis que ce projet a reçu un commencement d'exécution.

» De nombreux ouvriers sont occupés en ce moment. Il y a sur la ligne huit chantiers ; le pont-viaduc des Milles est déjà fort avancé et à l'abri des crues d'eau de la rivière de l'Arc. »

Chemin de fer de Creil à Beauvais.

Les concessionnaires du chemin de fer de Beauvais à Creil ont adressé à M. le préfet de l'Oise le projet du tracé et des terrassements de cette voie.

Comme nous l'avons annoncé, trois tracés ont été étudiés par les ingénieurs pour le parcours du chemin sur le territoire de Beauvais. Le tracé par les boulevards, partant du déversoir de la porte de Paris, et allant vers la tour Boileau, a été adopté par les ingénieurs ; c'est celui qui a été considéré par le conseil municipal comme étant le plus conforme aux intérêts de la ville.

M. le préfet s'est hâté de transmettre à l'administration supérieure les pièces à lui remises par la Compagnie, et nous espérons qu'elles ne tarderont pas à être revêtues de l'approbation des autorités compétentes.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — Assemblée le 25 octobre à trois heures.

Déposer 40 actions avant le 10.

COMPTOIR D'ESCOMPTE. — Assemblée le 21 octobre.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Obligations de l'émission de 1854. Versement de 100 fr. au 1er octobre ; à défaut du versement le 15, l'intérêt du retard à 5 0/0 sera dû à partir du 1er octobre

On peut verser depuis le 15 septembre.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 75 fr. à partir du 1er octobre jusqu'au 1er novembre.

A défaut de versement, intérêt 5 0/0 à partir du 1er novembre.

MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. — Versement de 100 fr. par action, du 5 au 15 octobre, au Crédit Mobilier, place Vendôme, 15 ; à Bordeaux, allées de Tourny, 33.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 50 fr. sur les 1,459 actions qui n'ont pas effectué le versement appelé le 15 mai.

VICTOR-EMMANUEL. — Versement de 50 francs par action, soit en un seul paiement, soit en deux ; 25 fr. du 1er au 10 octobre 1854, et 25 fr. du 1er au 10 janvier 1855.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

JOURNAUX RÉUNIS. — Intérêts, 1er juillet.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

NORD. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

ORLÉANS. — 1er octobre, 15 f d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, payable le 1er octobre.

OUEST. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. actions intérêts.

GRAND-CENTRAL. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

Dépôt des titres à partir du 20 courant.

ST-GERMAIN. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

ANVERS A ROTTERDAM. — 4 octobre, intérêts

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1er octobre, intérêts.

CRÉDIT MOBILIER. — 25 fr. dividende.

MESSAGERIES. — 200 fr dividende.

GLACES DE MONTLUÇON. — 12 fr. 50 dividende

GENÈVE. — 4 fr. actions intérêts.

ST-RAMBERT. — 4 fr. intérêts.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts 4 0/0.

BANQUE DE FRANCE. — 112 fr. dividende.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PONTS-VERGNIAIS. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ROUEN. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

CRÉDIT FONCIER. — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 septembre.

ÉCHANGE DE TITRES.

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon ; 3 obligations 1/5 pour une obligation de la même Compagnie ; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie ; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1853 de Saint-Etienne à la Loire ; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie ; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne ; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 29 septembre 1854.

Messieurs,

CONSTRUCTION ET ETABLISSEMENT.

Le chiffre total de la dépense du compte de la construction et de l'établissement s'élevait, au 28 février dernier, à 58,347,858 02

Depuis il a été dépensé 55,106 fr. 84 c., savoir :

DÉPENSES GÉNÉRALES.

Frais d'hypothèques pour le prêt de l'Etat, 19 80

Terrains.

Acquisitions, intérêts et honoraires, 1,004 92

Etablissement de la ligne.

Travaux de la voie, 38,977 76

Bitumage d'un hangar à la station du Havre; établissement d'un quai à plâtre à la station d'Yvetot; prolongement du quai de déchargement des marchandises à la station de Motteville. Bitumage du pont de la rue Verte, à la station de Rouen, rive droite; travaux divers à la même station, acqueduc à Nointot, 7,898 06

46,875 82

Matériel.

Télégraphe, établissement d'une bascule à la station de Nointot; plaques tournantes aux stations de Rouen, rive droite et du Havre, 7,206 30

Somme égale, 55,106 84

Ce qui porte le compte total des dépenses de la construction et de l'établissement au 31 août 1854, à 58,402,964 86

EXPLOITATION.

RECETTES.

L'ensemble des recettes, depuis le 1er mars jusqu'au 31 août 1854, s'élève à 2,535,656 20

Savoir :

Service de la grande vitesse.

368,119 voyageurs,	1,040,341 50	
Recettes supplémentaires,	6,381 35	
1,138,821 k. excédant de bagages	42,206 30	
6,510,787 kil., marchandises,	196,177 70	
Voitures et bestiaux,	5,790 45	
Trains spéciaux	8,127 »	
Service de la poste,	47,816 10	
Magasinage et factage,	6,855 65	
Total de la grande vitesse,		1,354,199 05

Service de la petite vitesse.

205,371 tonnes, marchandises,	1,142,884 50	
Voitures et bestiaux,	10,033 40	
Magasinage,	3,924 75	
Total de la petite vitesse,		1,156,842 65
Total de la grande et de la petite vitesse,		2,511,041 70

Recettes diverses.

Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe,	6,933 35	
Intérêts des fonds disponibles.		
Recettes diverses,	17,681 15	
Total des recettes diverses,		24,614 50
Total général des recettes,		2,535,656 20

Voici comment les recettes proprement dites de l'exploitation se sont réparties dans ces six mois :

Mars,	398,030 75
Avril,	404,892 30
Mai,	377,761 50
Juin,	390,319 85
Juillet,	441,433 10
Août,	498,604 20
Recettes diverses,	24,614 50
Somme égale,	2,535,656 20

DÉPENSES.

L'ensemble des charges et dépenses de l'exploitation s'élève à 1,722,984 fr. 98 c., savoir :

Charges de l'exploitation.

Intérêts du prêt de l'Etat,	150,000 »	
Intérêts et remboursement des emprunts,	545,861 »	
Intérêts divers,	834 69	
Loyers,	20,725 10	
Total des charges de l'exploitation,		717,420 79

Impôt et surveillance de l'État.

Impôt du dixième,	36,784 45	
Droit de licence et permis,	230 83	
Contributions et patentes,	12,300 »	
Frais de police et de surveillance,	7,800 »	
Total des impôts et frais de surveillance de l'Etat,		57,115 28

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Administration,	32,500 »	
Personnel,	260,710 69	
Entretien de la voie, des terrassements et travaux d'art,	102,250 28	
Entretien des bâtiments,	11,923 23	
Traction,	329,759 90	
Entretien du matériel roulant,	95,447 03	
Entretien du petit matériel et du mobilier,	9,202 18	
Eclairage,	14,646 61	
Chauffage,	1,898 20	
Imprimerie,	11,992 58	
Papeterie,	3,274 01	
Habillement et équipement,	7,315 92	
Frais et articles divers,	2,666 36	
Subventions,	20,982 70	
Détaxes,	1,163 »	
Indemnités pour perte d'effets et avaries,	4,169 50	
Assurances,	7,773 53	
Frais judiciaires,	2,422 69	
Frais généraux,	19,146 61	
Caisse de prévoyance,	6,203 80	
Total des dépenses proprement dites de l'exploitation,		948,448 91
Total général des charges, impôts et dépenses de l'exploitation,		1,722,984 98

En résumé, dans ce semestre, les recettes ayant été de 2,535,656 20

et les charges et dépenses de l'exploitation de 1,722,984 98

le bénéfice net est de 812,671 22

auxquels il faut ajouter :

1° Le solde du dernier exercice, 3,815 15

2° La réserve pour le service de l'amortissement, tel qu'il était réglé par vos premiers statuts, et qui devient disponible par suite de la modification de ce système d'amortissement, 184,500 »

Ensemble, 1,000,986 37

Ce qui porte le dividende à 25 fr. par action, en laissant un solde de 986 fr. 37 c. pour le prochain exercice.

Le décret du 17 juillet dernier qui approuve la modification des articles 19, 20 et 21 de vos statuts relatifs à l'amortissement de votre capital social, en nous permettant de vous distribuer la somme mise en réserve sur les bénéfices de l'année 1853, nous impose en même temps le remboursement de 31 actions en 1854. A cet effet, nous avons dû, aux termes de vos nouveaux statuts, prélever sur la réserve de 200,000 fr., 15,500 fr. destinés à former la première annuité nécessaire à ce remboursement; c'est ce prélèvement qui réduit à 184,500 fr. la somme portée au dividende.

Nous avons maintenant à vous présenter l'état comparatif des recettes et des dépenses pendant les deux semestres correspondants de 1853 et 1854.

(*Tableau annexé.*)

Il résulte de cette comparaison que pendant ce dernier semestre vos recettes présentent

une augmentation de..........	55,588 fr. 63
Et une diminution de........	10,380 43
Ce qui laisse une augmentation nette de....................	45,208 fr. 20

L'augmentation porte sur huit articles, la diminution sur quatre, à savoir :

Augmentation :

Service de la grande vitesse.

Voyageurs,	2,339 70
Recettes supplémentaires,	71 65
Trains spéciaux.	4,472 75
Magasinage et factage,	3,434 25

Service de la petite vitesse.

Marchandises,	39,358 60
Voitures et bestiaux,	2,946 25
Magasinage,	1,593 90

Recettes diverses.

Intérêts des fonds disponibles, recettes diverses,	1,351 53
Total de l'augmentation, fr.	55,588 63

Diminution :

Service de la grande vitesse.

Excédant de bagages,	4,408 20	
Marchandises,	1,164 »	
Voitures et bestiaux,	48 50	
Recettes diverses.		
Intérêt pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe,	4,759 73	
Total de la diminution à déduire,		10,380 43
Augmentation nette,		45,208 20

Les chiffres que nous venons de mettre sous vos yeux présentent, pour le service de la grande vitesse, des résultats à peu près identiques à ceux du semestre correspondant de l'année dernière. Cependant, la cherté des subsistances, les événements extérieurs et le fléau de l'épidémie ont influé notablement sur vos recettes. Malgré ces circonstances défavorables, nous avons pu conserver à la circulation générale des voyageurs un mouvement supérieur à celui de l'exercice correspondant. Le développement des services maritimes, le transport des émigrants, les facilités données aux voyageurs de parcours intermédiaires à l'aide des services de correspondance, sont venus compenser ce que les difficultés du temps vous ont fait perdre en voyageurs de parcours direct, et en voyageurs de 2e classe, par suite du déclassement de cette classe vers la troisième. En résumé, le nombre des voyageurs transportés pendant ce dernier semestre dépasse de 7,116 celui du semestre correspondant, et la recette des voyageurs est de fr. 2,339 70 supérieure à celle de l'exercice de 1853.

Les trains spéciaux ont augmenté par suite de mouvements de troupes; le chapitre du magasinage s'accroît, cette année, du produit du factage, qui, l'année dernière, était porté dans les recettes diverses.

Quant à la recette provenant des excédants de bagages, elle s'est ressentie de la diminution des voyageurs de parcours direct et présente un résultat en moins de 4,408 fr. 20. La marchandise de grande vitesse a éprouvé également le contre-coup de la diminution dans l'expédition des articles destinés à l'exportation.

Le service de la petite vitesse présente des résultats plus satisfaisants. Le tonnage des marchandises transportées s'est accru de 2,198,000 kilogrammes, et le produit de 39,358 fr. 60. Pour apprécier ce résultat, il faut se reporter non-seulement aux transports considérables de céréales qui, dans les derniers mois de l'exercice correspondant, étaient déjà en cours d'expédition, mais aussi aux éléments de transport que la voie du Havre conservait encore, et qui, depuis, lui ont été enlevés par le chemin de fer de Bordeaux à Paris. Le produit du transport des bestiaux s'est amélioré ainsi que celui du magasinage; enfin l'ensemble du service de la petite vitesse vous donne une augmentation de 43,898 fr. 35.

Quant aux recettes diverses, d'une part, le produit afférent à l'usage de votre matériel roulant sur la ligne de Dieppe a diminué de 4,759 fr. 73; d'autre part, le chapitre de vos fonds disponibles et recettes diverses s'est accru de 1,351 fr. 53, malgré la diminution apportée dans ce chapitre par l'application du produit du factage à un compte spécial du service de la grande vitesse. L'augmentation de vos recettes diverses est due notamment aux sommes que vous paient les Compagnies de Cherbourg et de Dieppe pour leur part dans vos frais généraux de personnel et d'administration.

La comparaison des dépenses donne les résultats suivants :

CHARGES DE L'EXPLOITATION.

Diminution :

Intérêts et remboursement des emprunts,	500 »
Intérêts divers,	621 57
Loyers,	224 50
Total de la diminution,	1,346 07

Impôts et surveillance de l'État.

Augmentation :

Impôt du dixième,	566 69
Contributions et patentes,	300 »
Frais de police et de surveillance,	4,200 »
Total de l'augmentation,	5,066 69
Diminution :	
Droit de licence et permis (à déduire),	350 88
Augmentation nette,	4,715 81

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Diminution :

Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art,	11,936 07
Traction,	13,848 96
Entretien du matériel roulant,	7,266 08
Entretien du petit matériel et du mobilier,	3,076 28
Imprimerie,	1,663 48
Papeterie,	46 86
Subventions,	15,564 45
Frais judiciaires,	2,284 81
Total de la diminution,	55,686 99

Augmentation :

Personnel,	20,188 94	
Entretien des bâtiments,	454 58	
Eclairage,	3,336 37	
Chauffage,	277 72	
Habillement et équipement,	1,264 81	
Frais et articles divers,	1,168 22	
Détaxes,	498 55	
Indemnités pour perte d'effets et avaries,	768 35	
Assurances,	209 72	
Frais généraux,	10,539 96	
Caisse de prévoyance,	255 10	
Total de l'augmentation (à déduire),		38.962 32
Diminution nette,		16,724 67
Diminution totale sur les charges, impôts et dépenses de l'exploitation,		57,383 94
Augmentation totale à déduire,		44,029 01
Diminution nette,		13,354 93

Les charges de votre exploitation présentent dans leur ensemble une diminution qui s'élève à 1,346 fr. 07 c.

Les impôts et frais de surveillance de l'Etat figurent au contraire pour une augmentation de 5,066 fr. 69 c.; mais ce sont là, vous le savez, des dépenses sur lesquelles notre action ne saurait s'exercer. L'impôt du dixième varie suivant la recette des voyageurs; il ne ressort d'ailleurs que pour une différence de 566 f. 69 c.; le surplus, payé pour contributions, se compensera dans le semestre suivant; quant aux frais de police et de surveillance, le chiffre porté cette année dans vos comptes a été établi d'après les réclamations de l'administration publique, et représente la moitié de la somme mise annuellement à votre charge pour l'acquittement, dans les mains de l'État, des frais de surveillance.

Nous avons pu réaliser sur vos dépenses proprement dites de l'exploitation de notables économies, qui eussent été plus considérables encore si nous n'avions dû faire de sérieux efforts pour atténuer par la rapidité et le nombre de vos services les causes de diminution de recettes qui vous menaçaient.

Les différences en moins dans vos frais d'exploitation s'élèvent à 55,686 fr. 99 c. Elles portent principalement sur l'entretien de la voie, qui avait eu à supporter l'année dernière des travaux extraordinaires de réfection à la suite de l'éboulement survenu à Pissy-Pôville; sur la traction et sur l'entretien du matériel roulant, qui, malgré un service beaucoup plus rapide et plus étendu que l'année dernière, figurent ensemble pour une économie de 21,115 fr. 04 c. Ce résultat est la conséquence du nouveau traité de régie dont l'application, pendant qua-

tre mois seulement, a produit une diminution de dépense qui ne peut pas s'évaluer à moins de 50,000 fr. L'entretien du petit matériel et du mobilier, l'imprimerie, les subventions qui supportaient, dans l'exercice correspondant, des charges temporaires, et les frais judiciaires présentent aussi des réductions sensibles.

Les augmentations de dépense s'élèvent à 38,962 fr. 32. Dans ce chiffre, le personnel figure pour 20,488 fr. 94; mais ce chapitre a eu à supporter, outre le personnel supplémentaire employé à la manutention des marchandises dans les stations intermédiaires, les frais résultants de l'établissement d'une direction télégraphique pour le service de votre ligne, des dépenses afférentes aux lignes de Cherbourg et de Fécamp, compensées par les loyers payés par ces deux Compagnies.

L'éclairage a subi l'augmentation considérable qui pèse encore sur le prix des matières premières. L'habillement a été, pendant ce dernier semestre, l'objet d'un renouvellement partiel. Enfin, vos frais généraux se sont accrus d'une somme destinée à diminuer le prix du pain en faveur des employés les moins rétribués de votre ligne. Cette dépense, que vous avez déjà approuvée, s'est élevée, pour ce semestre, à 11,475 fr. 44, c'est-à-dire à 935 fr. 48 de plus que la différence portée à la colonne des augmentations de dépense ; ce qui établit, en fait, une diminution dans vos frais généraux ordinaires.

En résumé, vos diminutions de dépense d'exploitation, déduction faite des augmentations, s'élèvent à 16,724 fr. 67. En regard de ce chiffre, il convient de placer l'augmentation nette de votre trafic de plus de fr. 48,000.

Il résulte des comptes que nous vous soumettons et dont nous venons d'analyser les résultats, que si la recette du semestre prochain se maintient dans les proportions de celle du semestre correspondant de l'année dernière, le produit pour l'année entière ne sera pas au-dessous de 40 fr. par action.

Si vous vous reportez par le passé au début de votre entreprise, vous reconnaîtrez que ce résultat est fort au-dessus de celui que la première année de votre exploitation vous permettait d'espérer, avant même que les événements de 1848 fussent venus y apporter une aussi grave pertubation.

Dans ces circonstances si difficiles, vous avez dû compléter votre œuvre avec vos seules ressources, puisque, malgré votre détresse, les pouvoirs publics vous refusaient toute assistance. Mais tout en maintenant votre entreprise, tout en faisant face à toutes les exigences du service, vous deviez craindre que les charges accumulées sur votre exploitation ne vinssent, sinon absorber entièrement votre revenu, le réduire au moins fort au-dessous du chiffre qui doit constituer la juste rémunération des capitaux engagés dans les entreprises d'utilité publique.

C'est dans cette prévision que, tout en faisant tous nos efforts pour lutter contre ces difficultés pour relever votre crédit, pour simplifier et réduire vos dépenses par d'utiles traités avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, pour développer votre trafic, nous n'avons cessé d'adresser au gouvernement des réclamations dont nous étions d'autant plus fondés à espérer le succès, que d'autres Compagnies moins maltraitées que nous par leurs lois de concession avaient été puissamment secourues par l'Etat.

Cette assistance nous a paru longtemps le seul moyen de replacer votre entreprise dans une situation normale. Le ralentissement de toutes les opérations commerciales empêchait toute augmentation notable de vos recettes pendant les premières années qui ont suivi les événements de 1848, et après cette époque, vous aviez à redouter l'inévitable concurrence dont vous menaçait l'extension du réseau des chemins de fer atteignant successivement les divers grands ports qui disputent au Havre l'approvisionnement de Paris.

Cependant malgré ces difficultés présentes et les justes alarmes pour l'avenir, nous avons pu maintenir votre revenu dans un état constant d'accroissement, quoique nous n'ayons obtenu de l'Etat que quelque atermoiement pour le paiement des intérêts de ses prêts, qui ont toujours figuré dans vos comptes et qui ont été entièrement payés.

Dans cette période de lente amélioration de votre situation, nous avons dû nous rattacher avec empressement au projet de fusion qui avait pour but de réunir les chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest; c'était un devoir pour nous de ne laisser échapper aucune occasion d'améliorer la valeur de votre capital, tout en ne nous dissimulant pas que les précédents de votre exploitation pouvaient influer d'une manière fâcheuse pour la Compagnie du Havre dans la répartition des valeurs de la fusion. Les retards apportés par le gouvernement à la réalisation de ce projet ont servi vos intérêts en ce sens que votre revenu s'est amélioré de près de moitié depuis l'adoption de l'ancien projet de fusion, et que non-seulement votre capital représente aujourd'hui une valeur plus considérable, mais que votre revenu lui-même repose sur des bases plus certaines. Et en effet, Messieurs, c'est au milieu de circonstances générales très-difficiles pour tout le monde, et peut-être encore plus fâcheuses pour votre ligne que pour toute autre, que votre revenu s'est amélioré. C'est une année d'épreuves sérieuses que vous venez de traverser. La guerre, la cherté des subsistances, l'épidémie, ont d'autant plus influé sur votre exploitation que ses principales ressources consistent dans le commerce extérieur et dans un mouvement considérable de production manufacturière. Votre entreprise a eu plus à souffrir des événements auxquels nous venons de faire allusion. Il ne faut pas croire que l'augmentation de transport résultant du haut prix et de l'importation des céréales ait pu vous offrir une compensation importante. Ces transports ont dû être exécutés à des conditions de prix qui ne pouvaient pas vous laisser un bénéfice net bien considérable, ni surtout compenser le tort qui vous était fait par la concurrence des autres lignes.

Il nous est donc permis de nous féliciter avec vous de l'amélioration de votre revenu, et de ce que cette amélioration vous promet pour l'avenir. Ceci nous ramène nécessairement à vos rapports avec l'État, qui se trouvent avantageusement modifiés par le progrès de votre revenu. Il ne s'agit plus aujourd'hui pour nous de demander au gouvernement de sérieuses modifications dans votre loi de concession, à l'effet d'assurer la rémunération et l'amortissement de votre capital. Vous n'avez plus à obtenir, quand viendra la première échéance du remboursement du prêt de l'Etat, qu'un règlement plus favorable de ce remboursement qui, sans imposer à l'Etat un sacrifice de quelque importance en comparaison des services que vous rendez à l'utilité publique, vous laisse en possession d'un revenu qui est loin d'atteindre encore celui que les lois de concession et leurs successives modifications ont assuré à toutes les autres Compagnies de chemins de fer. Ramenée à ces termes, la question d'avenir se présente pour vous sous un aspect rassurant, si d'ici là la reprise du projet de fusion ne pourvoit pas à un règlement plus prochain de l'avenir.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer que la Banque de France a autorisé le prêt sur les actions et obligations de notre Compagnie.

Les pouvoirs de deux administrateurs, MM. George H. Lawrence et Thomas Moss, expirent cette année par suite du roulement dont l'ordre a été fixé par le sort. Aux termes des statuts, ils peuvent être réélus; nous vous proposons de réélire MM. George Lawrence et Thomas Moss.

Si vous approuvez la répartition du dividende de 25 fr. par action, il sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 2 octobre prochain.

Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel.

Nous lisons dans la *Gazette officielle de Savoie* :

« La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel vient de traiter définitivement avec la Société des établissements Cockerill, de Seraing, en Belgique, pour la fourniture de ses locomotives. Elle a également passé un marché considérable avec MM. Frossard, de Lyon, pour une très-grande quantité de voitures de différentes classes, de fourgons, de trucks à malles-postes et de wagons de toute nature.

» La Compagnie a, dit-on, introduit dans tout le matériel roulant des perfectionnements nombreux qui doivent contribuer à sa solidité autant qu'au confort des voyageurs, et elle a tenu un compte tout particulier du climat exceptionnel de nos contrées. Les premières livraisons doivent avoir lieu dès le mois de mars 1855, de telle façon que cette partie du service puisse être organisée avant la prochaine saison d'Aix-les-Bains.

» Le surplus sera livré avant le terme prescrit par la loi. Le prix sera payé proportionnellement à l'avancement des travaux de construction du matériel, et nous savons même qu'une avance importante a déjà été faite sur le prix des locomotives, suivant l'usage. »

Marchés anglais.

Prix des Charbons.

Vendredi, 22 septembre. — Sunderland et Seaham, W E. Hetton, 28 fr. 10; W.E. Russell's Hetton, 27 fr. 50; Stockton et Hartlepool, W. E. Heugh Hell, 26 fr. 85.

Arrivées : 109.
Cargaisons sur la place : 109.
Vendues : 72.
Restées : 27.
Vaisseaux frétés : 130.

— Le fret de Newcastle à Rouen est de 14 à 15 livres.

Télégraphie électrique internationale.

Le ministre des affaires étrangères a signé, le 22 de ce mois, avec MM. les ministres plénipotentiaires de Belgique et de Prusse, un article additionnel à la convention télégraphique du 4 octobre 1852. Cet article établit qu'à dater du 1er octobre prochain, la taxe des dépêches internationales entre la France, la Belgique et l'Allemagne sera calculée d'après la base uniforme de 25 mots au lieu de 20 par dépêche simple, ce qui, pour le public, équivaut, en fait, à une réduction d'un quart.

Forges.

SAINT-DIZIER. — 21 septembre.

Fontes. — Depuis dix jours la fonte blanche à fer est tenue plus faiblement. Son cours varie aujourd'hui entre 150 et 153 fr. Nous avons eu connaissance d'offres à 150 et 152 fr. 50 refusées par les acheteurs; un marché, nous dit-on, a cependant été conclu à 155 fr.

En fonte grise pour deuxième fusion, les affaires soutiennent leur activité; elles ont même été très recherchées cette semaine. Les producteurs sont parvenus à traiter si bien cette sorte, que les fondeurs l'emploient avec autant d'avantage que la fonte anglaise. Les derniers marchés se sont effectués, sans variation, sur le pied de 190 fr. à Saint-Dizier, et 205 fr. rendu à Paris.

Fers. — Les usines laminoirs sont en pleine activité et ne se donnent aucune relâche pour tenir tête à toutes les demandes qui, cette semaine, ont été en se multipliant. Les prix sont invariables à 330 fr. à Saint-Dizier et 340 fr. à Paris. La province, qui s'était abstenue pendant longtemps, demande beaucoup, et, comme elle a peu de chose en magasin, elle insiste sur une prompte livraison.

Quant aux fers battus marchands, la position ne s'améliore pas. Cours actuels, 330 335 fr. Descendus aux prix des fers laminés, ils n'obtiennent pas encore la préférence.

Partout le déclin de l'épidémie permet aux usines de se remonter.

Charbons. — On nous écrit de Semur que les ventes de bois de la Côte-d'Or ont donné peu de résultats. Les cordes ont été payées de 5 fr. 50 à 6 fr. 50.

PARIS.

La place de Paris présente le même aspect que la semaine dernière. Fers et métaux ont eu une vente régulière bien que peu abondante, et les prix des uns et des autres n'ont subi que des variations insensibles.

Le petit rond continue à être l'objet d'une bonne demande : de nombreux marchés ont fait 350 et 355 fr. ; un marché à long terme a été conclu à 345 fr.

Le fil de fer au charbon de bois est à 430 fr. le fil clair n° 1, première qualité ; 4 fr. 10 id. deuxième qualité; 4 fr. 10 le fil recuit première qualité.

Un nouveau tarif de pointes, établi depuis le commencement du mois, n'a pas abordé franchement la hausse ; il fait disparaître la bonification de 10 0/0 existant, au tarif précédent, pour les pointes fines. Voici le tarif actuel : nos 20, 43 fr. ; n° 19, 44 fr.; n° 18, 46 fr.; n° 17, 47 fr. 50; n° 16, 49 fr.; n° 15, 50 fr. 50; n° 14, 53 fr.; n° 13, 56 fr.

Le calme des cours des fontes pour deuxième fusion est dû au maintien des prix à Londres et à Glascow.

Le fret a baissé.

On cote : fonte écossaise, 215 220 fr.; anglaise Beaufort, 245 250 fr.; fonte française, 200 210 fr. Cette dernière sorte a été demandée surtout dans notre groupe. Le prix de 205 fr. ressort de presque toutes les opérations.

Cuivre. — Depuis la réunion des fondeurs de Londres, dont nous avons fait connaître le résultat, c'est-à-dire la tenue des prix anciens, les affaires ne sont sorties que faiblement de leur état de stagnation ; on cite un très petit nombre d'affaires sans importance. Sur les marchés allemands, le cuivre est en faveur; Hambourg a opéré des transactions avec une hausse légère. A Paris, les prix se raisonnent fermes :

	Par 100 kil.	
Cuivre de Russie,	fr. 320	330
d'Angleterre,	315	320
d'Australie,	»	
du Chili,	295	
de Suède,	312	315
laminé jaune,	320	
laminé rouge,	350	355
Mineral de cuivre,	320	325

Etain. — Ce métal a ressenti une amélioration dans la demande, sur la place de Londres, aux prix précédents. La Hollande est restée dans les mêmes conditions et les mêmes prix. Paris cote ainsi :

	Par 100 kil.
Etain anglais,	fr. 300
de Banca,	310
des Détroits,	305
Pérou brillant,	»
Pérou terne,	»

Plomb. — La vente du plomb s'est très ralentie cette semaine, à Londres. Les nouvelles d'Espagne reçues à Marseille sont favorables; Marseille a vendu à 51 fr. 50 à l'entrepôt, pour des opérations assez importantes. Les cours de Paris sont :

	Par 100 kil.
Plomb de France,	fr. 66
d'Espagne,	66
d'Angleterre,	»
laminé,	»

Zinc. — Les avis de Hambourg, touchant le zinc de Silésie, se prononcent toujours en faveur de l'article. Cette voie, dans laquelle les prix sont entrés, font tenir chez nous des prix extrêmement fermes. Bien qu'il n'y ait pas encore de hausse prononcée, il y a forte tendance à une augmentation. La cote de la place est fixée ainsi :

	Par 100 kil.	
Zinc brut de Silésie,	fr. 60	60 50
Vieille-Montagne,	66	
Zinc laminé,	70	

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 16 septembre :

Les cours ont langui entre 102 fr. 50 et 103 fr. 25.

A Glascow, les transactions ne comportent rien de saillant. Les cours de clôture sont de 102 fr. 50 et 102 fr. 80.

La semaine s'est écoulée avec une demande régulière pour les charbons. On remarque du mouvement dans les sortes recherchées pour le chauffage domestique, ce qui a provoqué une légère augmentation. Les autres sortes pour gaz, pour forges, pour vapeur, restent sans modification.

— On a affrété pour les ports, et aux prix ci-indiqués :

Dunkerque, 11 fr. 30 la tonne ; Calais, 10 fr. 70 ; Abbeville, 14 fr. 30 ; Dieppe, 13 fr. 70; le Havre et Rouen, 16 fr. 65 ; Honfleur, 14 fr. 60; Caen, 17 fr. 85 ; Cherbourg, 14 fr. 30 ; Brest, 19 fr. ; Lorient, 23 fr. 80 ; Nantes, 21 fr. 40 ; Rochefort, 20 fr. 25 ; Bordeaux, 21 fr. 40 ; Marseille, 29 fr. 80.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 17 septembre :

De nouveaux marchés de fonte ont eu lieu à 120 fr. pour la fonte affinage. Les fers ne bougent pas à 240, 250 et 270 fr. Le cours actuel des charbons se raisonne aussi, rendu à bord ou en wagon : coke, 24 fr. 50 et 25 fr. ; houille grasse, 19 fr. 50 et 20 fr. ; demi-grasse, 18 fr. et 18 fr. 50 ; gailletteries, 16 fr. 50 et 17 fr. ; tout-venant gras, 13 et 14 fr. ; id. demi-gras, 11 fr. 50 et 12 fr. 50.

BOIS.

Saint-Dizier. — On a vendu de l'entrevous bon ordinaire à 95, 100 et 105 fr. ; de l'échantillon à 125 fr.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Crédit foncier de France.

Hier vendredi, a eu lieu à l'Hôtel-de-Ville le tirage des lots afférents aux obligations du Crédit foncier de France, en voici le résultat:

Le numéro	1,499	gagne	100,000 fr.
—	125,481	—	50,000
—	173,209	—	50,000
—	66,277	—	20,000
—	182,792	—	10,000
—	25,597	—	10,008
—	190,025	—	10,000
—	110,465	—	10,000
—	180,228	—	10,000

Mines et fonderies de Caronte.

L'assemblée générale de la *Société fermière de la fonderie de Caronte et des mines de la Méditerranée* a eu lieu le 14 septembre. Il y a été exposé qu'il existe aujourd'hui sur les haldes à Mouzaïa et dans les entrepôts pour plus de 900,000 fr. de minerais extraits; que des propositions favorables pour l'exploitation de l'usine de Caronte étaient faites, et qu'enfin MM. *Seguin frères*, ingénieurs, consentaient à devenir les banquiers de l'entreprise.

En présence de ces ressources et de ces faits, l'assemblée a décidé la continuation de la Société: et pour lui donner toute l'impulsion désirable, elle a autorisé le gérant à faire un appel de 15 fr. par action, sur le quatrième versement, et à contracter, au mieux des intérêts sociaux, un emprunt de 400,000 fr. au minimum.

Voulant assurer l'exécution de ces mesures, l'assemblée a autorisé le gérant à exécuter, conformément à l'art. 17 des statuts, toutes les actions en retard de versement, et même à les racheter pour le compte de la Société, et par ce moyen, amortir d'autant le capital social.

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Cᵉ

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position speciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

PUBLIÉ

PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER

RUE BERGÈRE, 20

Un beau volume, de plus de 700 pages, avec Carte coloriée des Chemins de fer.

PRIX : 5 FR. BROCHÉ. — 6 FR. RELIÉ.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer vient de faire paraître l'*Annuaire officiel des Chemins de fer* pour l'année 1854, publié sous la direction de **M. Petit de Coupray.**

L'existence de l'*Annuaire* date de 1847. Le volume qui vient de paraître fait suite aux précédents; il continue sans interruption et sans lacunes la reproduction des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine des chemins de fer.

Tant d'intérêts publics et privés se rattachent aujourd'hui à cette vaste industrie, elle a pris de tels développements et représente un capital si considérable, elle est devenue, en un mot, une partie si importante de la richesse publique, que tout le monde, les particuliers aussi bien que les Compagnies, doivent connaître les progrès accomplis par les chemins de fer.

Or, l'*Annuaire* est, de tous les ouvrages, celui qui peut le mieux atteindre ce but, et répandre partout les lumières spéciales propres à préparer et hâter l'expérience que le temps n'a encore donnée à personne.

Il suffit d'indiquer sommairement les matières contenues dans le volume de 1854 qui vient de paraître, pour faire apprécier son utilité.

En tête de l'*Annuaire* est placé le cadre administratif du département des travaux publics, correspondant à la section des chemins de fer.

L'énumération du personnel de la Commission centrale des chemins de fer, du service d'inspection, du contrôle et de surveillance administrative, termine le cadre du personnel des agents de ce ministère.

Sous le titre de *Notice générale sur les chemins de fer étrangers*, l'*Annuaire* passe en revue tous les chemins de fer de l'Europe, de l'Amérique et de l'Inde, et publie des documents précieux qui permettent de rapprocher les travaux accomplis en France de ceux des autres nations, et de les comparer entre eux.

L'*Annuaire* présente ensuite, sous la rubrique de *Documents divers*, des notices statistiques sur le Sous-Comptoir des chemins de fer, sur la Télégraphie électrique, et sur les accidents arrivés sur les chemins de fer.

Les chapitres de la *Législation* et de la *Jurisprudence* des chemins de fer français, renferment les lois, décrets, règlements d'administration publique, circulaires et rapports; ils forment ainsi un recueil complet destiné aux personnes qui ont à s'occuper de ces questions. Les dispositions spéciales à chaque chemin de fer, la jurisprudence commerciale, criminelle et administrative, reproduisent tous les textes, et rappellent les jugements importants rendus sur cette matière.

Viennent ensuite, dans une partie spéciale, les cahiers des charges, les actes de concession, et dans une autre partie les statuts de chaque Compagnie.

Des tables chronologiques, analytiques, et alphabétiques, faites avec beaucoup de soin, terminent l'ouvrage.

L'*Annuaire* de cette année renferme une table générale des chemins de fer, où l'on peut suivre chaque ligne depuis sa naissance jusqu'à ce moment, et apprendre toutes les dispositions législatives dont elle a été successivement l'objet.

A l'*Annuaire* est jointe une carte des chemins de fer français, dessinée d'une façon très-correcte, et coloriée de manière à faire voir clairement le tracé de toutes les lignes exploitées, en construction ou seulement approuvées.

L'étendue et l'importance des matières contenues dans l'*Annuaire* de 1854 en font, pour une certaine classe de lecteurs, non-seulement un ouvrage utile, mais un livre indispensable.

Correspondance.

M. T. R. — N° 1, affaire médiocre. — N° 2, peut-être. — N° 3, nous n'en répondons pas.

M. E. V., à Pantin. — N° 1, 15 0/0. — N° 2, en janvier, 12 50, et probablement le dividende atteindra environ 50 fr. — N° 3, jamais. — N° 4, oui.

M. X. X. X. X. — N° 1, vendez la première, et conservez la seconde. — N° 2. non. — N° 3, Strasbourg, Mulhouse, Lyon, Orléans.

M. I., rue Saint-Victor. — N° 1, l'échange est insignifiant comme résultat. — N° 2, il n'y a pas de marché. — N° 3, oui.

M. A. X. X. — N° 1, c'est probable, mais pas très-prochainement. — N° 2, l'arbitrage serait mauvais, car l'une est à forte prime et l'autre est fortement au-dessous du pair.

M. W. J., à Londres. — N° 1, l'opération est très-brillante, la Société y a un très-grand intérêt et réalisera de très-beaux bénéfices. — N° 2, non. — N° 3, excellent. — N° 4, médiocre.

M. El. D., à Poitiers. — N° 1, le revenu atteindra environ 15 0/0. — N° 2, si le cours montait, la proportion du revenu serait moins forte ; ainsi, par exemple, l'acheteur à 500 fr. assure 15 0/0, lorsque le prix de 1,000 fr. réduirait le revenu à 7 1/2 0/0. — N° 3, non.

M. X., à P. — N° 1, les 5 0/0 sur le prix de 1,000 et 500 fr.; les 3 0/0 sur le prix de 500 fr. — N° 2, l'amortissement s'opère annuellement selon un tableau fixe. — Nᵒˢ 3 et 4, les obligations de Rhône-et-Loire.

M. B. B., à R. — N° 1, oui. — N° 2, très-mauvais. — N° 3, c'est une erreur. — N° 4, oui, attendre — N° 5, non, environ 70 fr. y compris la réserve. — N° 6, non. — Nᵒˢ 7 et 8, Strasbourg, Lyon, Nord, Orléans.

M. V. L., à Saint-Mandé. — Valeur médiocre. — Le revenu 25 fr. — Non.

M. B. R. — L'opération serait excellente.

M. A. M. — Affaire détestable que vous devez quitter.

M. M., à Bordeaux. — N° 1, nul. — Ces actions auront droit à la moitié du revenu excédant l'intérêt à 5 0/0 du capital dépensé sur la section de Bordeaux à Bayonne. — Nᵒˢ 2 et 3, c'est bien incertain. — N° 4, aux conditions indiquées plus haut. — N° 5, non. — N° 6, incertaine. — N° 7, il n'y a nul danger et au contraire des chances favorables.

M. R. M., à Bagnères. — N° 1, sécurité entière. — N° 2, oui. — N° 3, intérêt à 5 0/0 les 1ᵉʳ juillet et 1ᵉʳ janvier. — Dividende en avril. — N° 4, revenu probable 25 0/0.

M. A. S., à Lille. — N° 1, c'est en grande partie pour le compte de la Société. — N° 2, le bénéfice sera considérable. — N° 3, vous savez que les houilles manquent partout et qu'une hausse continue est probable.

M. J. M. E. — N° 1, comme spéculation, non; comme placement, oui. — Nᵒˢ 2 et 3, gardez. — N° 4, conservez. — N° 5, vendre. — N° 6, vendre. — N° 7, conservez. — N° 8, on appellera tout — 10 0/0 environ, la prime est de 5,000 f.; à ce prix il y a de l'avenir. — N° 9, Lyon, Nord.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 17 au 23 septembre 1854.

122,309 voyageurs	406,465 29
Bagages, marchandises, etc	473,378 82
TOTAL	879,844 11

Semaine correspondante de 1853.

136,175 voyageurs	427,191 30
Bagages, marchandises, etc	399,850 32
PRODUIT total	827,941 62

Recette totale du 1er janvier au 23 septembre

1854	28,369,942 38
1853	24,590,984 61
DIFFÉRENCE	3,778,957 77

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 17 au 23 septembre 1854.

27,431 voyageurs	144,699 20
Bagages, marchandises, etc	115,730 20
TOTAL de la semaine	260,429 40
Semaine correspondante de 1853	261 631 65
TOTAL de l'exercice courant	3,686,762 75
Exercice correspondant de 1853	3 242,933 70

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 17 au 23 septembre 1854.

19,599 voyageurs	55,474 09
Bagages, marchandises, etc	57,055 65
TOTAL de la semaine	112,529 65
Semaine correspondante de 1853	113,419 80
TOTAL de l'exercice courant	377,690 05
TOTAL de l'exercice correspondant	386,742 00

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 17 au 23 septembre 1854.

Grande vitesse) 69,865 voyageurs	322,212 35
Petite vitesse) Bagages, marchand.	331,015 55
TOTAL de la semaine	653,227 90
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	15,445,299 10
TOTAL	16,098,527 00
Semaine correspondante de 1853	475,458 45
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	14,145,658 92
TOTAL de l'exercice correspondant	14,621,116 47

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,138 kilom.)

Du 17 au 23 septembre 1854.

Voyageurs	395,852 84
Bagages, marchandises, etc	611,235 85
TOTAL	1,007,088 69
Semaine correspondante de 1853	851,842 58
Différence en faveur de 1854	155,246 11
Recettes du 1er janvier au 23 septemb	31,600,168 38
Recette correspondante de 1853	25,679,700 47
Différence en faveur de 1854	5,9.0 437 91

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 847 kilomètres.) (1)

5e année. — 38e semaine.

Du 17 au 23 septembre 1854.

Voyageurs	330,787 33
Marchandises	379,430 06
TOTAL de la semaine	719,217 39
Recettes antérieures	22,671,664 89
TOTAL GÉNÉRAL	23,387,882 28
38e semaine de 1854	710,217 39
Semaine correspondante de 1853	650,206 19
Différence en faveur de 1854	60,011 20
Exercice 1854	23,387,882 28
Id. 1853	20,567,135 41
Différence en faveur de 1854	2,820,746 87

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 17 au 23 septembre 1854

Voyageurs	14,315 95
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	17,657 37
TOTAL	31,973 32
Recettes antérieures	1,131,237 23
TOTAL	1,163,210 55

(1) 33 kilomètres de plus de l'embranchement de Thionville.

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 18 au 24 septembre 1854.

Ouest. — 17,124 voyageurs (gr. vitesse	77,165 25
(Petite vitesse)	52,173 06
TOTAL	129,338 31
Rive droite. — 47,444 voyageurs	37,887 70
Rive gauche — 32,344 voyageurs	22,435 80
TOTAL	189,659 81
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	83,634 81
Rive gauche	43,995 70
Rive droite	25,387 55
TOTAL	153,018 06

Recette totale du 1er janvier au 24 septembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	5,537,514 50
Idem. — 1853	4,487,288 98

Chemin de fer de Lyon à la Méditerrané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 10 au 16 septembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	90,075 68
Bagages et marchandises	98,475 51
TOTAL de la semaine	188 551 19
Semaine correspondante de 1853	203,569 00
Diminution	15,017 81

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	36,258 90
Bagages et Marchandises	15,677 25
Total de la semaine	51,936 15
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	249,487 34
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	7,578,277 57
Recette correspondante de 1853	6,008,054 60
Augmentation	1,570,222 97

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 19 au 16 septembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

27,888 voyageurs, grande vitesse	50,301 80
Petite vitesse	123,184 08
Services annexes	6,550 40
TOTAL	180,036 28

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	48 235 84
Petite vitesse	113,768 39
Services annexes	6,316 58
TOTAL	168,320 81

Recette totale du 1er janvier au 16 septembre

1854	6,560,687 25
1853	5,683,776 86

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'août 1854.

Voyageurs St-Germain	269,186		
id. Auteuil	249,759		
Total	518,945	Recettes.	274,919 45
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			109,479 65
		Total	384,399 10

Août 1853.

Voyageurs	316,440	Recettes.	339,187 52
Différence en faveur de 1854			45,211 58

COMPARAISON :

Les huit mois de 1854 ont donné	2,158,472 44
La même période de 1853 a donné	1,799,720 46
Différence en faveur de 1854	3:8,751 98

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Août 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	85,535	48,406 15	1,070 05	49,476 20
1853	94,205	46,553 35	562 45	47,115 80
En faveur de 1854		1,852 80	507 60	2,360 40

(1) En faveur de 1853, 8,670 voyageurs.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. ACTIONS. — Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de. . . . 15 fr. et d'un à-compte de. 15

sur le dividende de l'exercice 1854, soit, par action. . 30 fr. sera effectué à la Caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, à dater du 1er octobre prochain.

Comme d'ordinaire, les coupons et les titres nominatifs, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à la Caisse centrale, dès le 15 septembre.

Le Directeur,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Emprunt de 1852. — Obligations de l'émission de 1854.* — Le Directeur de la Compagnie rappelle à MM. les porteurs d'obligations *non libérées* de la dernière émission (1854), que le deuxième versement de 100 fr. doit être effectué le 1er octobre 1854.

Ceux de MM. les porteurs qui n'auront pas fait ce versement *avant le 15 octobre* seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0, à partir du 1er octobre, jour de l'échéance.

Pour faciliter l'opération, la Caisse commencera, dès le 15 septembre courant, à recevoir le montant de ce versement.

Le Directeur,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. ACTIONS. — Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre prochain sera payé à dater dudit jour, à raison de 6 fr. par action, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ;

A Marseille, à la Gare.

Le paiement des intérêts devant être constaté par une estampille apposée sur l'action, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE *Emprunt de 60 millions. — Obligations* 5 0/0 — Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre prochain sera payé à partir dudit jour, à raison de 12 fr. 50 par obligation, dans les bureaux de la Compagnie ci-dessus désignés, à Paris, Lyon et Marseille.

Les actions et les coupons d'obligations pourront être déposés à la Caisse, à partir du 20 septembre.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE. Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le cinquième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er octobre 1854, à la caisse de l'Administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMINS DE FER

DE L'EST. rue et place de Strasbourg Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

1481	1030	977
2114	296	1493
2455	1099	2475
350	1624	816
166	1310	2536
2487	2451	2668
2018	1294	2359
2683	1314	2365
1039	2527	2570
1547	1227	2239

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt du premier semestre de l'exercice 1854, représentant 2 0/0 sur le capital versé au 1er juillet, soit 5 fr. par action, sera payé à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, à partir du 2 octobre prochain.

Le deuxième semestre de l'intérêt et le dividende de l'année entière seront payés le 1er avril prochain.

La caisse sera ouverte tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 2 heures.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE, rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25 ; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 15 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur en 35 minutes ; à Caen en 3 h. ; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 75 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris du 1er octobre au 1er novembre 1854.

A partir du 1er novembre prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. Les administrateurs de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième versement, fixé à *cent francs* par action, s'effectuera du 5 au 15 octobre prochain, à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15 ; à Bordeaux, aux bureaux de la Compagnie, allées de Tourny, n° 33.

En vertu d'arrangements pris avec la société générale de Crédit mobilier, MM. les actionnaires auront la faculté de faire effectuer ce versement de 100 fr. par le Crédit mobilier, en déposant les titres à la caisse de cette Société.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des Statuts, il sera payé, à partir du 5 octobre prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14 ;

2° A Londres, chez MM. C. Devaux et C°, King-William street, 62, l'intérêt, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr., montant des versements effectués jusqu'à ce jour.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre prochain, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et C°, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, LE PREVOST.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER. La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* qu'elle se charge de faire pour leur compte le versement de *cent francs* par action, appelé sur les titres de cette Compagnie, à partir du 5 octobre prochain. La durée des avances à faire est limitée à une année de cette date ; l'intérêt est fixé à 4 0/0 l'an. — Le remboursement pourra se faire par anticipation, moyennant une bonification de 1/2 0/0 à la Société générale. — Les bureaux sont ouverts pour cette opération, à Paris, place Vendôme, n° 15 ; à Bordeaux, allées de Tourny, n° 33.

CHEMIN DE FER

DU NORD

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 25 octobre 1854, à 3 heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Namur-Liége et la Compagnie du chemin de fer du Nord. La présente convocation est faite conformément aux articles 34, 36 et 41 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut, d'ici au 10 octobre au plus tard, avoir déposé 40 actions au moins à la Caisse de la Société, place Roubaix, à Paris, ou chez M. N. Rothschild et fils, à Londres.

Ceux de MM. les Actionnaires qui ont 40 actions, au moins, déposées à la caisse, pourront se présenter pour retirer leurs cartes d'admission.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 40 actions, sans néanmoins pouvoir réunir plus de 10 voix.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende fixé de 12 fr. 50 par action sera payé, à dater du 2 octobre 1854, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Ouverture de la section comprise entre Chalon et Lyon. — *Modification au service d'été à partir du 17 août 1854.* — Heures des départs de Paris pour Melun : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 10 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Fontainebleau et Montereau : le matin, à 8 h. 5, — 8 h. 35, — 9 h. 45, — 11 h. 45 ; — le soir, à 2 h. 25, — 4 h. 30, — 5 h. 15, — 8 h. 5, — 8 h. 30, — 9 h. 45. — Pour Sens, Joigny, Tonnerre, Montbard, Dijon, Beaune, Chalon et Mâcon : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5, — 8 h. 35 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 h. 45. — Pour Lyon (Vaise) : le matin, à 7 h. 30, — 8 h. 5 ; — le soir, à 2 h. 25, — 8 h. 5, — 9 45.

Des billets d'aller et retour, à prix réduits, seront distribués tous les jours à la gare de Paris, pour les gares de la ligne jusqu'à Montereau, et à chacune de ces gares pour Paris et retour ; à la gare de Lyon, pour les gares de la ligne jusqu'à Chalon, et à chacune de ces gares pour Lyon et retour.

Ces billets donneront droit de circuler dans tous les trains de la journée pour laquelle ils auront été délivrés, à l'exception des trains express.

Trains de plaisir à prix réduits, de Paris à Fontainebleau, les dimanches et jours de fêtes. Départ de Paris à 9 h. 30 du matin ; départ de Fontainebleau en retour sur Paris, à 9 h. 30 du soir.

Prix des places (aller et retour compris) : 1re classe, 6 fr. ; — 2e classe, 4 fr. 50 c. ; — 3e classe, 3 fr. 50 c.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des titres des emprunts des anciennes Compagnies des chemins de fer de *Saint-Étienne à Lyon, de Saint-Étienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne*, qu'ils peuvent se présenter, à partir du lundi 9 octobre prochain, au siége de la Société, place Vendôme, n° 16, de 11 heures à 3 heures, pour y échanger leurs titres contre des obligations 3 0/0 de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Ces actions, garanties par l'Etat (loi du 10 juin 1853), sont productives d'un intérêt annuel de 15 fr., et remboursables à 500 fr. Les produits de l'exploitation des chemins de Saint-Étienne à Lyon, de Saint-Étienne à la Loire, et d'Andrezieux à Roanne, formant aujourd'hui la section de Rhône-et-Loire, du Grand-Central de France, sont, après prélèvement des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés, par privilége et préférence, au paiement des intérêts et de l'amortissement desdites obligations.

La conversion est faite dans les proportions suivantes :

3 obligations 1/2 de Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Étienne à Lyon.

3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie.

3 obligations 1/2 pour une obligation, dite reconnaissance de capitalisation, de ladite Compagnie.

3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de la Compagnie de Saint-Germain à la Loire.

3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie.

Une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Une obligation 1/4 pour une obligation de 2e ordre de la même Compagnie.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. Courron.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE

Le 2e versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai dernier, n'ayant pas encore été effectué sur les 1,259 actions dont les numéros suivent, les porteurs sont prévenus que, faute par eux de se libérer dans les quarante jours après cette seconde mise en demeure, les actions en retard seront annulées et le premier versement de 100 fr. restera acquis à la Compagnie (art. 13 des Statuts).

1051—1053 1056—1060 1236—1250
1381—1385 1471—1480 1501—1516
1538—1539 1544 1997—2006
2037—2056 2152—2176 2227—2231
2516—2525 2751—2753 2967—2986
2997—3000 5802—5870 5986—5987
6786—6795 6841 6867 6906
7009—7012 7038—7039 7533
8156—8160 8571—8576 9048—9050
9314—9323 9360 12606—12615
12811—12815 13171—13175 15571—
15575 18751—18753 20286—20295
21671—21675 22586—22605 23171—
23185 23456—23460 25971—25975
27266—27285 27546—27550 29146—
29160 33251—33260 35521—35570
36266—36285 39106—39110 39226—
39245 39941—39950 40381—40400
40501—40520 42841—42880 42961—
42980 43021—43220 65701—65820
65921—65950 66081—66120 66221—
66360 67621—67760 69161—69180

12,841 à 12,845 ; 17,641 à 17,660 ; 21,316 à 21,325.

Sur ces dernières 35 actions, la moitié des 50 fr. a été payée.

Ce 22 septembre 1854.

Les versements sont reçus à Bâle, au siége de la Compagnie, et à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

MM. les actionnaires du Comptoir possédant au moins dix actions sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 21 octobre, à une heure de relevée (salle Herz, rue de la Victoire, n° 48), à l'effet de procéder aux élections prescrites par les art. 19 et 22 des nouveaux statuts, et de prendre la décision stipulée dans l'art. 21.

D'après l'art. 33, MM. les actionnaires devront déposer leurs actions au siége de la Société, rue Bergère, n° 14, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. LES ACTIONNAIRES

de la Société des Forges de Châtillon et Commentry sont informés que l'assemblée générale extraordinaire, qui devait avoir lieu le 4 octobre prochain, est remise au 14 novembre suivant.

ANCIENNE COMPAGNIE DES

MINES DE LA GRAND'COMBE ET CHEMINS DE FER DU GARD,

en liquidation. — Les obligations sorties au tirage et les coupons d'intérêts à l'échéance du 1er octobre prochain seront payés à partir dudit jour :

A Nîmes, au siége de l'administration :

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères ;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet.

USINES DE SEPTÈMES.

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 16 des statuts, l'intérêt annuel de 5 0/0, soit 12 fr. 50 par action de 250 fr., sera payable dès le 1er octobre à la caisse de la Compagnie, à Marseille, ou chez MM. Alliez, Grand et Ce, banquiers de la Société, à Paris.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varne. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (voie de Smyrne). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettres de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

L'attente des nouvelles de la Crimée a un peu paralysé les affaires depuis huit jours; cependant la confiance dans le succès de l'expédition est si générale que la spéculation s'est mise à la hausse, et que les cours de la rente ont été tenus avec une grande fermeté. Les principales affaires ont été faites sur primes, et comme nous approchons de la liquidation et que c'est demain la réponse des primes, les dépêches que l'on attend à chaque instant de Crimée devront avoir une importance considérable sur le sort de la liquidation. Si les primes de la rente 3 0/0 étaient répondues au-dessous de 74 75, beaucoup de primes seraient abandonnées, et il resterait une forte quantité de rentes à revendre, ce qui pourrait déterminer un mouvement de baisse sérieux; mais si, au contraire, on répondait les primes de 75 25 à 75 50, elles seraient toutes levées, et il y aurait beaucoup de rentes à racheter, ce qui pourrait faire monter la rente.

Les consolidés anglais ont été fort lourds depuis huit jours, par suite de la rareté du numéraire sur le marché de Londres; cependant les fonds anglais se soutiennent encore de 95 3/8 à 1/2, et ce prix doit être considéré comme fort élevé, puisqu'à ce cours les consolidés rapportent à peine 3 1/4, tandis que l'escompte de la Banque d'Angleterre est maintenu à 5 0/0.

Les actions de chemins de fer n'ont pas éprouvé beaucoup de variations, mais leurs cours ont été tenus avec une grande fermeté. L'approche de la liquidation n'a pas même amené de ventes, ainsi qu'il arrive souvent à la fin de chaque quinzaine.

Les actions de Lyon se sont rapprochées de 1,000; mais ce cours n'a pas pu encore être franchi, et donne lieu à quelques ventes assez importantes.

Lyon à la Méditerranée a été au contraire continuellement offert: l'écart entre cette ligne et celle de Lyon tend chaque jour à s'accroître: il est en ce moment de 150 fr. La Méditerranée a fléchi à 845. Il est certain maintenant que la Compagnie pourra difficilement donner 10 fr. de dividende. On avait compté d'intérêt, représente un revenu de 22 fr. ou environ 3 1/3 0/0 au cours actuel, qui, avec les 12 sur une prochaine ouverture de la section de Valence à Lyon; mais on sait maintenant qu'elle n'aura pas lieu avant le mois de mai ou de juin de l'année prochaine, ce qui fait craindre que les recettes de 1855 ne permettent pas de distribuer aux actionnaires un dividende beaucoup plus élevé que celui de cette année.

Il y a eu une grande fermeté sur les actions de l'Est anciennes et nouvelles; les anciennes actions ont été négligées pendant longtemps aux environs de 780, et elles n'avaient pas obtenu une amélioration aussi importante que celle des autres lignes. Les nouvelles actions, qui s'étaient améliorées à 655, ont rétrogradé à 645; mais elles sont demandées de nouveau de 648 75 à 650.

Le Nord a éprouvé peu de changements: il a varié continuellement de 860 à 865. On a lieu de s'étonner que cette ligne reste aussi stationnaire, car les recettes s'améliorent constamment, quoique le nombre de kilomètres livrés à la circulation n'ait pas changé depuis plusieurs années.

Le Havre se tient de 592 50 à 595; le chiffre du dividende a été fixé à 25 fr. par l'assemblée générale.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 21 jusqu'à celle du 28 septembre.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 75 fr. à 74 50; elle est restée à 75 05; elle a varié à terme de 75 20 à 74 70; elle est restée à 75 15.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 98 25 à 99, et elle est restée à 98 80; elle a varié à terme de 98 75 à 99; elle est restée à 98 75.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,925 à 2,955.

Le Crédit mobilier a fléchi de 745 à 740; il est resté à 743 75.

Le Crédit foncier n'a pas varié du cours de 600.

Les actions du Nord ont varié de 857 50 à 867 50; elles ont fermé à 865.

L'Est a fléchi de 823 75 à 820; il est resté à 822 50.

Les nouvelles actions de l'Est ont repris de 647 50 à 650; elles ont fermé à 648 75.

Lyon a fléchi de 997 50 à 990; il est resté à 996 25.

Orléans a monté de 1,237 50 à 1,242 50; il est resté à 1,237 50 au comptant et à 1,235 à terme.

Rouen a fléchi de 977 50 à 975; il est resté à 975.

Le Havre a fléchi de 592 50 à 585; il est resté à 593 75.

La Méditerranée a fléchi de 870 à 846 25 au comptant et à 845 à terme.

Genève a fléchi de 540 à 535.

Le Crédit a baissé de 620 à 625; il est resté à 706 25.

Le Grand-Central a fléchi de 520 à 516 15; il est resté à 518 75.

L'Ouest a baissé de 672 50 à 665.

Cherbourg a fléchi de 520 à 510; il est resté à 517 50.

Saint-Germain a fléchi de 720 à 715.

Dieppe s'est tenu à 287 50; la Teste, à 242 50; Sceaux a fléchi de 170 à 190; le chemin sarde, de 467 50 à 465.

Samedi. — La bourse est restée tout à fait stationnaire. Il y avait fort peu de transaction, tant sur la rente que sur les actions de chemins de fer. Le 3 0/0 a varié au comptant de 74 85 à 74 85, et à terme de 74 70 à 74 90; le 4 1/2 0/0, de 98 90 à 99, et à terme de 98 75 à 98 90. La Banque s'est tenue à 2,940; le Crédit mobilier, à 735; le Nord, de 857 50 à 860; l'Est, de 816 25 à 817 50; Lyon, de 991 25 à 990; Orléans, de 1,230 à 1,235. Rouen a fait 972 50; le Havre, 585; Genève, 537 50; l'Ouest, 665; Rouen, 715. La Méditerranée a repris de 2 50 à 867 50. Le Midi a varié de 616 25 à 617 50; le Grand-Central, de 516 25 à 517 50; Cherbourg, de 510 à 512 50.

Lundi. — Les prix de la rente se sont raffermis. Il y avait un peu de hausse sur toutes les valeurs. Les affaires étaient d'ailleurs peu animées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 73, et de 30 c. à 75 20 à terme; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 99 au comptant, et de 10 c. à terme à 99; la Banque, de 5 à 2,945; le Crédit mobilier, de 7 50 à 742 50; le Nord, de 5 à 865; l'Est, de 6 25 à 823 75; les nouvelles de l'Est, de 3 75 à 648 75, Lyon, de 5 à 995; Orléans, de 5 à 1,245; Rouen, de 2 50 à 975; le Havre, de 7 50 à 592 50; Saint-Germain, de 3 75 à 718 75; le Grand-Central, de 2 50 à 520. Le Midi s'est tenu à 617 50; l'Ouest à 665; Genève a fléchi de 2 50 à 535; la Méditerranée, de 5 à 862 50; Cherbourg, de 4 25 à 514 25.

Mardi. — Les consolidés étant arrivés avec 3/8 de baisse, nos fonds ont été faibles; toutes les valeurs ont été cotées en baisse sur les cours de la veille. La rente 3 0/0 a fléchi de 10 c. au comptant à 74 90, et de 25 à terme à 74 95; le 4 1/2 0/0, de 25 au comptant à 98 75, et de 10 c. à terme à 98 90. La Banque a monté de 5 à 2,950. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 741 25; le Nord, de 2 50 à 862 50; l'Est, de 2 50 à 821 25; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 648 75; Lyon, de 1 25 à 993 75; Orléans, de 5 à 1,235; la Méditerranée, de 2 50 à 860; le Grand-Central, de 1 25 à 518 75; St-Germain, de 1 25 à 717 50. L'Ouest a repris de 2 50 à 667 50, le Midi, de 2 50 à 620; le Havre de 1 25 à 593 75. Rouen s'est tenu sans variation à 975. Cherbourg a monté de 1 25 à 512 50. Genève a fait 535.

Mercredi. — Les premiers cours de la rente étaient encore offerts; mais une reprise assez vive a eu lieu pour la clôture sur le bruit qu'on avait reçu des nouvelles très-favorables de Crimée. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 74 75 à 75 10, et à terme de 74 85 à 75 20; le 4 1/2 0/0, de 98 60 à 99 au comptant, et de 98 95 à 95 à terme. La Banque s'est tenue à 2,950. Le Crédit mobilier a varié de 741 25 à 745; le Nord, de 860 à 863 75; l'Est, de 822 50 à 823 75; les nouvelles de l'Est, de 848 75 à 850; Orléans, de 1,237 50 à 1,240; la Méditerranée, de 855 à 856 25; Lyon, de 993 75 à 995; le Grand-Central, de 517 50 à 520; le Havre, de 593 75 à 592 50. Rouen a fait 975; le Midi, 616 25; Saint-Germain, 715; Genève, 535; Cherbourg, 515.

Jeudi. — Les cours étaient plus faibles, cependant la baisse a fait peu de progrès, et les affaires étaient un peu animées. Les chemins de fer présentent à peine une différence de 1 25 à 2 50 sur les cours de la veille. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 c. à 75 05, et à terme de 05 c. à 75 15; le 4 1/2 0/0, de 20 c. à 98 80 au comptant, et de 15 c. à terme à 98 85; la Banque a monté de 5 à 2,955; le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 743 75; le Nord s'est tenu à 863 74; l'Est a fléchi de 1 25 à 822 50; les nouvelles de l'Est se sont tenues à 650; Lyon a monté de 1 25 à 996 25; Orléans a fléchi de 2 50 à 1,237 50; la Méditerranée, de 10 à 846 25; le Grand-Central, de 1 25 à 518 75; le Midi a monté de 1 25 à 617 50; Cherbourg, de 2 50 à 517 50; Saint-Germain s'est tenu à 715; Rouen, à 977 50; le Havre a monté de 1 25 à 593 75; l'Ouest a fait 565.

Vendredi. — La bourse a haussé: le 3 0/0 a fait 75 10 au comptant, 75 25 à terme; le 4 1/2 0/0, 98 85 au comptant. Les chemins ont fait: le Nord, 865 au comptant, 866 25 à terme; le Rouen, 975 au comptant, 975 à terme; le Havre, 593 75 au comptant; le Cherbourg, 516 25 au comptant, 517 50 à terme; le Saint-Germain, 717 50 au comptant; l'Ouest, 667 50 au comptant, 663 75 à terme; Orsay, 180 au comptant; l'Orléans, 1,237 50 au comptant, 1,236 à terme; l'Est ancien, 823 75 au comptant, 822 50 à terme, l'Est nouveau, 648 75 au comptant, 648 75 à terme; le Lyon, 997 50 au comptant, 996 25 à terme; Genève, 535 au comptant; Méditerranée, 851 25 au comptant et à terme; le Midi, 617 50 au comptant et à terme; le Grand-Central, 518 75 à terme et au comptant; la Banque de France, 2,950 au comptant; le Crédit foncier, 600 au comptant; le Mobilier, 745 à terme, 745 au comptant.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 23 au 29 septembre 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 23 Compt.	Samedi 23 Terme	Lundi 25 Compt.	Lundi 25 Terme	Mardi 26 Compt.	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Compt.	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Compt.	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Compt.	Vendredi 29 Terme
710	943	99	400.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	Nord	860 »	860 »	865 »	863 75	862 50	862 50	863 75	865 »	865 »	868 »	863 »	866 [illegible]
tout	138	99	72.000	500	tout	27 fr 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	972 50	975 »	975 »	977 50	975 »	975 »	977 50	»	975 »	976 25	975 »	976 »
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobr	Rouen au Havre	505 »	»	502 50	»	501 75	503 75	502 50	»	503 75	502 50	503 75	»
91	72	95	36 000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	287 50	»	287 50	»	287 50	»	»	»	»	»	»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	512 50	512 50	511 25	515 »	512 50	513 75	515 »	515 »	517 50	»	510 25	517 50
tout	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	715 »	717 50	718 75	717 50	717 50	»	715 »	715 »	715 »	»	717 50	»
tout	17	99	20 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»	315 »	»	315 »	»	»	»	315 »	»	»	»
238	530	99	70 000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	665 »	»	665 »	»	667 50	667 50	665 »	666 25	665 »	»	667 50	668 [illegible]
»	11	50	6 000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	190 »	»	»	»	»	»	190 »	»	»	»	190 »	»
1138	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1235 »	1240 »	1240 »	1240 »	1235 »	1235 »	1240 »	1237 50	1235 »	1235 »	1237 50	1236 [illegible]
	721	99	250 000	500	tout	30 fr. 30.	mai novemb	Est	817 50	820 »	823 75	822 50	821 25	822 »	821 75	823 75	822 50	822 50	823 75	822 50
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	645 »	646 25	648 75	648 75	647 50	647 50	650 »	650 »	650 »	648 75	648 75	648 [illegible]
507	512	99	265.000	500	350	31 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	900 »	901 25	903 »	905 »	903 75	901 75	901 »	907 50	906 25	905 »	907 50	906 25
»	227	99	80 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	517 50	»	535 »	535 »	535 »	535 »	535 »	536 25	535 »	»	535 »	»
419	612	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	867 50	866 25	862 50	860 »	861 »	»	866 25	866 25	846 25	845 »	851 25	854 [illegible]
»	900	99	124 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	617 50	»	617 50	617 50	621 »	616 25	616 25	619 75	617 50	»	617 50	617 [illegible]
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	215 »	»	215 »	»	212 50	»	»	»	212 50	»	212 50	»
130	915	99	180 000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central	517 50	517 50	520 »	520 »	518 75	518 75	520 »	518 75	518 75	518 75	518 75	518 75
	•	99	50.000	500	200	4 0/0		St Rambert à Grenoble	450 »	»	455 »	»	450 »	»	452 50	»	»	»	»	»
»	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	0 100	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	110.000	500	100	4 1/2 0/0	et novemb	Sarde Victor-Emm.	»	»	467 50	»	»	»	467 50	»	465 »	»	465 »	»

	Nombre	Valeur	Somme payée	Intérêts	Époques	Noms	Sam. Compt.	Sam. Terme	Lun. Compt.	Lun. Terme	Mar. Compt.	Mar. Terme	Mer. Compt.	Mer. Terme	Jeu. Compt.	Jeu. Terme	Ven. Compt.	Ven. Terme
(1) Pendant la durée des travaux.	»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	74 85	74 90	75 »	75 20	74 90	74 9[illegible]	75 10	75 20	75 05	75 15	75 10	75 2[illegible]
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	99 90	99 50	99 »	»	98 75	98 90	99 »	99 »	98 80	98 75	98 8[illegible]	»
	250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	74 70	»	75 »	»	75 »	»	75 »	»	»	»	75 25	»
	»	52 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	98 40	»	98 95	»	»	»	98 90	»	»	»	98 85	»
	113.350	1 000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2910 »	»	2945 »	»	2950 »	»	2950 »	»	2955 »	»	2960 »	»
	131.000	500	tout	49 25	janvier juillet	Crédit mobilier	735 »	738 75	742 50	743 75	741 25	741 25	745 »	745 »	743 75	745 »	747 50	745 »
	40 000	500	tout	26 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	577 50	»	580 »	»	580 »	»	580 »	»	580 »	»	»	»
	60.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	600 »	»	600 »	»	610 »	»	600 »	»	600 »	»	600 »	»
	100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	Do Obligations Cert.	945 »	»	945 »	»	945 »	»	»	»	915 »	»	940 »	»
	»	500	400	3 0/0	mai novemb.	Do Obligations de 500	»	»	430 »	»	428 75	»	430 »	»	430 »	»	435 »	»
	»	100	tout	3 0/0	»	Do 10e d'Obligations	»	»	100 »	»	100 »	»	100 »	»	100 »	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 23 au 29 septembre 1854.

Date des emprunt	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix du rembours.	Intérêts six mois.	Époques de tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	23	25	26	27	28	29
1851	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	Nord-Boulogne	310 »	310 »	310 »	311 25	311 25	311 2[illegible]
Do.	91 000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1045 »	1045 »	1040 »	1042 50	1040 »	1040 »
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	516 25	515 »	515 »	515 »	»	515 »
1853.	181.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	Do Nouvelles 3 0/0	305 »	305 »	305 »	305 »	3 0 »	305 »
Do.	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.	Est	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »
1848.	12 318	99 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.	Saint-Germain (nouvelles)	1130 »	»	»	»	»	»
Do.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do	Versailles r. d.	»	»	»	»	»	»
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do	Ouest	1000 »	1000 »	1005 »	1005 »	1005 »	1010 »
1853.	17.500	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	Do	Do (nouvelles)	1000 »	1000 »	»	»	»	»
1842.	8.868	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do	Paris à Orléans	»	»	»	»	1025 »	»
1849.	3.334	90 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do	Do (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	»	»
1852.	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1852)	»	312 50	312 50	312 50	310 »	310 »
1854.	130 000	» »	275	75	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1854)	312 50	312 50	312 50	310 50	310 »	300 »
1845.	6.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
1847.	9.750	68 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	Do (nouvelles)	»	»	1100 »	1000 »	»	»
1848.	15.000	76 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre	Rouen au Havre	985 »	985 »	»	985 »	985 »	935 »
1849.	5.000	97 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.	Do (nouvelles)	1130 »	1130 »	1130 »	»	1130 »	»
1852.	131.007	90 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	Grand-Central	293 75	293 75	293 75	292 50	293 75	292 [illegible]
1853.	102 014	99 —	500	tout.	625	5 0/0	Do	Do	Rhône-et-Loire	485 »	»	»	»	»	»
1853.	63.643	99 —	300	tout.	500	3 0/0	Do	Do	Do 3 0/0	»	»	»	»	»	302 5[illegible]
1853.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	»	»	500 »	500 »	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 22 au 28 septembre 1854. (Calculée au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	22	23	25	26	27
Nord	860 » à 865 »	860 » à 865 »	860 » à 865 »	860 » à 865 »	860 » à 865 »
Paris à Strasbourg	810 » à 815 »	815 » à 820 »	815 » à 820 »	810 » à 815 »	810 » à 812 50
Orléans	1210 » à 1225 »	1200 » à 1225 »	1216 » à 1225 »	1210 » à 1225 »	1210 » à 1225 »
Paris à Rouen	965 » à 976 »	976 » à 975 »	970 » à 975 »	970 » à 975 »	970 » à 975 »
Rouen au Havre	560 » à 565 »	560 » à 565 »	560 » à 565 »	560 » à 565 »	580 » à 565 »
Lyon	900 » à 903 75	900 » à 905 »	901 » à 925 »	900 » à 905 »	897 50 à 902 50
Ouest	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse commerc.	500	420 »	Graissessac ... Charbon	1/5000	300	Tuyaux Chameroy	500	0.5	Omnibus (Bruxelles)	1000	»	Générale .... Mar. ins.	12.000	20 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon	500	40	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. .... d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.000 »	Layon et Loire	1/1000	400	Christofle	500	875	— Tricycles	500	175	Union des Ports. d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Bonnet et V. m. n. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	35 »	— Batignolaises	1000	775	Mélusine .... d°	5000	14 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais ... Paris	2500	5600	Compagnie générale	500	630	Sécurité .... d°	5000	21 0/0 b.
Sambre française	1.600	1200	Montchanin Charbon	5000	»	— français .. Paris	500	1015 end	Lalecournet	500	650	Sauvegarde .... d°	5000	6 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	215 »	Azincourt ... Charbon	1/1500	1200 »	— parisien	1000	1170	Sylphides	500	510	Océan .... d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes .... Asph.	1650	305 »	— Lacarrière . Paris	500	1020	Dames	500	615	Chambre .... d°	10.000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	540 »	Seyssel angl. .. Asph.	125	40	— Belleville	500	1200	Échauroux (papeterie)	1000	1000	Indemnité .... d°	5000	14 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	12 »	Seyssel franç. .. Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	1100	Essonne ... papeterie	1000	»	Vigie .... d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg .... Zinc.	750	1050 »	Aveyron .... Forges.	3000	4100	— Ouest .... Passy.	500	675	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie .... Zinc.	375	300 »	Aubin .... Forges.	500	450	— Est . Vincennes.	500	»	La Salubre	remb.	400	Générale .... d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Eschweiler .... Zinc.	750	650	Maubeuge .... Forges.	500	450	— Wazemmes	500	475	Docks L. Napoléon	250	216 50	Union .... d°	5000	4 0/0 b.
Corphalie .... Zinc.	1000	1176 »	Alais .... Forges.	2000	1750	— Calais	1000	300 »	Palais de l'Industrie	100	115 »	France .... d°	5000	34 0/0 b.
Tenès .... Cuivre.	100	80	Châtillon .... Forges.	500	665	— Amiens	500	485	Glaces de St-Gobain	7 400	32000	Phénix .... d°	1000	[illegible]
Mouzaïa (Algérie)	100	31 50	Herserange ... Forges.	500	77 50	— Versailles	1000	1?5	— de Montluçon	500	250	Providence .... d°	2500	25 0/0 b.
Carmaux (usines)	100	17	Monceau .... Forges.	1000	1001	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1405	Urbaine .... d°	5000	6 0/0 b.
Loire .... Charbon.	1/72315	645 »	Providence ... Forges.	1000	1225	— Cie centrale	500	415	— d'Aix-la-Chapelle	575	380 »	Confiance .... d°	2000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/2400	500 »	Loire et Ardèche forg.	1000	5100 »	Mess. imp. serv. mar.	1000	910	Lin Maberly	500	700	Soleil .... d°	5000	10 0/0 b.
Haute-Loire Charbon.	500	280	Espérance .. Forges.	1000	991	— voitures	1000	1000	— Cohin	500	545	Nord .... d°	1000	9 0/0 b.
Blanzy .... Charbon	500	»	Montigny .. Forges.	500	545 »	— Gaillard	1000	800	— Pont-Remy	»	500	Globe .... d°	500	pair
Chazotte. .. Charbon.	1/3006	545	Septèmes .... Usine.	250	180	Gondoles parisiennes	100	100	— Gamaches	500	225	Nationale .... Vie.	5000	[illegible] 0/0 b.
Charbonnages belges	500	416 25	Pinonia .... Usine.	750	845 rc.	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2200	Richer. ... Vidanges	500	250	Générale .... d°	7500	[illegible] 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	300	Cail .... Usine.	500	710 »	— ch. de fer	500	225	Herbet .... Sucrerie.	500	500	Union .... d°	2000	7 0/0 a.
Centre-du-Flenu	1000	150	Cavé .... Usine.	250	250 »	— Favorites	500	1900	Scarpe .... d°.	250	200	Phénix .... d°	5000	[illegible] 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 785. — 12e ANNÉE. — N° 40. — SAMEDI, 7 OCTOBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

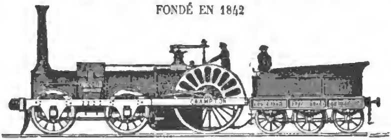
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris.........	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Etranger	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 octobre sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La nouvelle, reconnue aujourd'hui prématurée, de la prise de Sébastopol a été accueillie à la bourse de lundi par une hausse de près de 1 fr. sur la rente, sans compter les applaudissements et les hourras poussés le lendemain, lorsque le patriotisme des capitalistes a pris pour le retentissement du canon des Invalides le bruit d'une porte violemment fermée.

Deux jours d'attente et de lecture infructueuse du *Moniteur* n'ont rien changé à cette situation, et lorsqu'enfin un avis officiel affiché à la Bourse a eu rectifié les faits, c'est à peine si la réaction qui s'en est suivie a fait perdre la moitié de l'avance obtenue. Cette tenue des cours, cette bonne attitude des spéculateurs est tout simplement du bon sens.

La position de notre armée, maîtresse de la mer, cernant Sébastopol et ayant rejeté Menschicoff dans l'intérieur de la Crimée, est une position stratégique de premier ordre. Sébastopol n'est pas pris, mais il le sera. Il n'y a pas là de quoi motiver une panique, et la Bourse l'a bien compris, puisqu'elle a maintenu les prix avec une fermeté remarquable.

Voici les derniers cours du 28 septembre dernier et du 5 octobre :

Valeurs.	*Cours de la Bourse.* 28 septembre.	5 octobre.
3 0/0,	75 15	75 70
Crédit mobilier,	745 »	750 »
Saint-Germain,	715 »	70[illegible] »
Orléans,	1,235 »	1,212 50
Rouen,	976 25	982 50
Havre,	592 50	567 50(1)
Nord,	865 »	865 »
Est ancien,	822 50	831 25
Est nouveau,	648 75	648 75
Lyon,	995 »	1,000 »
Méditerranée,	845 »	845 »
Midi,	616 25	616 »
Ouest,	665 »	655 »
Grand-Central,	518 75	518 75
Genève,	535 »	535 »

Tandis que l'armée française compte une victoire de plus en Orient, la Bourse maintient ses positions et fait même des progrès en avant.

— L'attention publique étant exclusivement fixée sur les événements du théâtre de la guerre, nous avons peu de nouvelles à donner des affaires. Nous annonçons seulement aujourd'hui l'émission de l'emprunt de la Compagnie de l'Est; on trouvera plus loin les détails relatifs à cette opération dont les termes sont trop favorables aux souscripteurs pour que le succès ne soit pas certain.

— Les journaux du Midi nous apportent les détails d'une fête improvisée à Bayonne, pour célébrer le premier parcours effectué sur le chemin de fer entre Dax et Bayonne. Le service régulier commencera bientôt.

— La Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble vient de faire un appel de 50 fr. par action. (*Voir aux annonces.*)

— *Le Moniteur* a publié, le 1er de ce mois, le tableau officiel du prix moyen de l'hectolitre de blé jusqu'au 14 septembre.

Le mois précédent, le prix moyen pour toute la France était de 27 fr. 22 c. l'hectol.

Pour le dernier mois,
le prix moyen n'est plus
que de. 24 15

Soit une diminution de 3 fr. 07 c. l'hectol. qui s'est surtout fait sentir dans la Bretagne et dans le nord de la France.

Depuis l'époque où le prix moyen ci-dessus a été calculé, il s'est produit un peu de hausse sur quelques marchés par suite du manque d'eau pour les moutures; mais ce mouvement a duré peu, et la baisse doit continuer encore sous l'influence des nouvelles que l'on reçoit de toutes parts. Le *Moniteur* de ce matin, par exemple, annonce une nouvelle baisse de 1 44 par hectolitre à Bourges, et une autre de 1 41 à La Charité.

— Les nouvelles des vignobles sont également moins défavorables, à mesure que la saison avance. Dans beaucoup de localités, où l'on considérait la récolte comme perdue,

(1) Coupon de 25 fr. détaché.

on reconnait maintenant que l'on pourra en obtenir une dont la qualité supérieure compensera la quantité absente. C'est encore le *Moniteur* qui enregistre ces faits.

— Les recettes des chemins de fer, dont nous publions aujourd'hui les bulletins hebdomadaires présentent, avec la même semaine de 1853, les différences suivantes dans les produits kilométriques.

Augmentation.

Nord,	8.4 0/0.
Grand-Central,	8.1 0/0.
Orléans,	8 0/0.
Est,	6.6 0/0.
Lyon,	5.8 0/0.
Havre,	égalité.

Diminution.

Rouen,	1.9 0/0.
Ouest,	9.5 0/0.
Méditerranée,	16.1 0/0.

Les réductions que l'on remarque sur plusieurs lignes ne sont pas spéciales à la France ; on en observe de semblables sur les chemins de fer anglais.

AD. BLAISE (des Vosges).

P. S. Des nouvelles favorables apportées par le *Nil* et connues vers la fin de la bourse ont fait remonter la rente à 76 10 et les autres valeurs en proportion.

Plus haut et plus bas cours de la Bourse pendant le mois de septembre.

	1853		1854	
	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas
Rente 3 0/0	79 20	74 10	75 25	73 30
Crédit foncier	720 »	620 »	625 »	600 »
id. mobilier	861 25	717 50	745 »	721 25
St-Germain	1700 »	1650 »	725 (1)	710 »
Orléans	1270 »	1195 »	1261 25	1230 »
Rouen	1120 »	1012 50	977 50	960 »
Havre	527 50	500 »	595 »	577 50
Nord	895 »	822 50	870 »	855 »
Est ancien	965 »	905 »	828 75	800 »
Est nouveau	» »	» »	632 50	627 50
Lyon	961 25	880 »	997 50	970 »
Méditerranée	817 50	738 »	892 50	845 »
Midi	637 50	590 »	625 »	610 »
Ouest	762 50	700 »	675 »	662 50
Caen et Cherb.	630 »	600 »	527 50	512 50
Grand-Central	555 »	510 »	522 50	512 50
Genève	562 50	500 »	550 »	525 »
Bord. à la Teste	280 »	265 »	252 50	240 »
Dieppe	350 »	335 »	300 »	287 50
Graissessac	500 »	497 50	435 »	435 »
Orsay	227 50	220 »	190 »	180 »
Versailles, r. g.	360 »	345 »	325 »	315 »

(1) Les actions de St-Germain ont été dédoublées.

Chemins de fer de l'Est.

NOUVEL EMPRUNT.

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient d'autoriser la Compagnie des chemins de fer de l'Est à émettre les 125,000 obligations 5 0/0, produisant 25 fr. d'intérêt et remboursables à 650, dont nous avons déjà parlé dans plusieurs de nos précédents numéros.

Nous publions ci-dessous l'avis adressé par le conseil d'administration aux actionnaires de l'Est, auxquels la souscription de l'emprunt est réservée. A ce propos, nous répéterons, pour éviter toute erreur, ce que nous avons déjà dit, à savoir que l'emprunt qui va être contracté complète les ressources nécessaires à l'exécution des nouvelles lignes concédées, mais qu'il ne libère pas les actions de Mulhouse à la somme actuellement versée ; il aura seulement pour effet de retarder de quinze mois environ tout nouvel appel de fonds sur les actions, en même temps qu'il permettra d'imprimer aux travaux du chemin de Mulhouse une impulsion énergique.

Les conditions auxquelles l'emprunt est émis sont très-avantageuses. Le cours actuel des anciennes obligations est de. 500 fr.

Le taux d'émission des nouvelles est seulement de. 480

D'où il ressort un bénéfice net pour les souscripteurs de. . . . 20 fr. par obligation.

Les termes de paiement des nouvelles obligations ont été fixés de manière à concilier les besoins des travaux avec les convenances des souscripteurs.

Le premier versement aura lieu après l'avis reçu de la quantité d'obligations accordée, soit du 1ᵉʳ au 10 novembre ; ce premier versement sera de . . . . 105 fr.

Le deuxième versement aura lieu le 1ᵉʳ février 1855 et sera de 125

Le troisième versement aura lieu le 1ᵉʳ mai 1855 et sera de. . 125

Le quatrième et dernier versement aura lieu le 1ᵉʳ août 1855 et sera de 125

Total égal aux prix d'émission 480 fr.

Voici le texte de l'avis qui nous est adressé par la Compagnie :

AD. BLAISE (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

« Conformément à la convention du 17 août 1853, et dans le but d'ajourner de nouveaux appels sur les actions nouvelles, tout en imprimant une vive impulsion aux travaux de la ligne de Paris à Mulhouse, le Conseil d'administration a décidé l'émission de 125,000 obligations de 500 fr., de même forme que celles déjà émises, portant intérêt de 25 fr. par an, et remboursables à 650 fr.

» En conséquence, le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des actions anciennes et nouvelles que la souscription des obligations sera ouverte, à partir du 10 octobre, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures.

» Tout actionnaire propriétaire de *quatre* actions a droit à *une* obligation.

» Les souscriptions seront reçues jusqu'au 20 octobre.

» Passé ce délai, les obligations qui n'auraient pas été réclamées par les ayants-droit seront distribuées entre les actionnaires dont la souscription aurait dépassé la proportion de *une* obligation par *quatre* actions.

» Les souscripteurs actionnaires devront, en souscrivant, représenter leurs actions, sur lesquelles sera apposée une estampille spéciale.

» En échange de son engagement, l'actionnaire souscripteur recevra, du 20 au 30 octobre, l'avis à domicile, du nombre d'obligations pour lequel il aura été admis dans la souscription.

» Le prix d'émission de l'obligation de 500 fr. est fixé à 480 fr.

» A partir du 1ᵉʳ novembre jusqu'au 10, les actionnaires souscripteurs pourront retirer leurs obligations, après avoir effectué le premier versement, qui sera réduit à 150 fr., par suite du taux d'émission.

» Les intérêts des actions, payables le 1ᵉʳ novembre, seront acceptés en compensation du versement à effectuer.

» Le deuxième versement de 125 fr. aura lieu le 1ᵉʳ février 1855.

» Le troisième versement de 125 fr. aura lieu le 1ᵉʳ mai 1855.

» Le quatrième versement de 125 fr. aura lieu le 1ᵉʳ août 1855.

» Les porteurs d'obligations auront la faculté de faire par avance la totalité des versements, sous escompte de 3 0/0 l'an, sur la somme payée par anticipation. »

Le chemin de Lyon et la Méditerranée.

La différence ou l'écart entre les cours auxquels se négocient à la Bourse les actions du chemin de fer de Lyon et celles des chemins de la Méditerranée augmente depuis quelques semaines d'une manière sensible, ce qui nous attire un grand nombre de questions auxquelles nous ne pouvons répondre qu'en exposant la situation présente des deux entreprises.

Nous disons *présente*, parce qu'en effet il ne s'agit pas en ce moment de l'avenir comparatif réservé aux deux lignes lorsqu'elles seront arrivées l'une et l'autre au même degré d'avancement, c'est-à-dire complétement achevées et raccordées avec leurs affluents. Sur ce point, nous nous sommes déjà expliqués catégoriquement, et nous n'avons rien à retrancher ni à modifier dans nos appréciations ; mais il n'en est pas de même de l'état présent des deux chemins et de leur revenu immédiat.

Le tort des personnes qui ont opéré sur les deux lignes de Lyon et de la Méditerra-

née par voie d'arbitrage, est précisément d'avoir voulu comparer deux entreprises placées, au moment de l'opération, dans des conditions très-différentes. D'un côté, un chemin presque entièrement terminé, réunissant deux grands centres de commerce, de fabrique et de consommation ; de l'autre, une ligne incomplète et dont les dernières sections livrées n'aboutissent qu'à une sorte d'impasse et laissent à la concurrence de la navigation toute la marge possible. D'une part, des recettes considérables, des bénéfices immédiats; de l'autre, rien que des produits de grande vitesse et seulement l'expectative de transporter plus tard une partie des marchandises qui suivent la voie du fleuve. Comparer deux situations aussi dissemblables, c'est donc commettre une erreur grave et s'exposer à des mécomptes. Sans doute, on peut bien, quand on fait un placement, escompter l'avenir; mais il faut ne le faire que dans une certaine mesure, et surtout ne pas opposer dans le calcul le présent au futur, le certain au probable.

Voyez, en effet, les différences.

Le chemin de Lyon, avec les recettes déjà réalisées et celles qu'il fait chaque jour, avec les réserves qu'une prudente disposition du cahier des charges a prescrit de faire sur les bénéfices antérieurs, pourra donner à ses actionnaires, pour l'année courante, environ. . . . . 70 fr. par action.

L'exercice 1855, avec l'activité que l'exposition universelle imprimera au trafic, ne donnera pas moins de . . 60 fr. par action.

Le dernier rapport à l'assemblée générale exprime même l'espoir que le revenu de 1855 ne sera pas moindre que celui de 1854; mais comptons seulement sur 60 fr., et nous trouverons encore pour le produit d'une action pendant les deux années 130 fr.

La Méditerranée, avec son chemin ouvert jusqu'à Valence seulement, jusqu'au printemps prochain, retardée dans l'achèvement de ses travaux par le manque de rails, amoindrie dans ses recettes par une émigration momentanée des villes qu'elle dessert et par la suspension des affaires, peut-elle donner un revenu qui approche de celui de Lyon ? Il est évident que non; et, sans rien chiffrer, il saute aux yeux que la comparaison n'est pas possible.

A une autre époque, il a été question de fusion entre les deux entreprises, et l'on a fait connaître alors ses bases, d'ailleurs contestées pour ne pas dire repoussées de part et d'autre, lesquelles ne présentaient pas un écart aussi grand que celui qui existe aujourd'hui entre le cours des actions ; c'est là-dessus, nous le craignons bien, que se sont appuyées les personnes qui ont voulu faire des arbitrages en vendant du Lyon pour acheter de la Méditerranée, quand elles ont vu la différence des prix devenir plus grande que celle indiquée pour la fusion. C'est toujours la même erreur. D'abord, la fusion ne s'est pas faite à l'époque dont il s'agit, et il n'en est plus question maintenant; ensuite, si, dans le système de la fusion, on pouvait ne tenir que peu de compte des différences entre les revenus immédiats, parce qu'elles se répartissaient sur toute la durée de la concession, ou 99 ans, il n'en saurait être de même pour un placement à court terme, pour des négociations de chaque jour. C'est le revenu immédiat qui domine alors et règle les prix, et l'escompte de l'avenir même le plus brillant ne doit plus entrer que pour une faible part dans ce prix.

Que l'on cesse donc de comparer deux valeurs aussi complétement dissemblables que le Lyon et la Méditerranée ; que l'on achète la première d'après ses revenus présents, puisque la ligne est assez avancée pour que ses recettes soient une base certaine de calcul, et qu'à l'égard de la seconde on fasse comme pour les chemins non terminés. Ceux qui auront la patience d'attendre verront leurs espérances se réaliser, nous n'en doutons pas ; mais ce sont des espérances et non pas des dividendes.

J. Mirès.

Les chemins de fer et les forges.

Nous sommes obligés de revenir, pour les compléter, sur les faits de retard dans la livraison des rails, signalés dans notre dernier numéro.

Le mal est plus grave que nous ne l'avons dit. Ce n'est pas seulement la Compagnie du Nord et celle des chemins du Midi qui souffrent de l'inexactitude de leurs fournisseurs. Les travaux du chemin de la Méditerranée entre Valence et Lyon, dont le prompt achèvement a une si haute importance politique, sont malheureusement ralentis par le manque de rails, ce qui empêche de pousser avec vigueur les terrassements à la machine. La Compagnie d'Orléans n'a pas encore pu, par la même cause, le manque de rails, achever la pose de la seconde voie sur la ligne de Bordeaux et sur celle de Saint-Germain. Sur les chemins de Rhône-et-Loire, entre Andrézieux et Roanne, la circulation est à la veille d'être suspendue faute, par la Compagnie, de pouvoir remplacer les rails hors de service, ses fournisseurs ne lui en livrant pas de neufs.

Sur d'autres points, si les rails ne manquent pas, ce sont les coussinets, et les forges sont encore responsables de ce retard, aussi préjudiciable que l'autre.

Il y a six mois, quand ces mêmes faits se sont révélés, les maîtres de forges ont prétendu que les délais n'étaient pas encore expirés, et qu'ils ne pouvaient pas être tenus de les devancer; cette excuse, si elle était bonne alors pour deux ou trois points, n'existe plus aujourd'hui : partout les délais sont non-seulement atteints, mais dépassés, et si les Compagnies ne pouvaient pas établir le cas de force majeure où elles se trouvent, elles seraient passibles des mises en demeure et des pénalités prévues par les cahiers des charges.

Déjà le gouvernement, qui a besoin du chemin de la Méditerranée, et qui veut que le plus grand nombre possible de sections nouvelles soient livrées au public dans toutes les directions, pour l'époque de l'ouverture de l'exposition universelle, au mois de mai prochain, a fait appeler les Compagnies de chemins de fer; il a su par elles de quelle nature était l'obstacle qui suspendait ou retardait leurs travaux, et ne leur permettait pas de satisfaire aux exigences de l'intérêt public. Nous ne doutons pas après cela que le gouvernement, armé comme il l'est de tous les pouvoirs nécessaires pour lever l'obstacle dont il s'agit, n'en fasse usage en présence d'une situation semblable et de besoins si impérieux.

L'admission immédiate, sauf réexportation dans un délai de deux ans, par exemple, de tous les rails et coussinets dont les Compagnies manquent pour achever leurs travaux, peut seule répondre aux nécessités en présence desquelles on se trouve.

L'industrie métallurgique ne saurait être fondée à se plaindre d'une pareille admission qui sauvegarde ses principaux intérêts, qui peut même les servir en lui réservant des facilités pour le placement de ses produits en Suisse, en Piémont, en Algérie, pour l'époque de la réexportation. Les prix actuels sont si élevés, et l'importance des travaux entrepris sur tous les points de l'Europe est tellement de nature à les maintenir, que les forges françaises peuvent parfaitement trouver des bénéfices à envoyer leurs produits dans les Etats limitrophes de nos frontières qui auront besoin de rails.

Au reste, l'intérêt dominant dans cette question, c'est par dessus tout l'intérêt général du commerce et de l'industrie ; c'est l'intérêt des populations qui attendent les chemins de fer, et pour lesquelles chaque jour de retard est une perte de position, une cause nouvelle d'infériorité. « Protection oblige, » surtout à satisfaire les besoins de la consommation, et le jour où cette condition n'est pas remplie, c'est le droit du gouvernement de lever les barrières et de fournir, aux intérêts qui souffrent, les moyens de s'approvisionner ailleurs.

Ad. Blaise (des Vosges).

Rectifications.

Nos confrères les grands journaux sont remplis de bienveillance pour les chemins de fer, nous n'en voulons pas douter, mais ils les traitent souvent comme « l'ami de maison », avec une familiarité extrême, et ne se gênent pas pour mettre sur son dos les historiettes les plus étranges, pour débiter à son égard les contes les plus saugrenus; le tout, sans initier le public au secret de la comédie que l'on joue, ce qui le plonge fréquemment dans les plus étranges erreurs, dont « l'ami de la maison » se trouve toujours en fin de compte responsable.

Dans l'un de nos derniers numéros, nous avons déjà dû porter la lumière dans la confusion commise au sujet des chemins de Lyon et de la Méditerranée, que l'on faisait se raccorder au printemps prochain, tandis que la gare actuelle de Vaise ne pourra pas être

réunie à celle de Perrache avant la fin de 1855. La galerie, dans le tunnel de Saint-Irénée, est bien, comme on l'a dit, entièrement percée depuis quelques jours ; mais les travaux de maçonnerie, dans un terrain aussi aquifère et aussi fluent, ne peuvent avancer qu'avec une extrême lenteur et ne sauraient arriver à fin avant l'époque indiquée plus haut : les derniers mois de l'année prochaine.

Une erreur différente est aujourd'hui commise par plusieurs journaux sur la foi d'un petit bulletin hebdomadaire, qui a annoncé le versement par « *la Compagnie du chemin de fer du Nord, en France* », du cautionnement exigé par le récent décret de concession du chemin de fer de Mons à Hautmont. Si le bulletin dont il s'agit et les journaux qui l'ont copié avaient pris la peine de se reporter au décret de concession, ils auraient vu que celle-ci n'a pas été faite à la Compagnie du chemin de fer du Nord, mais à M. le baron de Rothschild, comme représentant de la Société générale de Bruxelles pour l'industrie nationale belge. C'est donc cette Société qui a fourni le cautionnement en question, et non la Compagnie du Nord. Celle-ci profitera, par la ligne de Saint-Quentin à Maubeuge et Erquelines, du chemin de Mons à Haumont ; mais le profit qu'elle en tirera sera gratuit, puisqu'elle ne prend aucune part aux frais de construction.

Puisque nous sommes en train de rectifier, disons encore que nos grands confrères ont « enfoncé une porte ouverte » en annonçant qu'*il était question* de réunir les chemins de fer français au réseau allemand par la construction d'un pont fixe sur le Rhin. L'établissement du pont dont il s'agit n'est plus un projet ni une question, c'est un fait. Le pont sera construit à Khel par la Compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément aux art. 2 et 3 de la convention du 20 avril 1854 (voir *Journal des chemins de fer*, p. 297), ainsi conçus :

« Art. 2. Il est fait concession à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui l'accepte, d'un chemin de fer destiné à relier sans solution de continuité la ligne de Paris à Strasbourg avec le chemin de fer grand-ducal. Ce chemin de fer partira de la gare de Strasbourg et aboutira à la rive gauche du Rhin, en face de Khel, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure, la Compagnie entendue.

» Il franchira le Rhin au moyen d'un pont qui sera disposé de manière à livrer deux voies pour le passage des trains et à ouvrir sur une chaussée empierrée et bordée de trottoirs une communication entre les deux rives du fleuve pour la circulation des voitures et des piétons.

» Art. 3. La Compagnie s'engage à exécuter les travaux des chemins de fer et du pont dès qu'un traité international à intervenir aura autorisé l'établissement du pont ainsi que le raccordement du chemin de fer grand-ducal avec la ligne française, et aura réglé les conditions de la construction, la répartition de la dépense entre les deux pays, et le péage à percevoir sur la partie destinée à la circulation des voitures, piétons, chevaux, bestiaux, etc.

» Le chemin de fer et le pont devront être construits et livrés à l'exploitation trois ans après que la Compagnie aura reçu avis de la ratification du traité international. »

Nous bornerons là, pour aujourd'hui, nos rectifications, en nous réservant d'y revenir si de nouvelles erreurs le rendent nécessaire.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemins de fer du Midi.

Un grand événement doit être accompli en ce moment : la communication directe de Paris à Bayonne par le chemin de fer.

Nous lisons, en effet, dans *le Messager* de lundi :

« Dimanche, à sept heures du soir, une locomotive avec son tender et un wagon sont arrivés à toute vapeur, et se sont arrêtés devant la station de Boucau. Une foule considérable attendait depuis plusieurs heures sur ce point, et a salué d'une double salve d'applaudissements l'arrivée de la première machine à vapeur. Quelques travaux de régularisation de pose ont empêché de conduire la locomotive jusqu'à la gare de Sainte-Ursule ; aujourd'hui (lundi), vers cinq heures, un convoi d'honneur arrivera à Saint-Esprit ; aujourd'hui, le premier flot de ce vaste courant qui doit mettre en contact le nord et le midi de l'Europe, sera venu battre les murs de notre antique cité.

» La voie nouvelle paraît construite dans toutes les conditions de solidité désirable. Bien que ce premier voyage se soit effectué la nuit, les ingénieurs qui ont dirigé les travaux n'ont pas craint, après être arrivés au Boucau avec une vitesse modérée, de rebrousser chemin jusqu'au pont de Gayrosse, et de revenir au Boucau à toute vapeur. L'essai a parfaitement réussi. »

Influence des chemins de fer sur les progrès de l'agriculture.

M. L. de Lavergne, ancien député, ancien professeur d'économie rurale à l'ex-institut agronomique de Versailles, a réuni en un volume quelques fragments du cours d'étude professé par lui ; l'ouvrage a pour titre : *Essai sur l'économie rurale de l'Angleterre, de l'Écosse et de l'Irlande* (1).

Nos lecteurs ne seront pas surpris de nous voir recommander cet ouvrage à leur attention la plus sérieuse, si étranger qu'il paraisse à l'objet habituel de nos études et de leur préoccupation, quand nous leur dirons qu'il s'y rattache par des liens étroits en faisant ressortir avec une netteté parfaite l'influence bienfaisante exercée par les chemins de fer sur les progrès merveilleux de l'agriculture, non-seulement dans les vallées de l'Angleterre, mais dans ses comtés, hier encore les plus pauvres, et jusque dans les montagnes du Cornouaille et de l'Ecosse.

(1) Un vol. in-8°, chez Guillaumin et C°, 14, rue Richelieu.

Je n'entrerai pas ici dans l'analyse, même sommaire, des procédés techniques, tels que l'amélioration des races, l'emploi des machines, la réforme des assolements, le drainage, etc., dont l'introduction et la vulgarisation dans la pratique agricole du Royaume-Uni ont produit les résultats surprenants que tous les voyageurs constatent (1); je me bornerai à ce qui rentre plus spécialement dans mon sujet, à mettre en lumière la solidarité de l'industrie et de l'agriculture et l'action exercée par les chemins de fer sur la prospérité de l'une et de l'autre.

Longtemps on a considéré ces deux grandes branches du travail humain comme antagonistes; M. Léonce de Lavergne, après Bastiat, mais avec plus de détails et plus de faits à l'appui, les montre harmoniques, s'appuyant l'une sur l'autre, et profitant d'autant plus que leur alliance est plus étroite et plus intime.

Ce qu'il faut avant tout à l'agriculture, ce sont des consommateurs nombreux, en état de donner de ses produits un prix rémunérateur. Dans les comtés presque exclusivement agricoles, la terre, si fertile qu'elle soit, supporte difficilement plus d'un habitant par deux hectares ou au plus deux par trois hectares ; dans les régions industrielles au contraire, là où il existe, en dehors des travaux agricoles, soit des manufactures, soit des mines de charbon ou des usines métallurgiques employant de nombreux ouvriers, les débouchés immédiats ouverts à l'agriculture lui permettent d'appliquer plus d'efforts, c'est-à-dire plus de capitaux, plus de machines, plus d'engrais et plus de travail à la fécondation de la terre, d'en tirer plus de produits, d'en obtenir plus de revenus, et de nourrir jusqu'à trois habitants par hectare.

Accroissement de la rente du propriétaire et du profit net du fermier, élévation du salaire des ouvriers ruraux, tels sont les résultats invariables du voisinage des fabriques pour l'agriculture ; mais ce résultat n'est pas unique. L'industrie ne retire pas moins de bénéfices de son contact avec une culture dont elle a facilité les progrès ; elle trouve à la fois dans les cultivateurs, dont l'aisance augmente, des consommateurs pour les articles de ses manufactures, en même temps

(1) La spécialité du *Journal des chemins de fer* ne me permet pas davantage d'aborder l'examen des chapitres relatifs à la constitution de la propriété, à la vie rurale et aux conditions économiques de l'agriculture en Angleterre, mais j'en recommande la lecture comme l'une des plus intéressantes et des plus instructives que l'on puisse faire. Au milieu d'un dédale de faits en apparence contradictoires, l'auteur a su dégager la grande loi économique qui doit régir toute production, la loi de la demande. Il n'y a, en effet, comme il le dit, d'agriculture profitable que celle dont les produits peuvent être l'objet d'un commerce. Que cette vérité soit reconnue en France, que cette loi soit appliquée, et notre agriculture se transformera comme par magie ; elle triplera sa production en la spécialisant suivant les contrées, et augmentera à la fois la richesse publique, le bien-être général et la fortune particulière des cultivateurs.

Ad. B. (d. V.)

qu'une nourriture plus abondante et plus économique pour ses propres ouvriers, ce qui lui permet de maintenir ses prix de revient dans des limites convenables.

Il y a donc harmonie parfaite entre les intérêts de l'agriculture et ceux de l'industrie, solidarité entre leurs progrès ; aussi ne faut-il pas chercher ailleurs l'explication du phénomène, encore incompris en France, d'un parlement composé en grande partie de propriétaires fonciers votant la réforme commerciale, dont le premier article était la libre introduction des grains étrangers, et de l'acquiescement officiel donné à cette grande réforme, trois ou quatre ans après qu'elle fut accomplie, par ses adversaires les plus éminents, par lord Derby et M. d'Israëli. Le prix croissant des subsistances menaçait l'industrie anglaise dans ses débouchés extérieurs; en réduisant son activité, il diminuait la consommation des produits de l'agriculture ; la réforme a tout sauvé à la fois, et l'industrie et l'agriculture. Celle-ci a bien souffert un instant de la suppression des droits protecteurs; mais elle s'est sauvée en changeant ses cultures, en transformant les terres qu'elle avait condamnées à la production forcée des céréales, en prairies artificielles fournissant le produit le plus demandé, le bétail, qui, outre son produit direct, lui a donné des masses d'engrais au moyen desquels elle obtient aujourd'hui plus de blé, en ne le demandant à la terre qu'un an sur quatre, que par la culture alterne d'un an sur deux.

Les chemins de fer ont joué un grand rôle dans cette transformation de l'agriculture anglaise. Comme l'industrie ne peut pas se répartir également sur toutes les parties du territoire, et que, cantonnée sur certains points par la nécessité de se tenir à proximité des matières premières, l'agriculture voisine n'eût pas suffi à l'alimentation régulière, mais surtout économique, des ouvriers de fabrique, il a fallu mettre les régions plus spécialement agricoles en état de suivre le progrès général, leur procurer à bon compte des transports rapides pour les instruments, pour les engrais, et en définitive pour les produits de la terre. Les routes, les canaux existants, ne suffisaient pas à cette tâche: ils étaient trop coûteux ou trop lents; ce sont les chemins de fer qui l'ont accomplie à leur place, et qui, réduisant les distances par leurs tarifs différentiels, si injustement attaqués en France, ont établi des communications faciles et régulières entre tous les lieux de production et tous les groupes de consommateurs. Le progrès de la rente de la terre n'est sans doute pas aussi grand dans les comtés agricoles que dans les comtés industriels, mais les progrès de la culture n'y sont guère moindres.

Tout le monde connaît et apprécie les services rendus par les chemins de fer au commerce et à l'industrie, mais on ne se rend pas aussi bien compte des encouragements qu'ils peuvent donner à l'agriculture. Le livre de M. de Lavergne les signale et en annonce de plus grands encore.

« Ces voies perfectionnées ne servent pas » seulement, dit-il, à emporter rapidement et » à bon marché ce que vend le cultivateur; » elles lui apportent aussi, aux mêmes con- » ditions, ce dont il a besoin. De ce nombre » sont les engrais et amendements, comme le » guano, les os, les chiffons, la chaux, le » plâtre, la suie, les tourteaux, etc., toutes » marchandises lourdes, encombrantes, qui » ne peuvent circuler aisément qu'avec de pa- » reils moyens, et dont l'abondance suppose un » développement industriel très-actif. De ce » nombre aussi sont le fer et le charbon, dont » l'agriculture se sert tous les jours de plus » en plus, et qui représente en quelque sorte » l'industrie elle-même. Quelque chose de » plus productif encore que le charbon et les » autres matières animales ou minérales, » l'esprit de spéculation voyage avec elles, » des centres industriels où il est né, dans » les campagnes, où il trouve de nouveaux » aliments, et il y entraîne à sa suite les ca- » pitaux, échange fécond qui enrichit l'in- » dustrie par l'agriculture, et l'agriculture » par l'industrie. »

Que M. de Lavergne nous permette d'ajouter ici un mot.

Ce n'est pas seulement l'esprit de spéculation que les chemins de fer font voyager avec les instruments, les outils et les agents multiples de la culture, c'est l'esprit d'observation et de comparaison, qui bat en brèche les mauvaises méthodes et introduit les bonnes, qui fait connaître les ressources d'un pays et les moyens de les développer. Même pour le touriste le plus inattentif aux choses positives, pour le promeneur le moins utilitaire, il reste toujours quelque chose d'un voyage et quelque chose d'utile à l'agriculture; à plus forte raison lorsque c'est un homme du métier qui voyage. Si rapide que soit la marche, on observe toujours; si l'on s'arrête, on interroge, on questionne, on étudie, on dit ce que l'on fait ou tout au moins on s'efforce d'apprendre ce que les autres font de bien; le progrès se généralise ainsi, le niveau des connaissances s'établit en raison de la fréquence des communications, et les chemins de fer ont rendu gratis un service de plus.

« Nulle part, dit encore M. L. de Lavergne, » les chemins de fer ne sont appelés à pro- » duire une révolution plus profonde et plus » lucrative que chez nous. En Angleterre, » ces voies merveilleuses ne rapprochent » que des pays déjà rapprochés par d'au- » tres moyens de communication et dont » les produits se ressemblent. Chez nous, » elles auront pour effet de réunir des ré- » gions toutes différentes de climats et de » produits, qui n'ont encore entre elles que » des communications encore imparfaites. Nul » ne peut dire d'avance ce qui doit sortir » d'une transformation aussi radicale. »

La distinction établie par M. de Lavergne dans les lignes qui précèdent, entre le rôle que les chemins de fer remplissent en Angleterre et celui qu'ils sont appelés à jouer en France, est de la plus haute importance.

En Angleterre, l'agriculture est limitée dans sa production à deux ou trois articles qui se retrouvent sur tous les points du territoire: du bétail, des céréales, du fromage; plus, dans le Sud, du houblon, et en Irlande, du lin. Cette analogie de production réduit donc les chemins de fer au rôle à peu près unique de niveleur des prix, attendu qu'il ne se fait pas, ou seulement très-peu d'échanges entre les comtés agricoles, surtout depuis que l'engraissage des bestiaux, qui formait autrefois une industrie spéciale, tend de plus en plus à se réunir et à se confondre avec l'élevage proprement dit.

En France, la situation est complétement différente. Le climat est et par suite les cultures y peuvent être aussi variées qu'elles sont nécessairement uniformes en Angleterre. L'isolement créé par l'absence de moyens de transport a forcé beaucoup de nos campagnes à se livrer à toutes les cultures à la fois, même en dépit des qualités spéciales du sol, favorables aux unes, contraires aux autres, parce qu'avant tout il fallait se suffire, et qu'on n'avait pas d'autre moyen de s'approvisionner. En même temps, on ne cultivait même les meilleures choses que dans la limite de ce qui pouvait être consommé sur place, puisque tout moyen d'expédier au loin avec avantage faisait défaut.

L'établissement des chemins de fer dans toutes les grandes directions, et à travers tous ces « Paraguay de l'intérieur », est appelé à produire une véritable révolution, et « nul ne » peut dire d'avance, pour nous servir des » paroles de M. de Lavergne, ce qui doit sor- » tir d'une transformation aussi complète. » Seulement, ce qu'on aperçoit au premier coup d'œil, c'est que le premier résultat des chemins de fer sera d'introduire dans les cultures le principe de la division du travail sur lequel repose toutes les industries ; c'est que l'on ne demandera pas à toutes les terres le même produit, mais à chacune celui qu'elle peut donner aux meilleures conditions. De cette division du travail, de la spécialité de certaines cultures dans certaines régions, découleront tout naturellement la nécessité d'échanges considérables de produits agricoles entre les divers points du territoire, des produits nets plus élevés pour les propriétaires et les cultivateurs, plus d'aisance pour les ouvriers, moins de souffrances dans les mauvaises années, parce que, tout le monde n'étant pas frappé à la fois, le trop plein des régions épargnées suppléera à l'insuffisance des autres ; des moyens de subsistance plus abondants, plus variés, meilleurs, moins chers pour la population industrielle, plus de consommation partout, c'est-à-dire plus de transports et d'activité pour les chemins de fer, qui recueilleront ainsi d'après ce qu'ils auront semé.

C'est surtout dans les pays de montagnes que cette transformation doit être plus manifeste et plus profonde. Ceux-là, en effet, sont les plus isolés dans l'état actuel des choses. Les rivières y prennent leur source, mais elles sont encore trop faibles pour rien porter ; les canaux ne les traversent pas ; quelques routes peuvent décrire leurs sinuosités et leurs courbes sur quelques flancs arides, mais elles sont rares, elles ne pénètrent

pas dans l'intérieur, et les transports s'y font encore au moyen de bêtes de somme ou même à dos d'homme. Là, pas de cultures et pas de population ; les plus valides émigrent dans les plaines ou dans les villes ; les autres s'épuisent à demander à la terre, avec de mauvais outils et des bestiaux étiques, une nourriture insuffisante et de mauvaise qualité. Là sont cependant les germes d'immenses richesses, là sont des dépôts de combustibles et de minéraux de toutes sortes ; mais on ne peut les exploiter faute de moyens de transport, et leurs propriétaires en sont presque réduits, bien malgré eux, au rôle de l'avare mourant de faim sur un monceau d'or. Les chemins de fer sont appelés à produire une véritable révolution dans ces contrées, en agissant à la fois sur l'industrie et sur l'agriculture.

Voyez le Cornouailles, recouvert d'un amas de montagnes stériles bien plus désolées que celles de l'Auvergne, mais dont les flancs renferment des mines d'étain et de cuivre. Depuis que les chemins de fer ont permis de donner aux exploitations métallurgiques une grande et fructueuse activité, la population y est venue ; elle a demandé sa subsistance à l'agriculture, qui, bien rémunérée, a pu faire assez d'avances à la terre pour en obtenir des récoltes qui permettent de payer au propriétaire une rente de 50 à 60 fr. l'hectare. Voyez l'Ecosse ; nulle part la puissance de l'homme sur la nature n'est écrite en caractères plus grandioses. Il y a un siècle, on y mourait de faim ; les disettes périodiques décimaient régulièrement la population, et l'on se souvient encore avec effroi des sept années consécutives, 1693 à 1700, pendant lesquelles on ne put rien récolter. Aujourd'hui, les denrées alimentaires s'y produisent avec une abondance telle, qu'un immense commerce d'exportation est nécessaire pour écouler ce que la consommation locale n'absorbe pas, et cependant cette consommation a plus que décuplé durant la période dont il s'agit. C'est à l'industrie, aux mines, aux forges, à la vapeur et définitivement aux chemins de fer que l'agriculture de l'Ecosse doit cette transformation radicale, dont nul autre pays n'offre jusqu'à présent l'exemple.

Il est réservé aux chemins de fer français d'en produire une semblable dans nos départements montagneux du Centre et de la frontière de l'Est. Aussi longtemps que la science n'a pas fourni les moyens d'établir et d'exploiter économiquement des chemins de fer à fortes pentes, on a pu, on a dû reculer devant les énormes dépenses à faire pour créer des voies rapides là où il n'y avait rien à transporter ; il n'en est plus ainsi maintenant. Des progrès de détail déjà très-importants, étendus encore, résumés dans les machines construites sur les plans de M. W. Engbert pour le service des rampes du Sœmmering (voir le dernier numéro du *Journal des chemins de fer*), ont fait disparaître le principal obstacle à la construction des chemins de fer dans les pays de montagnes, qui sont presque tous en même temps de riches dépôts métallurgiques ou carbonifères, souvent l'un et l'autre. Mettre ces dépôts en exploitation, c'est-à-dire en valeur, ce ne sera pas seulement augmenter une branche de la richesse publique, ce sera en féconder deux ; car ce sera appeler la terre à produire, en fournissant à ses produits des consommateurs qui seront enchantés de payer les avances qu'elle réclamera.

Nous voulions seulement signaler le livre de M. de Lavergne, et voilà que l'importance de l'une des faces du sujet qu'il a si bien et si complétement traité nous a conduit à remplir plusieurs colonnes sans presque parler de lui ; c'est un bien mauvais fruit pour une si bonne semence, mais nous espérons que cela n'empêchera pas nos lecteurs de remonter à la source, que cela les y engagera même, afin de se dédommager. C'est tout ce que nous désirons ; car ce n'est pas seulement, comme on l'a déjà dit, un bon livre, que celui de M. de Lavergne, c'est une bonne action. Nulle part, à ma connaissance du moins, la solidarité étroite de l'industrie et de l'agriculture, l'harmonie parfaite de leurs intérêts, n'ont été mieux démontrées et mises en lumière par des faits ; l'utilité des chemins de fer, l'importance de leurs services, s'y trouvent d'ailleurs constatées d'une manière telle, qu'il était de notre devoir de constater un jugement aussi favorable, reposant sur des motifs et des circonstances aussi dignes d'exciter l'intérêt général.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer d'Orsay.

Le service d'hiver commencera le 10 octobre. Les trains partiront : pour Sceaux, d'heure en heure, depuis 7 h. 30 du matin jusqu'à 8 h. du soir ; pour Orsay, de deux heures en deux heures, de 7 heures du matin à 7 heures du soir. Le premier train de retour partira : de Sceaux, à 8 heures du matin, et le dernier à 8 h. 43 du soir ; d'Orsay, à 8 h. 10 du matin, et le dernier à 8 h. 10 du soir.

C. Devina.

Chemins de fer anglais.

Montant du capital autorisé au 31 *décembre* 1853.

Le rapport sur les chemins de fer anglais, imprimé par ordre du parlement, nous fournit le chiffre officiel du capital que les Compagnies de chemins de fer avaient été autorisées à lever depuis leur origine jusqu'au 31 décembre 1853, déduction faite des sommes retranchées.

Jusqu'au 31 décembre 1852, les Compagnies de chemins de fer avaient été autorisées à émettre des actions et des obligations jusqu'à concurrence d'une somme de . . . . 8 915,261,475 fr.

En 1853, les lois votées durant la session du parlement portèrent le montant des sommes autorisées à. . . . 9,300,145,625 fr.

Par contre, le capital précédemment autorisé sera réduit dans la même session, de . . . . 130,902,300 fr.
ce qui le fixe définitivement, à la date précitée, à . . . . 9,169,243,325 fr.
soit sur 1852 une augmentation nette de . . . . 253,981,850 fr.

Les émissions totales faites pendant l'année 1853 se sont élevées à 228,995,920 fr.

Le capital autorisé a été levé suivant le système anglais, maintenant adopté en France, au moyen d'actions et obligations ou emprunts.

Cette division présente les résultats suivants :

Actions.	6,859,248,300
Obligations	2,309,994,975

Au 31 décembre 1853, on avait livré à la circulation 2,734 kilomètres de voie simple, 9,633 kilomètres de voie double, soit ensemble 12,367 kilomètres. Il y avait, en outre, en construction 1,421 kilomètres. Enfin, les chemins dont l'établissement était autorisé, mais dont on n'avait pas encore commencé les travaux, avaient une longueur de 77,784 kil., ce qui porte la longueur totale des chemins en activité, en construction ou simplement concédés, à. . . . . 21,572 kil.

En appliquant à cette longueur le capital de. 9,169,243,325
on arrive à une dépense moyenne, par kilomètre, de 425,053

C. Devina.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — Assemblée le 25 octobre à trois heures.

Déposer 40 actions avant le 10.

Comptoir d'Escompte. — Assemblée le 24 octobre.

APPELS DE FONDS.

Orléans. — Obligations de l'émission de 1854. Versement de 100 fr. au 1er octobre ; à défaut du versement le 15, l'intérêt de retard à 5 0/0 sera dû à partir du 1er octobre.

On peut verser depuis le 15 septembre.

Caen et Cherbourg. — Versement de 75 fr. avant le 1er novembre.

Midi et canal latéral a la Garonne. — Versement de 100 fr. par action, avant le 15 octobre, au Crédit Mobilier, place Vendôme, 15 ; à Bordeaux, allées de Tourny, 33.

St-Rambert a Grenoble. — Appel de 50 fr., 25 octobre, ou bien au 1er janvier, à condition de payer l'intérêt 4 0/0.

Echange des titres provisoires nominatifs contre des titres au porteur, en même temps que le versement.

Central Suisse. — Versement de 50 fr. sur les 1,459 actions qui n'ont pas effectué le versement appelé le 15 mai.

VICTOR-EMMANUEL. — Versement de 50 francs par action, soit en un seul paiement, soit en deux ; 25 fr. avant le 10 octobre 1854, et 25 fr. du 1er au 10 janvier 1855.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

JOURNAUX RÉUNIS. — Intérêts, 1er juillet.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — 1er juillet. Paiement des intérêts du 1er semestre 1854, portés à 5 0/0, — soit 12 fr. 50 c.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

NORD. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

ORLÉANS. — 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30 dividende, Bâle, 10 fr. 50 dividende, obligations 12 fr. 50 intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, payable le 1er octobre.

OUEST. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. actions intérêts.

GRAND-CENTRAL. — Intérêts, actions 4 fr. 75.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions, 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts. Dépôt des titres à partir du 20 courant.

ST-GERMAIN. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

ANVERS A ROTTERDAM. — 4 octobre, intérêts

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1er octobre, intérêts.

CRÉDIT MOBILIER. — 25 fr. dividende.

MESSAGERIES. — 200 fr dividende.

GLACES DE MONTLUÇON. — 12 fr. 50 dividende

GENÈVE. — 4 fr. actions intérêts.

ST-RAMBERT. — 4 fr. intérêts.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts 4 0/0.

BANQUE DE FRANCE. — 112 fr. dividende.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PONTS-VERGNIAIS. — Intérêts du 1er semestre à partir du 31 juillet.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ROUEN. — Depuis le 6 juillet, remboursement à 1250 fr. des obligations 1845 sorties le 30 juin.

CRÉDIT FONCIER. — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 septembre.

ÉCHANGE DE TITRES.

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon ; 3 obligations 1/5 pour une obligation de la même Compagnie ; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie ; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1853 de Saint-Etienne à la Loire ; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie ; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne ; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Voir aux appels de fonds pour l'échange des titres.

C. DEVINA.

Chemins de fer toscans.

La fusion projetée du chemin de fer lucquois à la ligne de Livourne à Florence, dite *Leopolda*, a été décidée, à Florence, dans une réunion générale, d'après la teneur d'une dépêche électrique expédiée de Vienne par les représentants de la Compagnie du chemin de fer de l'Italie centrale.

(*Moniteur.*)

Chemins de fer autrichiens.

LÉGISLATION.

La nouvelle loi relative aux concessions de chemins de fer, obligatoire pour tous les pays de l'empire, à l'exception des frontières militaires, a été sanctionnée, le 18 de ce mois, par l'empereur. Elle comprend treize paragraphes. La simple autorisation de construire est nécessaire pour les chemins de fer à établir sur une propriété particulière à l'usage du propriétaire.

Pour l'établissement des chemins de fer destinés à servir au transport du public, le ministère doit autoriser les travaux préparatoires ; l'établissement du chemin de fer même doit être autorisé par l'empereur. A la demande d'autorisation des travaux préparatoires doivent être joints les plans et devis. La concession d'un chemin de fer ne peut être faite que pour un temps déterminé qui ne peut excéder quatre-vingt-dix ans. Après l'expiration de la durée du privilége, le chemin devient propriété de l'Etat sans indemnité. L'entrepreneur ne reste propriétaire que du matériel et des voitures nécessaires pour le transport. Le droit d'expropriation ne peut être accordé aux concessionnaires d'un chemin de fer d'utilité publique que pour les terrains indispensables au chemin. Les communications interrompues par suite de la construction du chemin doivent être rétablies. Lorsque le produit net du chemin dépasse 15 0/0, le gouvernement peut exiger l'abaissement des tarifs.

(*Correspondance lithographiée* de Vienne.)

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités.	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités.	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFERENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFERENCE en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS..........	24—30 sept.	1116	923,369	827	1158	1,033,953	893	8.0	»
NORD..............	24—30 —	710	831,836	1,171	710	902,126	1,270	8.4	»
ROUEN.............	24—30 —	138	275,936	1,999	138	270,534	1,960	»	1.9
HAVRE......	24—30 —	91	111,344	1,223	91	111,297	1,223	»	.
EST................	24—30 —	783	632,901	808	847	730,922	862	6.6	»
LYON...	24—30 —	383	495,516	1,293	507	604,315	1,369	5.8	»
OUEST.............	25 s. 1er oct.	150	147,117	980	238	210,871	886	»	9.5
MÉDITERRANÉE.(1)	17—23 sept.	294	200,627	682	294	168,203	572	»	16.1
— VALENCE	17—23 —	»	»	»	125	59,960	479	»	»
GRAND-CENTRAL ..	17—23 —	150	170,503	1,136	150	184,521	1,230	8.1	»

(1) Ancien réseau.

Comptoir d'Escompte de Paris.

Bilan au 30 *septembre* 1854.

ACTIF.

Caisse :

Espèces en caisse,	1,853,609 28	
Espèces à la Banque de France,	1,164,267 92	3,017,877 20

Portefeuille :

Paris,	40,546,164 93	
Province,	7,959,772 16	51,906,878 93
Etranger,	3,400,941 84	

Bon du Trésor, non négociable,	6,666,500 »
Obligation de la ville, non négociable,	6,067,000 »

Correspondants de :

Paris,	»	
Province,	3,245,000 »»	3,717,000 »
Etranger,	472,000 »»	

Actions de la Banque de France,	215,978 65

Immeubles de la réserve,		479,522 95
Avances sur fonds publics et actions diverses,		997,499 70
Frais de premier établissement,		24,962 50
Frais généraux,		148,436 41
Effets en souffrance.—Exercice 1854-1855		16,526 77
Divers,		1,428,091 63
		74,986,874 74

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées,	20,000,000	
Garantie de l'Etat,	6,666,500	33,333,500 »
Garantie de la ville,	6,667,000	
Capital des sous-comptoirs,		3,602,432 91
Réserve :		
En espèces,	1,803,770 28	
En actions de la Banque,	215,978 65	2,499,271 88
En immeubles,	479,522 95	
Trésor public, son prêt subventionnel,		1,000,000 »
Acceptations à payer,		16,900 68
Comptes-courants d'espèces,		25,729,521 47
Correspondants de :		
Province,	3,665,052 19	3,970,152 19
Etranger,	305,100 »»	
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers,	3,742,407 15	
Par faillites du Tribunal de commerce,	202,364 58	3,944,771 73
Dividendes à payer,		80,472 60
Profits et pertes,		732,569 83
Effets en souffrance des exercices clos,		18,380 35
Divers,		58,832 30
		74,986,874 74

Risques en cours au 30 *septembre* 1854.

Effets à échoir restant en portefeuille,	51,906,878 93
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir,	8,093,828 24
	60,000,707 17

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur, Hipp. Biesta.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 1er *septembre* 1854.

Présidence de M. Vuigner.

M. Castel, membre de la Société, donne communication d'une note sur un nouveau système de chaudière inventé par M. Zambaux.

Ce nouveau système de chaudière tubulaire est surtout applicable aux machines des bateaux à vapeur; il présente un perfectionnement que l'on peut également introduire avec avantage dans les locomotives des chemins de fer.

Ce perfectionnement consiste à empêcher l'entraînement de l'eau par la vapeur dans les cylindres, inconvénient grave que l'on a déjà cherché à combattre par divers moyens, sans y parvenir jusqu'à présent d'une manière bien efficace. M. Zambaux paraît avoir réalisé ce progrès, si désirable, dans son nouvel appareil dont nous allons donner la description.

Lorsqu'on veut appliquer cette chaudière à la marine ou à une machine fixe, on la dispose verticalement, de manière à occuper le moins de place possible.

Cette chaudière se compose, comme les chaudières ordinaire, d'un foyer ou boîte à feu, établi à la partie inférieure, d'un corps cylindrique qui enveloppe et surmonte le foyer, d'une série de tubes dont le nombre varie suivant la puissance de la machine, d'une boîte à fumée placée à la partie supérieure de la chaudière et surmontée de la cheminée. La prise de vapeur est pratiquée dans le haut du corps cylindrique, à quelques centimètres en contre-bas de la plaque tubulaire de la boîte à fumée.

Jusqu'ici, sauf sa disposition verticale, cet appareil ne présente aucun caractère de nouveauté; mais il est évident que s'il était établi purement et simplement dans ces conditions, il serait tout-à-fait incapable de fonctionner, d'abord parce que les tubes, ne pouvant être complétement immergés, seraient bientôt brûlés à leur partie supérieure; en second lieu, parce que l'orifice de prise de vapeur étant très voisine du niveau d'eau, et l'ébullition se produisant d'une manière tumultueuse dans toute la masse, l'eau se trouverait entraînée avec la plus grande facilité dans les conduits de vapeur.

C'est pour remédier à ce double inconvénient que M. Zambaux a eu l'idée d'établir dans l'intérieur de sa chaudière une seconde enveloppe en tôle galvanisée qui porte sur des entretoises taraudées, à une certaine distance de la base inférieure de la chaudière, entre le corps cylindrique et le foyer, et qui s'élève, en entourant le faisceau tubulaire, jusqu'à 0m,10 environ de la plaque supérieure.

L'appareil est complété par un capuchon cylindrique également en tôle, et d'un diamètre un peu plus grand que l'enveloppe qui lui est concentrique. Ce capuchon est fixé à la plaque tubulaire supérieure, et descend jusqu'à 0m,15 au-dessous de la prise de vapeur.

Supposons maintenant qu'une chaudière ainsi construite soit remplie d'eau jusqu'aux deux tiers environ de sa hauteur, et que le foyer soit allumé : examinons comment s'accompliront les fonctions de l'appareil.

L'eau contenue dans l'intérieur de l'enveloppe de tôle galvanisée étant en contact avec les tubes, atteindra rapidement une température élevée et produira une grande quantité de vapeur, tandis que l'eau extérieure à cette enveloppe restera à une température sensiblement plus basse. Il en résultera une différence de densité qui forcera l'eau intérieure mêlée de vapeur à monter jusqu'à l'extrémité des tubes, de manière à les immerger complétement; mais en arrivant au sommet de la chaudière, la masse aquo-vaporeuse rencontrera le capuchon qui la forcera de redescendre pour remonter ensuite vers la prise de vapeur, en passant dans l'intervalle ménagé entre le capuchon et la seconde enveloppe. Ce brusque changement de direction opérera une séparation mécanique de la vapeur et de l'eau. Cette dernière, suivant les parois du capuchon, retombera dans la chaudière à l'extérieur de l'enveloppe, tandis que la vapeur sèche arriver seule au tuyau de prise de vapeur.

Une chaudière construite d'après ce système a été soumise à l'examen d'une commission nommée par M. le ministre de la marine, et a donné des résultats aussi satisfaisants qu'on pouvait l'espérer. Après plusieurs expériences successives, le rapporteur de cette commission a émis un avis tout à-fait favorable sur ce nouveau mode d'appareil évaporatoire.

En ce qui concerne les chaudières des locomotives, on peut leur appliquer facilement le perfectionnement proposé par M. Zambaux, sans rien changer à leur forme et à leur disposition actuelle.

Il suffit d'ajouter, de chaque côté du faisceau tubulaire, à l'intérieur et sur toute la longueur du corps cylindrique, deux tôles cintrées qui s'élèvent à 0m,10 environ au-dessus du niveau de l'eau ; deux autres pièces de tôle également cintrées et assemblées par une cornière, sont disposées à la partie supérieure de la chaudière, d'une extrémité à l'autre, et servent à compléter le système de seconde enveloppe. Lorsque la machine est en feu, il se produit un effet complétement analogue à celui que nous avons indiqué plus haut, c'est-à-dire que la vapeur, obligée de s'infléchir avant d'arriver à son orifice de sortie, abandonne l'eau qu'elle tenait en suspension et parvient sèche dans les conduits.

Ce système n'a pas encore été essayé sur les locomotives des chemins de fer, mais il est permis de croire qu'il pourrait y être appliqué tout aussi avantageusement qu'aux machines ordinaires dans lesquelles il a été expérimenté.

M. Calla appelle ensuite l'attention de la Société sur la chute de la grue de Saint-Ouen au moment de sa rupture. Cette grue, qui est en fonte avec pivot en fonte enfermé dans une maçonnerie de fondation construite pour une charge de 8 tonnes, était chargée de 14 tonnes; il est vrai qu'elle avait déjà porté des charges semblables et même, paraît-il, des charges plus considérables.

La rupture a eu lieu lorsque la charge était arrivée à quelques centimètres du fonds, et par conséquent à la fin du travail et non au commencement. Cette remarque de la rupture des grues en fonte pendant le déchargement des pièces a été constatée souvent ; cela tient à ce que, pour la descente des pièces chargées, les hommes à qui la manœuvre est confiée quittent les manivelles et se servent uniquement du frein pour avoir moins de peine.

Il résulte de cette manœuvre vicieuse un accroissement de vitesse et, par conséquent, un travail considérable développé dans le système, travail qui va croissant jusqu'au moment où la charge étant déposée, il se trouve tout-à-coup anéanti. Aussi il arrive inévitablement que, même avec des charges moins lourdes que celles que la grue peut supporter, le travail si considérable qui est anéanti dans un si court espace de temps, développe dans l'appareil une force vive à laquelle la fonte ne peut pas résister.

Les résultats de la rupture des grues en fonte peuvent donc être attribués en majeure partie au mauvais emploi du frein. Le seul moyen d'éviter ces ruptures, c'est de faire l'inverse de ce qui se pratique aujourd'hui, c'est-à-dire de ralentir la vitesse descensionnelle lorsqu'on arrive près de la fin de la course, au lieu de développer son accélération en lâchant tout.

Pour obtenir ce résultat, il ne serait pas nécessaire de supprimer le frein ; il suffirait de le mettre en action par une transmission disposee de manière à lui imprimer un mouvement très lent pour graduer ainsi la vitesse descensionnelle du fardeau.

On appuie les observations présentées par M. Calla, et on insiste sur ce point que c'est bien

l'extinction de la vitesse de la puissance vive à l'aide du frein, qu'il faut atteindre à la fin de la course dans le déchargement, pour diminuer les chances de rupture des grues en fonte.

Si les grues en bois ne présentent pas l'inconvénient des grues en fonte, cela tient surtout à ce que la matière employée étant douée d'une certaine élasticité, on est prévenu par des craquements de l'excès de travail qu'on lui fait supporter, et l'on peut alors éviter la rupture. Cette considération ne doit pas exclure les grues en fonte, mais elle doit appeler l'attention des constructeurs, pour qu'ils apportent des améliorations dans le système de transmission employé pour le frein.

On cite à l'appui de ces observations qu'au chemin de fer de Strasbourg on a pu constater la rupture d'un certain nombre de grues en fonte brisées par l'emploi inintelligent du frein.

On cite également ce qui se passe dans la réception des pieux pilotis battus à refus, où souvent il arrive que les ouvriers, pour tromper sur le degré du refus obtenu dans les treuils à déclic, agissent frauduleusement sur le levier du frein au moment où le mouton va atteindre la tête du pieu et amortissent ainsi considérablement son travail; il arrive souvent alors que les treuils se brisent et que les hommes sont blessés.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Calla de sa communication, qui est bien de nature à fixer l'attention des membres de la Société sur le rôle des grues en fonte; il l'invite, pour ajouter à l'intérêt de sa communication, de vouloir bien remettre à la Société un exemplaire de l'album ou spécimen de grues en fonte qu'il a construites, et à chercher le meilleur système à suivre pour remédier aux inconvénients signalés et constatés par l'expérience.

Il est ensuite donné communication d'un nouveau système de roues pleines en tôle, pour wagons et machines locomotives, inventé par M. Amable Cavé.

Dans ce système, les rayons sont remplacés par deux tôles placées dos à dos et embouties à la partie en contact avec le bandage de manière à présenter un appui suffisant au bandage; puis elles s'écartent pour venir embrasser une nervure circulaire faite au moyen auquel elles sont rivées. Ces deux tôles sont également rivées à leur contact supérieur entre elles d'abord, puis au bandage, ou au faux bandage quand on en applique un.

Il est ensuite donné lecture d'une note sur un nouveau système de fabrication de tuyaux en bois revêtus d'une couche de colcotar, combinés pour les conduites d'eaux de gaz et autres, par M. Schweppé.

On débite d'abord dans des pièces de bois de dimensions convenables trois ou quatre tubes concentriques, à l'aide d'un outil combiné à cet effet, et en laissant à chaque tube l'épaisseur nécessaire suivant l'application que l'on veut en faire, et après avoir préparé dans une grande bassine un bain de brai que l'on chauffe préalablement à une température assez élevée pour le rendre presque bouillant et suffisamment liquide, quoique ne pouvant néanmoins s'étendre au pinceau. On y plonge successivement chaque tube ou même plusieurs tubes à la fois, lorsque les dimensions le permettent, en les y laissant bouillir pendant une demi-heure environ, pour que le bois s'imprègne bien, à l'intérieur comme à l'extérieur, de la matière goudronneuse, qui, de cette sorte, pénètre jusque dans les pores.

Pour que ce premier bain soit moins sec, on y ajoute une certaine quantité d'huile essentielle qui s'obtient par la distillation du colcotar, qu'on a le soin de faire cuire avant de le mettre dans le brai, afin d'en dégager le plus possible l'ammoniaque.

Aussitôt que les tuyaux sortent de ce premier bain, on les place dans un second bain de brai complétement, où on les laisse bouillir encore une demi-heure.

On introduit alors dans l'intérieur de ces tuyaux ainsi préparés, un tube en tôle mince, préalablement plombé et soudé. A chaque extrémité, on place une frette, qui est également plombée, avec un raccord à vis du même métal. Cette frette est ensuite soudée non-seulement au raccord, mais aussi à l'extrémité du tube intérieur.

On les recouvre ensuite, pour les eaux et les acides que ces tuyaux auraient à conduire, avec une couche de bitume, de goudron ou d'asphalte, et leur intérieur avec une couche de bitume et de sable. Cependant, lorsque ces tuyaux sont destinés à la conduite du gaz, l'auteur laisse l'intérieur en tôle sans le couvrir de bitume.

Après cette communication, il est donné lecture d'une lettre de M. Muntz sur les essais faits en Prusse sur la résistance de trois systèmes de rails à champignon, qui ont conduit à l'emploi d'un rail de 32 kilog. 3, de la forme dite américaine, ayant 124 millimètres de hauteur, 91 millimètres de largeur au pied, 58 millimètres de largeur à la face de roulement, avec une épaisseur au milieu de 14 millimètres.

La Société a reçu :

1° De M. Jules Poirée, ingénieur des ponts et chaussées, un exemplaire d'une Notice sur le pont biais en fonte de Villeneuve-St-Georges;

2° De M. Emile With, un exemplaire de son ouvrage sur les accidents des chemins de fer ;

3° De M. Ebray, membre de la Société, une Note sur l'étude géologique et zoologique de l'*Ammonites anceps* ;

4° De M. Petiet, membre de la Société, une collection de rapports des assemblées générales de divers chemins de fer, et diverses autres brochures ;

5° De la Société de Mulhouse, un exemplaire de son Bulletin ;

6° De la Société d'Encouragement, un exemplaire de son Bulletin ;

7° De M. Castel, membre de la Société, une Note sur un nouveau système de chaudière tubulaire inventé par M. Zambaux.

MM. Jeanneney et Méraux ont été reçus membres de la Société.

Gaz français d'Amiens.

Assemblée générale des actionnaires.

Les actionnaires, réunis le 29 août dernier, ont entendu le rapport d'un membre du Conseil de surveillance, délégué par ses collègues, pour aller examiner tous les comptes de l'exercice et apprécier l'état de l'usine; il constate que par suite de la cherté des subsistances et du ralentissement de la fabrique d'Amiens, la consommation du gaz a été moins forte qu'on ne devait l'espérer ; que, par conséquent, les bénéfices ne se sont élevés qu'à 36 fr. 42 c. par action, ou 7 1/4 0/0; que cette crise passée, l'usine reprendra son essor ascensionnel habituel. Le rapport se termine ainsi : « Pour moi, » dont le mandat me renferme dans certaines » limites, je suis heureux de vous dire tout ce » que j'ai éprouvé de satisfaction dans la mis- » sion que vous m'avez confiée, en ce qui con- » cerne l'état matériel de votre usine.

» La fabrication, les ateliers, les magasins et » les bureaux de la comptabilité, tout marche » avec un ensemble et une régularité dont je » m'empresse de constater les progrès, et dont » il faut rendre hommage à la prévoyance et à » l'intelligence de votre gérant. »

D'accord avec le Conseil de surveillance, le gérant propose de distribuer un dividende de 25 fr. par action, et de porter le reste à la réserve.

Un actionnaire demande à ce que les 36 fr. 42 c. de dividende soient distribués.

Après une discussion à laquelle plusieurs actionnaires prennent part, on reconnaît que la position de la Société permettrait, dans de certaines conditions, de faire droit à cette demande.

Cette proposition est renvoyée à l'examen du Conseil de surveillance, qui, s'il la juge convenable, la soumettra, avant le 1er janvier prochain, à l'assemblée générale des actionnaires.

Cette assemblée statuerait sur l'opportunité de la demande, et sur la modification nécessaires aux statuts sociaux pour payer aux actionnaires, à partir du 1er janvier prochain et chaque semestre, 2 1/2 0/0 d'intérêt, et le dividende à la fin de l'exercice.

Le paiement de 25 fr. est donc déclaré dividende provisoire. Il est payé, à partir du 1er octobre courant, chez M. P. O. Sorbé, banquier, 106, rue de Richelieu.

Forges.

SAINT-DIZIER. — 28 septembre.

L'intérêt de la semaine se trouve concentré dans les inventaires de bois et les ventes de coupes qui vont se poursuivre, à quelques jours d'intervalle, dans la Haute-Marne et dans la Meuse. La première adjudication de nos environs doit naturellement fixer l'attention de nos industriels

Toute l'affiche des ventes de Vitry, trois ou quatre lots exceptés, a été adjugée. Le commerce des bois a pris la majeure partie. Les maîtres de forges, trouvant sans doute l'estimation trop élevée pour eux, ont borné leurs acquisitions à une douzaine de coupes. Le taillis varie de 6 à 7 fr. ; la belle futaie de 4 à 5 fr. C'est une différence de près de moitié sur les cordes, et seulement une diminution de 2 fr. 50 sur les solives.

Ces prix portent le mètre de charbon en halle, de 10 à 12 fr., suivant la localité.

Le marché de la fonte est inactif. Nous laissons encore cet article à son cours nominal de 150 fr. et 152 fr. 50.

Les fers laminés conservent leur demande vivace; des parties ont été traitées à 325 et 330 fr., suivant l'importance des marchés.

Quelques demandes d'approvisionnement d'hiver sont venues aux usines à fer battu aux prix de 330 et 335 fr.

PARIS.

Le mouvement des affaires est assez abondant.

La demande des fers a présenté plus d'animation. Tous les échantillons sont généralement demandés; mais les articles les plus recherchés sont spécialement les cornières, les vitrages et tous les fers à bâtiment. On doit aussi noter beaucoup d'empressement de la part des consommateurs, en faveur des ronds de toutes dimensions pour mécaniques. Les feuillards sont aussi, en ce moment, l'objet d'ordres très suivis. Pour les ronds de tréfilerie, on opère à 345 et 350 fr., suivant les marchés.

Le prix de la fonte, à 102 fr. sur le marché de Glasgow, et la baisse du fret que nous avons annoncée, pèsent sur les cours de la fonte pour deuxième fusion. Cependant le stock sur la place a diminué; au 1er août il était de 16,100 quintaux: il n'était plus, au 1er septembre, d'après les tableaux de douane publiés par le journal officiel de ce jour, que de 14,9 0 quintaux. On raisonne la fonte d'Écosse à 215 et 217 fr. 50. La fonte française reste à 200 et 210 fr.; celle de notre pays obtient très facilement 140 fr. sur commande.

Il n'y a aucun changement appréciable dans la situation des métaux, tant dans la tenue des prix que dans la position des articles. Notre chronique de ce jour n'a rien à corriger au bulletin de notre dernier numéro.

Le mouvement du cuivre sur les marchés régulateurs est sans importance. Les cours se sont soutenus et n'ont ainsi provoqué aucune modification chez nous.

Les opérations en étain se poursuivent lentement à Amsterdam et à Londres; les prix sont soutenus à Paris; l'article a eu une vente restreinte à la cote de la semaine dernière. Le Banca a fait 307 et 310 fr.

En zinc la vente comporte très peu de chose, par suite de la fermeté des cours et des prétentions de détenteurs qui demandent 60 et 61 fr. du zinc de Silésie. A Breslau, la position de ce métal est toujours bonne, le disponible manquant.

Le plomb reste sans variation et assez ferme à 66 fr. Marseille a vendu à 51 fr. à l'entrepôt. Il n'y a rien de saillant à Londres en ce qui regarde cet article; on a peu placé.

Comme pendant à la partie des métaux, nous allons donner ici la situation des entrepôts au 1er de ce mois, que nous trouvons aujourd'hui dans le *Moniteur* :

Fonte brute,	82,280	quint. métr.
Cuivre brut,	7,594	—
Étain brut,	2,502	—
Plomb brut,	50,941	—
Zinc première fusion,	425	—

C'est une diminution à constater sur la fonte et le plomb, une augmentation sur le cuivre et l'étain.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 23 septembre :

Nous n'avons aucun changement important à signaler dans la tenue des fers et des fontes. Le marché est très calme maintenant et dépourvu de toute activité. Néanmoins les fers, un instant sans demande, se placent plus facilement. Cote de ce jour : Barres du pays de Galles, disponibles à Londres, 255 à 260 fr.; en route, 246 fr. 75 à 249 fr. 25; baguettes pour clouteries, 275 f.; id. du Staffordshire, 312 f. 50; tôles simples, 356 fr. 25 à 362 fr. 50; rails du pays de Galles, 200 à 205 fr.

Glasgow, 23 septembre :

Semaine inactive. Cours mal tenus à 102 f. 50 la fonte en gueuse.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 24 septembre :

Si nous pouvons encore constater une bonne somme d'activité dans la métallurgie, nous devons ajouter, pour être exacts, que cette activité se trouve en quelque sorte paralysée en ce moment par la cherté du charbon et du minerai. Si nous sommes bien informés, l'élévation du prix de ces matières a contraint deux de nos grands établissements à éteindre chacun un fourneau, et un troisième entrevoit d'en être prochainement réduit à la même nécessité.

A côté de ce fait capital vient s'adjoindre plus de faiblesse dans les demandes et conséquemment plus de faiblesse dans les cours : la fonte, qui s'est longtemps maintenue à 12 fr., se livre aujourd'hui à 11 fr. 50 et 11 fr. suivant marché. En présence de la hausse du charbon, il serait toutefois difficile qu'elle tombât plus bas, grâce aussi à ce que l'Angleterre se trouve dans le même cas que nous pour les charbons. En réalité, le sort de notre industrie métallurgique est plus que jamais dans les mains des propriétaires de charbon et de minerai.

On parlait encore ces jours derniers d'une hausse nouvelle dans les charbons; mais il est douteux qu'elle se déclare, bien que nos exploitants soient eux-mêmes en présence de difficultés croissantes avec la main-d'œuvre, ce dont nous sommes obligés de leur tenir compte.

La navigation recommence à peine, aussi le fret n'est-il pas encore fixé. On a frété pour Paris à fr. 12. Les courts voyages sont très chers. On n'a pas encore frété pour Bruxelles.

— On écrit encore de Charleroi que les maîtres de forges faisant les articles de platinerie, s'appuyant sur la hausse des matières premières, ont augmenté leurs produits de 20 fr. par 1,000 kil.

— A Liége (avis du 24 septembre), les prix sont toujours sans variation. Grande activité dans les usines. Un marché de 6,000 tonnes de fonte pour l'exportation vient d'être traité par l'un des établissements de ce pays.

— L'activité prodigieuse qu'on remarque dans tous les districts semble promettre une suite pour l'année prochaine, en voyant les constructions commencées par la métallurgie.

BOIS.

Tous les articles de la vente de bois de Vitry ont été vendus, à l'exception de trois ou quatre coupes. Le commerce de la localité a beaucoup acheté; les marchands de Saint-Dizier ont pris très peu de chose, et nos forges, entre elles, n'ont pas été au delà d'une douzaine de coupes.

Les prix varient de 6 à 7 fr. pour le taillis, et de 4 à 5 fr. pour les belles solives. Malgré la diminution énorme sur les prix de l'an dernier, ce taux est encore trop élevé. A l'époque des adjudications de l'an dernier, l'entrevous valait à Saint-Dizier 130 fr., l'échantillon 180 fr.; on a payé les solives 6 et 7 fr.; aujourd'hui, que l'entrevous est à 100 f. et l'échantillon à 130 f., les marchands ont pris à 4 et 5 fr.; c'est, en moyenne, de l'entrevous à 95 et 105 fr.; sur le port, rebuts extraits; l'échantillon reviendra dans les environs de 130 à 140 fr. A moins d'amélioration l'an prochain, on voit que les prix d'adjudication ne pourraient donner aucun bénéfice.

La vente sur nos ports s'est soutenue. Aux marchés que nous avons cités dans notre dernier numéro, nous aurions pu en ajouter d'autres que nous avons connus trop tard. On a payé 95 à 105 fr. l'entrevous, 130 fr. l'échantillon. Depuis cette entreprise, et surtout depuis l'adjudication de Vitry, les détenteurs demandent 5 fr. de plus.

On nous a appris la vente d'un lot hors ligne à 130 fr. l'entrevous, 160 fr. l'échantillon. Ces bois auraient obtenu, dans le temps de la hausse, 150 et 190 fr.

O. SAUPIQUE.

listes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. Y., à Y. — N° 1, non. — N° 2, peu de chose favorable. — N° 3, les difficultés vont cesser. — N° 4, *Caisse* et *Journal des chemins de fer*. — N° 5, il y a peu de dangers. — N° 6, il languit.

M. W. L., à Liverpool. — N° 1, revenu douteux. — N° 2, excellent. — N° 3, médiocre. — N° 4, jamais. — N° 5, rien.

M. C. W., à D — N° 1, non, à échanger. — N° 2, non, vendre et échanger.

M. G. C., à Coutras. — N° 1, arbitrage dangereux. — N° 2, cette opération est absurde. — N° 3, vous quittez une excellente valeur pour une mauvaise. — N° 4, très-bon.

M. T. L. — Nous ne répondons qu'à nos abonnés.

M. E. V., à Bordeaux. — N° 1, changez pour du n° 6. — N° 2, non. — N° 3, vendez. — N° 4, non. — N° 5, bonne valeur.

M. J. N., à Tonnerre. — N° 1, A. — N° 2, C. — N° 3, B. — N° 4, D.

M. R., à ***. — N° 1, arbitrage excellent avec des titres, mauvais comme spéculation. — N° 2, opération désastreuse. — N° 4, passable. — N° 5, oui.

M. J. C., à Carpentras. — N° 1, valeur sans avenir. — N° 2, bon placement. — N° 3, médiocre. — N° 4, oui.

M. A. G., à Farémont. — N° 1, Lyon. — N° 2, moins que le n° 1. — N° 3, affaire sans cours et sans marché.

M. D., à Paris. — N° 1, appréciation purement politique. — N° 2, Lyon, Strasbourg, Nord, Orléans. — N° 3, valeur purement de spéculation. — N° 4, ordinaire. — N° 5, excellente. — N° 6, oui.

M. C. M. — De 10 heures à 3 heures.

M. Ch. L., à Rouen. — N° 1, attendez. — N° 2, bonne. — N° 3, 15 0/0. — N° 2, sécurité entière.

M. de V., à Blaye. — N° 1, jamais. — N° 2, la Compagnie refuse avec raison. — N° 3, et si l'événement no se réalisait pas?

M. L. D. D., à Abbeville. — N° 1, la sécurité est moins grande. — N° 2, elles ne sont pas aussi bien classées.

M. R., à X — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, non. — N° 4, non, si la fusion n'a pas lieu. — N° 5, non. — N° 6, valeurs de spéculation. — N° 7, c'est possible par la division en titres qui aura lieu bientôt. — N° 8, non. — N° 9, Nord, Lyon. — N° 10, excellente.

M. L. H., à V. — N° 1, on ne le connait pas, — N° 2, ceci est uniquement de la spéculation. La valeur est bonne. — N° 3, oui. — N° 4, vers la fin de l'année. — N° 5 oui. — N° 6, dans le courant du mois.

M. J. B., à Tours. — N° 1, tous très-fortement. — N° 2, il n'y a pas grand danger. — N° 3, oui. — N° 4, très-cher.

M. E. A., à Douai. — N° 1, sécurité complète, — N° 2, 15 0/0 environ. — N° 3, le conseil. — N° 4. intérêt à 5 0/0, les 1er janvier et juillet. — Le dividende en avril.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Compte de l'Établissement au 31 Août 1854.

DÉPENSES.

DÉPENSES GÉNÉRALES :		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société	188,603 89	
Administration, frais généraux	1,112,897 27	
Intérêts des actions	1,767,512 71	
— des obligations et remboursements	484 765 10	
Négociation du 3e emprunt	1,226,555 15	
		4,780,334 12
TERRAINS :		
Acquisitions, etc.		9,507,756 03
ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE :		
Études et surveillance des travaux	783,757 68	
Travaux de la voie	23,117 428 21	
Gares et stations	8,291,563 18	
Travaux *extra*, épreuves, dragages	1,640,812 44	
Voie de fer	6,315,962 51	
		40,149,524 02
MATÉRIEL :		
Matériel roulant	3,464,070 85	
Materiel fixe	277,023 90	
Petit materiel et mobilier	229,255 94	
		3,970 350 69
TOTAL des dépenses		58,402,964 86
Excédant du capital sur les dépenses		597,035 14
		59,000,000 »

CAPITAL ET EMPRUNTS.

Capital des actions	20,000,000 »
Prêt de l'État	10,000,000 »
Subvention de l'État	8,000,000 »
Subvention de la ville du Havre	1,000,000 »
1er Emprunt	10,000,000 »
2e Emprunt	5,000,000 »
3e Emprunt	5,000,000 »
	59,000,000 »

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 24 au 30 septembre 1854.

126,930 voyageurs	417,608 31
Bagages, marchandises, etc	484,517 89
TOTAL	902,126 20

Semaine correspondante de 1853.

143,055 voyageurs	441,777 70
Bagages, marchandises, etc	390,059 09
PRODUIT total	831,836 79

Recette totale du 1er janvier au 30 septembre

1854	29,272,068 58
1853	25,422,821 40
DIFFÉRENCE	3,849,247 18

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 24 au 30 septembre 1854.

26,737 voyageurs	147,024 55
Bagages, marchandises, etc	123,310 05
TOTAL de la semaine	270,534 60
Semaine correspondante de 1853	275 938 55
TOTAL de l'exercice courant	3,357,297 35
Exercice correspondant de 1853	3 518,870 25

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 24 au 30 septembre 1854.

18,804 voyageurs	55,640 55
Bagages, marchandises, etc	55,656 75
TOTAL de la semaine	111,297 30
Semaine correspondante de 1853	111,346 30
TOTAL de l'exercice courant	488,987 35
TOTAL de l'exercice correspondant	498,085 30

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 24 au 30 septembre 1854.

Grande vitesse) 74,017 voyageurs	357,700 40
Petite vitesse) Bagages, marchand.	336,615 65
TOTAL de la semaine	694,315 05
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	16,098,527 00
TOTAL	16,792,842 05
Semaine correspondante de 1853	495,516 10
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	14,621,116 47
TOTAL de l'exercice correspondant	15,116,632 57

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 24 au 30 septembre 1854.

Voyageurs	424,717 94
Bagages, marchandises, etc	609,235 83
TOTAL	1,033,953 77
Semaine correspondante de 1853	923,369 25
Différence en faveur de 1854	110 584 52
Recettes du 1er janvier au 30 septemb	32,694,122 15
Recette correspondante de 1853	26,603,069 72
Différence en faveur de 1854	6,091,052 43

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 847 kilomètres.) (1)

5e année. — 39e semaine.

Du 24 au 30 septembre 1854.

Voyageurs	366,264 41
Marchandises	364,658 47
TOTAL de la semaine	730,922 88
Recettes antérieures	23,387,882 28
TOTAL GÉNÉRAL	24,118,805 16
39e semaine de 1854	730,922 88
Semaine correspondante de 1853	632,901 57
Différence en faveur de 1854	98,021 31
Exercice 1854	24,118,805 16
Id. 1853	21,200,036 98
Différence en faveur de 1854	2,918,768 18

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 24 au 30 septembre 1854

Voyageurs	15,132 10
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	18,436 45
TOTAL	33,568 55
Recettes antérieures	1,163,210 55
TOTAL	1,196,779 10

(1) 33 kilomètres de plus de l'embranchement de Thionville.

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 25 septembre au 1er octobre 1854.

Ouest. — 17,719 voyageurs (gr. vitesse	83,521 65
(Petite vitesse)	60,492 42
TOTAL	144,014 07
Rive droite. — 49,511 voyageurs	40,987 35
Rive gauche — 36,076 voyageurs	25,869 60
TOTAL	210,871 02
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	84,125 38
Rive gauche	42,053 45
Rive droite	20,938 65
TOTAL	147,117 48

Recette totale du 1er janvier au 1er octobre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	5,748,385 52
Idem. — 1853	4,979,073 51

Chemin de fer de Lyon à la Méditerrané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 17 au 23 septembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	79,654 50
Bagages et marchandises	88,548 60
TOTAL de la semaine	168 203 10
Semaine correspondante de 1853	200,627 75
Diminution	32,424 65

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	41,647 95
Bagages et Marchandises	18,312 70
Total de la semaine	59,960 65
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	228,163 75
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	7,806,441 32
Recette correspondante de 1853	6,208,682 35
Augmentation	1,597,758 97

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 17 au 23 septembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

23,853 voyageurs, grande vitesse	48,334 65
Petite vitesse	129,760 34
Services annexes	6,407 42
TOTAL	184,521 41

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	46 610 72
Petite vitesse	117,351 41
Services annexes	6,541 32
TOTAL	170,503 45

Recette totale du 1er janvier au 23 septembre

1854	6,745,208 66
1853	5,854,280 31

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de septembre 1854.

Voyageurs St-Germain	253.553		
id. Auteuil	256,066		
Total	509,619	Recettes.	271,229 80
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			105,311 41
		Total	376,541 21

Septembre 1853.

Voyageurs	290,364	Recettes	325,676 08
Différence en faveur de 1854			50,865 13

COMPARAISON :

Les neuf mois de 1854 ont donné	2,535,013 65
La même période de 1853 a donné	2,125,396 54
Différence en faveur de 1854	409,617 11

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Septembre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	90,427	51,430 00	1,410 85	52,840 85
1853	76,983	36,750 25	559 20	37,309 45
En faveur de 1854	13,444	14,679 75	851 65	15,531 40

CHEMIN DE FER

DU NORD MM. les Actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 25 octobre 1854, à 3 heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Namur-Liége et la Compagnie du chemin de fer du Nord. La présente convocation est faite conformément aux articles 34, 36 et 41 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut, d'ici au 10 octobre au plus tard, avoir déposé 40 actions au moins à la Caisse de la Société, place Roubaix, à Paris, ou chez M. N. Rothschild et fils, à Londres.

Ceux de MM. les Actionnaires qui ont 40 actions, au moins, déposées à la caisse, pourront se présenter pour retirer leurs cartes d'admission.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 40 actions, sans néanmoins pouvoir réunir plus de 10 voix.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs du titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Emprunt de* 1852. — *Obligations de l'émission de* 1854. — Le Directeur de la Compagnie rappelle à MM. les porteurs d'obligations *non libérées* de la dernière émission (1854), que le deuxième versement de 100 fr. doit être effectué le 1er octobre 1854.

Ceux de MM. les porteurs qui n'auront pas fait ce versement *avant le* 15 *octobre* seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0, à partir du 1er octobre, jour de l'échéance.

Pour faciliter l'opération, la Caisse commencera, dès le 15 septembre courant, à recevoir le montant de ce versement.

Le Directeur,

G. Didion,

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt du premier semestre de l'exercice 1854, représentant 2 0/0 sur le capital versé au 1er juillet, soit 5 fr. par action, sera payé à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, à partir du 2 octobre prochain.

Le deuxième semestre de l'intérêt et le dividende de l'année entière seront payés le 1er avril prochain.

La caisse sera ouverte tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 2 heures.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — *Avis aux actionnaires.* — Conformément à la convention du 17 août 1853, et dans le but d'ajourner de nouveaux appels sur les actions nouvelles, tout en imprimant une vive impulsion aux travaux de la ligne de Paris à Mulhouse, le Conseil d'administration a décidé l'émission de 125,000 obligations de 500 fr., de même forme que celles déjà émises, portant intérêt de 25 fr. par an, et remboursables à 650 fr.

En conséquence, le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des actions anciennes et nouvelles que la souscription des obligations sera ouverte, à partir du 10 octobre, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures.

Tout actionnaire propriétaire de *quatre* actions a droit à *une* obligation.

Les souscriptions seront reçues jusqu'au 20 octobre.

Passé ce délai, les obligations qui n'auraient pas été réclamées par les ayants droit seront distribuées entre les actionnaires dont la souscription aurait dépassé la proportion de *une* obligation par *quatre* actions.

Les souscripteurs actionnaires devront, en souscrivant, représenter leurs actions, sur lesquelles sera apposée une estampille spéciale.

En échange de son engagement, l'actionnaire souscripteur recevra, du 20 au 31 octobre, l'avis à domicile, du nombre d'obligations pour lequel il aura été admis dans la souscription.

Le prix d'émission de l'obligation de 500 fr. est fixé à 480 fr.

A partir du 1er novembre jusqu'au 10, les actionnaires souscripteurs pourront retirer leurs obligations, après avoir effectué le premier versement, qui sera réduit à 105 fr., par suite du taux d'émission.

Les intérêts des actions, payables le 1er novembre, seront acceptés en compensation du versement à effectuer.

Le deuxième versement de 125 fr. aura lieu le 1er février 1855.

Le troisième versement de 125 fr. aura lieu le 1er mai 1855.

Le quatrième versement de 125 fr. aura lieu le 1er août 1855.

Les porteurs d'obligations auront la faculté de faire par avance la totalité des versements, sous escompte de 3 0/0 l'an, sur la somme payée par anticipation.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 25 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires, du 29 septembre 1854, est payable, à partir du 2 octobre courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration. Ils ne peuvent pas être envoyés par correspondance.

Par ordre du conseil.

Le Chef de l'exploitation,

G. de Lapeyrière.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE, rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris:

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris:

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 15 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A SAINT-GERMAIN. MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende fixé de 12 fr. 50 par action est payé, à dater du 2 octobre 1854, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des titres des emprunts des anciennes Compagnies des chemins de fer de *Saint-Étienne à Lyon, de Saint-Étienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne*, qu'ils peuvent se présenter, à partir du lundi 9 octobre prochain, au siége de la Société, place Vendôme, n° 16, de 11 heures à 3 heures, pour y échanger leurs titres contre des obligations 3 0/0 de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Ces actions, garanties par l'État (loi du 10 juin 1854), sont productives d'un intérêt annuel de 15 fr., et remboursables à 500 fr. Les produits de l'exploitation des chemins de Saint-Étienne à Lyon, de Saint-Étienne à la Loire, et d'Andrezieux à Roanne, formant aujourd'hui la section de Rhône-et-Loire, du Grand-Central de France, sont, après prélèvement des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés, par privilége et préférence, au paiement des intérêts et de l'amortissement desdites obligations.

La conversion est faite dans les proportions suivantes :

3 obligations 1/2 de Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de la Compagnie de Saint Étienne à Lyon.

3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie.

3 obligations 1/2 pour une obligation, dite reconnaissance de capitalisation, de ladite Compagnie.

3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de la Compagnie de Saint-Germain à la Loire.

3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie.

Une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Une obligation 1/4 pour une obligation de 2e ordre de la même Compagnie.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. Couvreur.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 75 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris du 1er octobre au 1er novembre 1854.

A partir du 1er novembre prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. Les administrateurs de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième versement, fixé à *cent francs* par action, s'effectuera du 5 au 15 octobre prochain, à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15; à Bordeaux, aux bureaux de la Compagnie, allées de Tourny, n° 33.

En vertu d'arrangements pris avec la société générale de Crédit mobilier, MM. les actionnaires auront la faculté de faire effectuer ce versement de 100 fr. par le Crédit mobilier, en déposant les titres à la caisse de cette Société.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

G. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait sur les actions aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 25 octobre, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

A Paris, au siége de la Compagnie, 31, rue Lepelletier, de 10 à 2 heures.

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Cᵉ, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres définitifs *au porteur*, lesquels, à dater du 15 novembre, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts, à raison de 4 0/0 l'an, courront à partir du 25 octobre pour les versements effectués jusqu'au 15 novembre.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 5 janvier prochain; mais, dans ce cas, il tiendra compte à la Compagnie de l'intérêt de 4 0/0, à dater du 25 octobre.

Tout versement qui n'aurait pas été effectué au 5 janvier 1855 donnera lieu, à partir de cette époque, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Valse.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE

Le 2ᵉ versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai dernier, n'ayant pas encore été effectué sur les 625 actions dont les numéros suivent, les porteurs sont prévenus que, faute par eux de se libérer dans les quarante jours après cette seconde mise en demeure, les actions en retard seront annulées et le premier versement de 100 fr. restera acquis à la Compagnie (art. 15 des Statuts).

1236—1240 1381—1385 1471—1480
1501—1516 1538—1539 1544
1997—2006 2037—2056 2152—2170
2227—2231 2751—2755 2967—2986
2997—3000 5967 6786—6795 6841
6906 7009—7012 7038—7039 7535
8156—8160 8571—8576 9048—9050
9360 12606—12615 13171—13175
15571—15575 18751—18755 20286—20295 21071—21675 22586—22605
23171—23185 35251—35260 35521—35570 39941—39950 40381—40400
40501—40520 42841—42880 42961—42980 43021—43220 60101—60180

12,841 à 12,845; 17,641 à 17,660; 21,316 à 21,325.

Sur ces dernières 35 actions, la moitié des 50 fr. a été payée.

Les versements sont reçus à Bâle, au siége de la Compagnie, et à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Cᵉ, banquiers, 18, rue Bergère.

Ce 22 septembre 1854.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CGEMINS DE FER SUISSES.

MM. les porteurs d'actions dont les numéros suivent, et sur lesquelles les versements des cinquième, sixième, septième et huitième dixièmes n'ont pas encore été effectués, sont prévenus que, si ces versements ne sont pas faits le 22 du présent mois, lesdites actions seront vendues, conformément à l'article 20 des statuts.

1,568 *actions anciennes* non déchargées contre 784 *nouvelles* et en arrière des cinquième, sixième, septième et huitième dixièmes.

Certificats suisses :

3 de 1 action

Nᵒˢ 195 196 1038.

5 de 5 actions

Nᵒˢ 355 450 850 851 870.

1 de 20 actions

Nᵒ 2621.

Certificat nominatif :

Nᵒˢ 32390 à 32394.

Certificats anglais :

43 de 5 actions

Nᵒˢ 33 34 52 54 82 194 195 212 213 221 222 220 227 228 323 381 à 408.

36 de 10 actions

Nᵒˢ 5 7 8 11 10 45 54 55 72 131 178 à 183 208 227 263 à 267 383 384 451 465 à 474.

47 de 20 actions

Nᵒˢ 15 35 37 40 41 107 112 174 170 224 225 228 259 260 262 263 302 356 357 363 392 409 412 416 423 à 427 468 469 486 703 à 712 725 727.

195 actions en retard des sixième, septième et huitième dixièmes :

Nᵒˢ 3118 à 3165 8346 à 8400 8451 à 8478 8506 à 8520 8659 à 8697 9200 à 9209.

70 actions en retard des septième et huitième dixièmes :

Nᵒˢ 323410 à 414 2451 à 2475 3166 à 3177 8499 à 8505 10457 à 10461 11375 à 11370 11727 à 11729 11755 à 11822 à 11826 13649 13956.

5779 actions en retard du huitième dixième :

Nᵒˢ 460 à 484 1001 à 1050 1059 à 1063 1074 à 1100 1101 à 1500 1701 à 1800 1831 à 1855 1871 à 1973 3291 à 3325 4517 4516 4676 à 5700 9460 à 9504 9571 à 9583 10018 à 10027 10896 à 10900 10059 11003 à 11005 11017 à 11021 12728 à 12732 19895 13374 13572 14555 à 14574 14765 14771 à 14775 15074 à 15077 16222.

Pour le Conseil d'administration.

Le Directeur,
Signé : W. FRAISSE.

Le 7 octobre 1854.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1ᵉʳ au 10 octobre prochain, et 25 fr. par action, du 1ᵉʳ au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Cᵉ, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, LE PREVOST.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* qu'elle se charge de faire pour leur compte le versement de *cent francs* par action, appelé sur les titres de cette Compagnie, à partir du 5 octobre prochain. La durée des avances à faire est limitée à une année de cette date; l'intérêt est fixé à 4 0/0 l'an. — Le remboursement pourra se faire par anticipation, moyennant une bonification de 1/2 0/0 à la Société générale. — Les bureaux sont ouverts pour cette opération, à Paris, place Vendôme, nᵒ 15; à Bordeaux, allées de Tourny, nᵒ 33.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

MM. les actionnaires du Comptoir possédant au moins dix actions sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 21 octobre, à une heure de relevée (salle Herz, rue de la Victoire, nᵒ 48), à l'effet de procéder aux élections prescrites par les art. 19 et 22 des nouveaux statuts, et de prendre la décision stipulée dans l'art. 21.

D'après l'art. 33, MM. les actionnaires devront déposer leurs actions au siége de la Société, rue Bergère, nᵒ 14, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

ANCIENNE COMPAGNIE DES

MINES DE LA GRAND' COMBE ET CHEMINS DE FER DU GARD,

en liquidation. — Les obligations sorties au tirage et les coupons d'intérêts à l'échéance du 1ᵉʳ octobre prochain seront payés à partir dudit jour :

A Nîmes, au siége de l'administration;

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1ᵉʳ de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

STATS (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1ᵉʳ et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

COMPAGNIE DU

PALAIS DE L'INDUSTRIE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du Palais de l'Industrie sont prévenus qu'aux termes de l'art. 38 des statuts de la Société, qui attribue aux actions pendant la durée des travaux de construction, un intérêt fixe de 4 0/0 l'an sur les versements effectués, le quatrième semestre échéant le 20 octobre 1854, soit 2 f. par action, sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures à 2 heures :

A Paris, chez MM. Ardoin Ricardo et Cᵉ, 44, rue de la Chaussée-d'Antin;

A Londres, chez MM. A. et W. Ricardo, 11, Angel court Throgmorton street.

Les actions doivent être déposées à l'avance, sans en détacher aucun coupon.

Les dépôts peuvent s'effectuer à partir du 10 octobre.

Après le 1ᵉʳ décembre, les dépôts et paiements ne se feront plus que deux jours par semaine, le mardi et le vendredi.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La spéculation a passé depuis huit jours par les alternatives des plus brillantes espérances et du désappointement le plus complet. Des dépêches arrivées à Vienne, à Berlin, à Londres et à Paris annonçaient, sur la foi d'un courrier tartare, la prise de Sébastopol avec les détails les plus extraordinaires. Cette nouvelle avait pris tant de consistance, que le *Moniteur* lui-même avait cru devoir en faire mention sous toute réserve, et que l'Autriche avait même déjà fait adresser des félicitations au gouvernement français. Cependant on est resté depuis samedi soir sans dépêches officielles, et enfin aujourd'hui jeudi, deux dépêches adressées par M. de Bourqueney au gouvernement ont été affichées à la Bourse et ont démenti les nouvelles du Tartare. Si cette odieuse mystification n'avait pas eu lieu, la victoire de l'Alma, qui est confirmée, aurait été considérée comme un premier résultat de nature à justifier les plus grandes espérances, et elle aurait suffi pour faire monter la rente aux cours qu'elle a atteints ces jours derniers; mais le désappointement a naturellement donné lieu à quelques ventes et a fait rétrograder le 3 0/0 de 76 70 à 75 75. Lorsque cette première impression sera passée, on reconnaîtra que les troupes alliées sont maîtresses de la situation en Crimée et que la prise de Sébastopol devra s'accomplir prochainement.

La place était à la hausse au moment de la liquidation; mais les acheteurs ont maintenu leurs positions et ont préféré se faire reporter à 35 et 40 c., plutôt que de liquider leurs opérations sur la rente. Les inscriptions qui ont été livrées se sont placées avec une grande facilité, et si la prise de Sébastopol s'était confirmée, le 3 0/0 aurait monté facilement à 78 et peut-être à 80 fr. Cette hausse est maintenant ajournée; mais les acheteurs ne paraissent pas avoir perdu courage, et les prix semblaient se raffermir à la Bourse d'aujourd'hui.

Les actions de chemins de fer ont donné lieu à des affaires importantes; mais la spéculation ne recherche sérieusement que les grandes lignes; toutes les autres sont un peu négligées. Les actions de Lyon ont été plus que jamais en faveur; elles ont enfin franchi le cours de 1,000, et l'on est parvenu à 1,015 pour la liquidation. Les ventes déterminées par les dépêches démentant la prise de Sébastopol n'ont pas pu faire reculer au-dessous de 1,000. Les actions de l'Est ont également bien résisté au mouvement rétrograde. Les anciennes actions ont monté à 815 et sont revenues à 812 50; les nouvelles ont fait 657 50 et sont encore demandées à 648 75. On pense que le retour à Paris de M. Magne va hâter l'émission des nouvelles obligations de la Compagnie de l'Est. On pense que les délais d'appels de fonds seront fixés pour ces obligations de manière à assurer des avantages importants aux souscripteurs.

On a détaché les coupons de semestre ou d'intérêt sur les lignes suivantes :

30 fr.	sur les actions	d'Orléans.
25	—	du Havre.
12 50	—	Saint-Germain.
6	—	de la Méditerranée.
5	—	de l'Ouest.
4	—	de Béziers.

Les actions d'Orléans ont été assez bien tenues, mais la spéculation est devenue moins active sur cette ligne. La Méditerranée avait repris en liquidation, par suite des arbitrages qui avaient eu lieu contre cette valeur, et dont une partie a été défaite, mais les cours sont de nouveau offerts. On est retombé à 845, coupon détaché.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 30 septembre jusqu'à celle du 5 octobre. La rente 3 0/0 a monté de 75 à 76 35 au comptant. Elle est restée à 75 50 Elle a varié à terme de 75 10 à 76 75. Elle est restée à 75 70.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 98 75 à 99 au comptant; elle est restée à 98 50; elle a varié à terme de 98 75 à 99 25, elle est restée à 99.

La Banque de France a monté de 2,950 à 2,980.

Le Crédit mobilier a monté de 742 50 à 765; il a fermé à 750.

Les actions du Nord ont monté de 863 75 à 875; elles ont fermé à 865.

L'Est a monté de 825 à 845; il est resté à 812 50; les nouvelles actions de l'Est, de 648 75 à 657 50; elles sont revenues à 648 75.

Lyon a monté de 996 25 à 1,013 75; il a fermé à 1,010.

La Méditerranée a repris de 852 50 à 867 50; elle est restée à 848 75, coupon détaché (6 fr.)

L'Ouest a monté de 655 à 725; il a fermé à 655, coupon détaché (5 fr.).

Saint-Germain a monté de 715 à 725; il a fermé à 700, coupon détaché (12 50).

Orléans a monté de 1,238 75 à 1,255; il a fermé à 1,215, coupon détaché (30 fr.).

Le Havre a monté de 594 à 605; il est resté à 570, coupon détaché (25 fr.).

Genève a monté de 535 à 542 50; il est resté à 535.

Cherbourg a monté de 517 50 à 530; il a fermé à 520.

Le Midi a monté de 617 50 à 625; il a fermé à 617 50.

Le Grand-Central a monté de 518 75 à 525; il est resté à 518 75.

Samedi. — Les cours de la rente étaient faibles, mais la baisse était peu sensible. Les vendeurs se montraient fort prudents, ils craignaient qu'il n'arrivât avant la bourse quelque nouvelle importante, de nature à produire un violent mouvement sur la rente. Les chemins de fer étaient bien tenus. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 75, et à terme de 15 c. à 75 10; le 4 1/2 0/0, de 40 c. à 98 75, et à terme de 15 à 98 75. La Banque s'est tenue à 2,950. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 742 50; le Nord, de 1 25 à 863 75. L'Est a monté de 1 25 à 825. Les nouvelles de l'Est se sont tenus à 648 75. Orléans a monté de 1 25 à 1,238 75. Lyon a fléchi de 1 25 à 996 25; l'Ouest, de 2 50 à 665; Saint-Germain, de 2 50 à 715. Rouen a monté de 1 25 à 976 25; le Havre, de 1 25 à 595; la Méditerranée, de 1 25 à 852 50; Cherbourg, de 1 25 à 517 50. Le Midi s'est tenu à 617 50; le Grand-Central, à 518 75; Genève, à 535.

Lundi. — La nouvelle inopinée de la prise de Sébastopol, quoique n'étant pas officielle, a produit une forte hausse sur la rente; et la liquidation de la rente a donné lieu à beaucoup d'affaires. Les reports étaient fort élevés. Le 3 0/0 a monté au comptant de 80 c. à 75 80, et en liquidation de 1 à 76 10. Le 4 1/2 0/0 a varié de 99 à 98 75, et a monté en liquidation de 25 à 99. La Banque a monté de 20 à 2,970; le Crédit mobilier, de 12 50 à 755; le Nord, de 7 50 à 871 25; l'Est de 10 à 835; les nouvelles de l'Est, de 8 75 à 657 50; Lyon, de 8 75 à 1,005; la Méditerranée, de 10 à 862 50; Orléans, de 11 25 à 1,250; Rouen, de 11 25 à 987 50; le Havre, de 5 à 600; Genève, de 5 à 540; l'Ouest, de 5 à 670 Cherbourg, de 5 à 522 50; le Midi, de 2 50 à 621 25; le Grand-Central, de 5 à 523 75; Saint-Germain, de 7 50 à 722 50.

Mardi. — Les cours se sont maintenus en hausse, quoique le retard des nouvelles officielles produisît un peu d'incertitude. Toutes les valeurs sont restées fermes. Le 3 0/0 a monté au comptant de 50 à 76 30, et à terme de 25 à 76 70; le 4 1/2 0/0 de 25 c. au comptant à 99; il s'est tenu pour fin octobre à 99 25. La Banque a monté de 10 à 2,980. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 761 25; le Nord, de 1 25 à 872 50; l'Est, de 5 à 840. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 2 50 à 655. Lyon a monté de 8 75 à 1,013 75; la Méditerranée, de 5 à 867 50; Genève, de 2 50 à 542 50; l'Ouest, de 2 50 à 672 50; Cherbourg, de 2 50 à 525; le Midi, de 1 25 à 622 50; Saint-Germain, de 2 50 à 725: Orléans, de 5 à 1,255. Le Havre s'est tenu à 600; Rouen, à 987 50; le Grand-Central, à 523 75.

Mercredi. — La rente s'est tenue avec fermeté; mais les cours n'ont pas fait de nouveaux progrès en hausse. Il y a eu beaucoup de réalisations de bénéfices. Le 3 0/0 a varié au comptant de 76 10 à 76 30, et à terme de 76 30 à 76 50; le 4 1/2 0/0, de 98 75 à 99 au comptant, et de 99 à 99 20 à terme. La Banque s'est tenue à 2,980. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 762 50; le Nord, de 2 50 à 875; l'Ouest, de 2 50 à 675; le Midi, de 1 25 à 623 75; le Grand-Central, de 1 25 à 525; le Havre, de 5 à 605. Lyon a fléchi de 3 75 à 1,010; la Méditerranée, de 5 à 862 50; Saint-Germain, de 1 25 à 723 75. Rouen s'est tenu à 987 50. Cherbourg a monté de 5 à 530.

Jeudi. — Deux dépêches télégraphiques ont été affichées à la Bourse démentant la nouvelle de la prise de Sébastopol. Le désappointement produit par ces dépêches a déterminé une réaction sur toutes les valeurs, qui sont restées en baisse sur la cote de la veille. La rente 3 0/0 a varié de 76 à 75 50; le 4 1/2 0/0, de 99 à 98 50. La Banque a été cotée à 2,980. Le Crédit mobilier a varié de 755 à 750; le Nord, de 867 50 à 865; l'Est, de 837 50 à 842 50; les nouvelles de l'Est, de 650 à 648 75; Lyon, de 1,005 à 1,000; Orléans, de 1,220 à 1,215, coupon détaché; Rouen, de 987 50 à 985; le Havre, de 570 à 567 50, coupon détaché; l'Ouest, de 655 à 600 coupon détaché; la Méditerranée, de 856 25 à 848 75, coupon détaché; le Grand-Central, de 525 75 à 518 75; le Midi, de 623 75 à 618 75; Genève, de 540 à 535; Cherbourg, de 522 50 à 520; Saint-Germain, de 705 à 700, coupon détaché.

Vendredi. — Les premiers cours de la rente étaient faibles par suite de quelques ventes pour la province et d'une baisse de 1/4 sur les consolidés anglais de 95 1/8; mais la seconde cote de Londres étant venue à 1/8 de reprise, à 95 1/4, nos fonds se sont raffermis. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 75 80 à 75 95, et à terme, de 75 65 à 76 10; le 4 1/2 0/0, de 98 60 à 98 75 au comptant. La Banque s'est tenue à 2,980; le Crédit mobilier, de 755 à 757 70; le Nord, de 870 à 871 25; l'Est, de 832 50 à 840; les nouvelles de l'Est, de 648 75 à 652 50; Lyon, de 1,001 25 à 1,010; Orléans, de 1,215 à 1,217 50. Rouen était à 990; le Havre, à 567 50; le Midi, de 618 75 à 630; le Grand-Central, de 520 à 522 50; Saint-Germain, à 710; Cherbourg, à 525; l'Ouest à 665; la Méditerranée, de 850 à 855

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 30 septembre au 6 octobre 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 30 Compt.	Samedi 30 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
710	943	99	100.000	400	tout	16 fr	janv. juillet	Nord	883 75	883 75	874 25	872 50	872 10	877 50	875 ··	872 50	865 ··	865 ··	874 25	871 25
tout.	138	99	72.000	500	tout	27 fr.50 1er sem.1854	août février	Paris à Rouen	970 25	977 50	967 50	»	967 50	»	967 50	965 ··	965 ··	962 50	960 ··	961 ··
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	595 ··	»	600 ··	600 ··	600 ··	602 50	605 ··	605 ··	570 ··	567 50	567 50	571 25
51	72	95	36.000	500	125	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	297 50	»	297 50	»	»	»	297 50	»	295 ··	»	295 ··	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	517 50	»	522 50	»	535 ··	»	530 ··	525 ··	520 ··	»	535 ··	»
tout	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	Saint-Germain	715 ··	»	722 50	722 50	725 ··	725 ··	723 75	722 50	700 ··	»	710 ··	710 ··
tout.	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	315 ··	»
238	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	665 ··	665 ··	670 ··	671 25	672 50	675 ··	675 ··	672 50	655 ··	655 ··	657 50	665 ··
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	180 ··	»	»	»	»	»	»	»	»	»	185 ··	»
1158	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1238 75	1238 75	1250 ··	1255 ··	1255 ··	1255 ··	1250 ··	1257 50	1215 ··	1212 50	1217 50	1200 ··
	721	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	Est	865 ··	863 75	835 ··	835 ··	840 ··	845 ··	841 25	841 25	832 50	831 25	840 ··	840 ··
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id nouvelles	648 75	647 50	657 50	655 ··	655 ··	656 25	655 ··	653 75	650 ··	648 75	651 50	650 ··
507	512	99	265.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	996 25	995 25	1005 ··	1010 ··	1013 75	1015 ··	1010 ··	1010 ··	1000 ··	1000 ··	1010 ··	1010 ··
»	227	99	80.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	545 ··	545 ··	540 ··	»	543 50	»	542 50	»	535 ··	535 ··	»	»
419	612	99	90.000	500	300	10 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	852 50	855 ··	862 50	866 25	867 50	865 ··	862 50	860 ··	848 75	845 ··	855 ··	855 ··
»	150	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	617 50	615 ··	621 25	622 50	622 50	622 50	623 75	623 75	617 50	615 ··	620 ··	625 ··
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	317 50	»	»	»	250 ··	»	247 50	»	»	»
150	615	99	180.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central	518 75	518 75	523 75	»	523 75	525 ··	525 ··	523 75	518 75	518 75	521 25	521 25
	»	99	50.000	500	200	4 0/0		St-Rambert à Gren.	»	»	»	»	»	»	455 ··	»	»	»	»	»
»	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. an na	mars.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	100.000	500	100	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emm.	465 ··	»	»	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»

(1) Pendant la durée des travaux.

Nombre	Valeur	Somme payée	Intérêts	Époques de jouissance	Noms	Samedi 30 Compt.	Samedi 30 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	75 ··	75 10	75 80	76 10	76 30	76 70	76 30	76 10	75 50	75 70	75 80	76 10
»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	99 75	98 75	98 75	··	100 ··	··	101 ··	99 50	98 50	99 ··	99 75	99 1·
250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	74 90	»	75 05	»	76 15	»	76 25	»	75 75	»	75 85	»
»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	99 65	»	98 75	»	99 ··	»	100 75	»	98 7·	»	98 65	»
[illegible]	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2930 ··	»	2870 ··	»	2900 ··	»	2900 ··	»	2900 ··	»	2910 ··	»
120.000	500	tout	65 25	janvier juillet	Crédit mobilier	742 50	742 50	735 ··	750 25	761 25	768 25	762 50	763 50	750 ··	750 ··	757 50	760 ··
40.000	500	tout	38 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	517 50	»	580 ··	»	582 50	»	585 ··	»	580 ··	»	580 ··	»
60.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	»	»	600 ··	»	605 ··	»	602 50	605 ··	600 ··	600 ··	600 ··	»
100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	D° Obligations Cert.	910 ··	»	»	»	»	»	»	»	910 ··	»	935 ··	»
»	500	100	3 0/0	mai novemb.	D° Obligations de 500	440 ··	»	440 ··	»	440 ··	»	440 ··	»	440 ··	»	440 ··	»
»	100	tout	3 0/0	»	D° 10e d'Obligations	100 ··	»	»	»	»	»	100 ··	»	100 ··	»	100 ··	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 30 septembre au 6 octobre 1854.

Date des emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des Compagnies	30	2	3	4	5	6
1854	130.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	Nord-Boulogne	312 50	313 ··	315 ··	317 50	310 25	317 50
D°.	81.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1010 ··	1025 ··	1025 ··	1020 ··	1017 50	1015 ··
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	515 ··	»	502 50	502 50	502 50	500 ··
1854.	161.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	305 ··	306 25	310 ··	311 25	310 ··	310 ··
D°.	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.	Est	500 ··	500 ··	500 ··	500 ··	500 ··	498 75
1848.	12.378	91 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	Saint-Germain (nouvelles)	»	»	993 ··	»	»	1010
D°.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	Ouest	1012 50	»	1020 ··	1020 ··	1030 ··	»
1853.	17.500	·· ··	1.000	750	1.250	5 0/0	»	D°	D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	1020 ··
1842.	[illegible]	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°	Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
1848.	3.333	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°	D° (Nouvelles 1848)	»	»	»	1025 ··	»	1025 ··
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1852)	311 25	315 ··	315 ··	313 ··	315 ··	315 ··
1854.	150.000	·· ··	275	75	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1854)	312 50	313 75	315 ··	315 ··	315 ··	315 ··
1845.	6.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°	Paris à Rouen	»	»	985 ··	»	»	»
1847.	8.750	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	D° (nouvelles)	»	»	1100 ··	»	»	»
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre	Rouen au Havre	»	985 ··	»	985 ··	»	985 ··
1848.	5.000	67 —	[illegible]	tout.	1.250	[illegible]	D°	janvier juillet.	D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	Grand-Central	293 75	292 50	293 75	293 75	293 75	295 ··
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°	Rhône-et-Loire	»	»	»	»	»	»
18 3.	63.643	99 ··	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°	D° 3 0/0	»	»	»	»	»	»
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 29 septembre au 5 octobre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	29	30	2	3	4	5
Nord	861 ·· à 865 ··	860 ·· à 865 ··	872 50 à 877 50	872 50 à 877 50	872 50 à 875 ··	877 50 à 882 50
Paris à Strasbourg	810 ·· à 815 ··	810 ·· à 815 ··	820 ·· à 825 ··	825 ·· à 830 ··	830 ·· à 835 ··	818 75 à 825 ··
Orléans	1225 ·· à 1250 ··	1215 ·· à 1240 ··	1225 ·· à 1250 ··	1225 ·· à 1250 ··	1225 ·· à 1250 ··	1220 ·· à 1250 ··
Paris à Rouen	965 ·· à 975 ··	965 ·· à 975 ··	990 ·· à 1000 ··	990 ·· à 1000 ··	990 ·· à 1000 ··	990 ·· à 1000 ··
Rouen au Havre	585 ·· à 590 ··	585 ·· à 590 ··	600 ·· à 606 25	600 ·· à 603 75	597 50 à 605 ··	593 75 à 606 25
Lyon	985 ·· à 990 ··	985 ·· à 990 ··	995 ·· à 1002 50	1000 ·· à 1006 25	1005 ·· à 1010 ··	993 75 à 1000 ··
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse [illegible]	500	420 ·	Bras or ... Charbon	1/5000	300	Joyaux Chaumeroy	500	625	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Maritime	12.500	20 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon	500	40	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ... d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	740 ··	Layon et Loire	1/1450	400	Carlsruhe	500	675	— Tricycles	800	475	Union des ports. d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Bonnet et r. m. n. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	15 ··	— Batignollaises	1000	775	Mélusine ... d°	5000	14 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n. p.	»	130	Gaz anglais ... Paris.	2500	5450	Compagnie générale	500	620	Sécurité ... d°	5000	25 0/0 b.
Sambre française	1.000	1200	Montchanin Charbon.	5000	»	— français ... Paris.	500	1025	Lutéciennes	500	620	Sauvegarde ... d°	5000	6 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	215 ··	Azincourt ... Charbon.	1/1500	1200 ··	— parisien	1000	1175	Sylphides	500	510	Océan ... d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes ... Asph.	1000	300 ··	— Lacarrière. Paris	500	1000	Dorées	500	1.5	Chambre ... d°	5000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	500 ··	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Belleville	500	1200	Echarcon (papeterie)	1000	1400	Indemnité ... d°	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1200	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	400	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ... d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	375	395 ··	Aveyron ... Forges.	5000	4100	— Ouest ... Passy.	500	675	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	390 ··	Aubin ... Forges.	500	490	— Est ... Vincennes.	500	»	Le Siècle	remb	400	Générale ... d°	5000	650 0/0 b.
Eschweiler ... Zinc.	750	650	Maubeuge ... Forges.	500	451	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon	250	218 ··	Union ... d°	5000	4 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1150 ··	Alais ... Forges	5000	1750	— Caen	1000	300 ··	Palais de l'Industrie	100	115 ··	France ... d°	5000	34 0/0 b.
[illegible] ... Cuivre.	100	60	Châtillon ... Forges.	500	165	— Amiens	500	461	Glaces de St-Gobain.	7.500	22400	Phénix ... d°	1000	[illegible]
Mouzaïa (Algérie)	500	41 ··	Herserange ... Forges.	500	75 ··	— Versailles	1000	[illegible]	— de Montluçon	500	[illegible]	Providence ... d°	2500	25 0/0 b.
Carmaux (houill.)	100	45	Monceaux ... Forges.	1000	1000	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1.000	Urbaine ... d°	5000	65 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/80.000	611 ··	[illegible] ... Forges.	1000	1250	— Cie centrale	500	405	— d'Aix-la-Chapelle	375	375 ··	Confiance ... d°	[illegible]	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/240.000	800 ··	Loire et Ardèche Forg.	5000	5125 ··	Mess. imp. serv. mar.	5000	850	Lin Maberly	500	725	Soleil ... d°	5000	60 0/0 b.
Rhône-et-Loire Charbon.	500	251	Espérance ... Forges.	1000	1000	— voitures	1000	1000	— Cohin	500	545	Nord ... d°	1000	[illegible] 0/0 b.
Blanzy ... Charbon	500	»	Montigny ... Forges.	500	570 ··	— Caillard	1000	[illegible]	— Pont-Remy	»	500	Globe ... d°	5000	pair
Chazotte ... Charbon.	1/3306	545	Septèmes ... Usine.	250	150	Gondoles parisiennes	80	140	— Gamaches	500	245	Nationale ... Vie.	5000	[illegible] 0/0 b.
Charbonnages belges	500	416 25	Phénix ... Usine.	750	845 ex c.	Omnibus (Entr. gén.)	1000	[illegible]	Richer ... Vidanges.	500	250	Générale ... d°	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	300	Cail ... Usine.	500	850 ··	— ch. de fer	300	225	Herbet ... Sucrerie.	500	500	Union ... d°	5000	7 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	150	Caré ... Usine.	250	250 ··	— Favorites	800	1880	Scarpe ... d°	250	230	Phénix ... d°	5000	3 0/0 p.

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 738. — 13e ANNÉE. — N° 41. — SAMEDI, 14 OCTOBRE 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

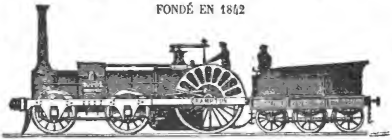
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Etranger........	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

On n'a pas reçu cette semaine de nouvelles décisives du théâtre de la guerre; mais la Bourse est tellement convaincue du succès des armes françaises en Orient, qu'elle opère en toute confiance et maintient les cours au niveau où les avait portés la nouvelle prématurée de la prise de Sébastopol.

Le caractère français aime les positions nettes; rien ne l'abat et l'affaiblit comme le doute, l'incertain; rien ne lui donne plus de vigueur et d'énergie qu'un but assigné à l'avance, bien sûr qu'il est de l'atteindre.

Cette disposition de l'esprit national se retrouve à la Bourse comme partout ailleurs. L'année dernière, à pareille époque, par exemple, on était encore engourdi par les espérances de la diplomatie; on ne voyait pas clair devant soi. Aujourd'hui, au contraire, on sait où l'on va; on sait qu'on a la guerre. On a déjà eu deux succès; un troisième est regardé comme indubitable. Il ne terminera pas la question, mais il rend la position meilleure, il prépare l'avenir. Aussi voyez la comparaison des cours aux deux époques.

Valeurs.	*Cours du 12 octobre.* 1853.	1854.
3 0/0,	72 65	76 35
Crédit mobilier,	707 50	763 75
Orléans,	1,150 »	1,215 »
Rouen,	1,005 »	987 50
Havre,	487 50	570 »
Nord,	827 50	875 »
Est,	(1)	(1)
Lyon,	887 50	1,040 »
Méditerranée,	725 »	863 75
Midi,	590 »	622 50
Ouest,	695 »	670 »
Cherbourg,	582 50	522 50
Grand-Central,	517 50	520 »
Genève,	505 »	540 »

(1) Au 12 octobre 1853, les actions de Strasbourg, avec tous leurs droits, étaient cotées. . . . 910 »
Au 12 octobre, les actions anciennes de l'Est se négocient à 847 50
et les nouvelles avec une prime de. 162 50

Dans cette comparaison, les valeurs de la fusion normande figurent seules en baisse, en raison précisément de l'incertitude qui règne sur l'époque où cette affaire se terminera. Toutes les autres valeurs sont en assez forte hausse.

La netteté de la situation actuelle explique et justifie très-bien cette grande fermeté des cours. L'année dernière, outre la question extérieure, on était encore en présence d'une inconnue : les conséquences de la mauvaise récolte. Tous ces nuages ont disparu de notre horizon; la guerre, une fois déclarée, a été conduite avec une vigueur merveilleuse, et nous a rapproché du but final de toute guerre : la paix; le déficit de la récolte a été comblé et les sacrifices ont été moins grands qu'on ne le craignait.

— Ce qui se passe à la Bourse, nous le retrouvons dans les affaires proprement dites, autant du moins que leur situation peut être établie d'après le bilan de la Banque au 12 octobre, comparé au bilan des mois antérieurs.

1854.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publ.	Avances sur chem. de fer.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.
Janvier.	295	403	43	85	643	48	153
Février.	281	411	38	63	624	56	153
Mars.	292	381	34	64	599	60	157
Avril.	369	382	29	56	595	77	202
Mai.	409	336	26	51	590	75	167
Juin.	470	292	25	49	583	86	206
Juillet.	481	275	25	52	601	68	143
Août.	474	260	24	53	609	63	176
Septembre.	488	241	25	53	[illegible]	70	149
Octobre	**477**	**255**	**27**	**57**	**633**	**45**	**141**

Ainsi, du 14 septembre au 12 octobre, il y a eu :

Diminution d'espèces de 21 millions.
Augmentation du portefeuille de 14 millions.
— des avances sur effets publics de 2 millions.
— des avances sur chemins de fer de 4 millions.
— des billets en circulation de 27 millions.
Diminution du compte courant du Trésor de 25 millions.
— des comptes courants particuliers de 8 millions.

La spéculation a pris peu de part aux changements survenus dans la situation de la Banque, les prêts de toute nature n'ayant augmenté que de 6 millions. Le progrès du portefeuille est plus considérable et marque, on doit l'espérer, le point de départ d'une reprise qui a bien de la marge devant elle pour atteindre au chiffre du commencement de l'année.

L'élévation du prix des reports à la dernière liquidation explique à la fois l'accroissement des avances et la réduction des comptes courants. Quant à la diminution du crédit du compte du Trésor à la Banque, elle a sa cause dans le paiement du semestre de l'ancien 5 0/0 depuis le 22 septembre dernier.

— La situation financière de l'Angleterre n'est pas moins bonne que la nôtre ; elle permet même à nos voisins de réduire leurs dettes, ce que nous ne sommes pas encore parvenus à faire. L'exercice clos le 5 juillet dernier a présenté un excédant des recettes sur les dépenses de 1,058,678 l. st., dont le quart a été appliqué au rachat d'une partie des dettes antérieures.

Les recettes courantes présentent également une amélioration nette sur l'exercice 1853.

— La Compagnie de l'Est a commencé cette semaine à recevoir les demandes de ses actionnaires pour la souscription au nouvel emprunt de 125,000 obligations. Nous consacrons plus loin un article spécial à cette opération, et nous publions une nouvelle annonce de la Compagnie fixant au 1er décembre prochain le point de départ de la jouissance des obligations que l'on souscrit en ce moment.

— La Société générale de Crédit mobilier a informé les porteurs d'actions nouvelles de l'Est qui ont eu recours à son intermédiaire pour effectuer leurs versements, que le délai de remboursement de ces avances, fixé au 20 octobre, est prorogé de six mois. Cette mesure, concertée avec la Compagnie de l'Est et déjà annoncée par nous, permettra à un plus grand nombre d'actionnaires d'user de leur droit de souscription à l'emprunt.

— Les recettes de la semaine que nous publions aujourd'hui sont plus favorables que les précédentes ; nous n'avons plus que trois chemins en diminution ; tous les autres, et notamment le Grand-Central et le Lyon, sont en progrès très-notables.

Voici, du reste, le classement des différents chemins par ordre de mouvement dans leurs recettes *kilométriques* :

Augmentation.	
Grand-Central,	18.4 0/0.
Lyon,	12.1 0/0.
Nord,	6.8 0/0.
Orléans,	5.0 0/0.
Est,	3.6 0/0.
Ouest,	3.1 0/0.
Diminution.	
Rouen,	0.2 0/0.
Havre,	6.8 0/0.
Méditerranée,	15.9 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

Emission d'un emprunt de 125,000 obligations.

La souscription au nouvel emprunt de la Compagnie des chemins de fer de l'Est s'est ouverte le 10 octobre, sous les auspices les plus favorables ; l'affluence des actionnaires qui veulent user de leur droit est telle dès les premiers jours, que le placement complet est non seulement assuré, mais encore chacun n'en aura pas autant qu'il en demande.

On sait, en effet, que le droit de souscrire les 125,000 obligations nouvelles est exclusivement réservé aux porteurs des actions de la Compagnie. Or, le nombre des actions n'est pas moindre de 500,000, de telle sorte que si tous les actionnaires usaient de leur droit, ils ne pourraient avoir qu'une seule obligation pour quatre actions représentées. On a prévu cependant que quelques actionnaires, absents ou empêchés, ne souscriraient pas dans le délai fixé, délai qui expire le 20 octobre, et c'est pour cela qu'il a été décidé que les obligations qui ne seraient pas absorbées par la première répartition de 1 pour 4 actions, seraient attribuées, au prorata de leurs demandes et de leurs actions, aux souscripteurs qui auraient dépassé la proportion exacte de 1 contre 4.

Nous ne pouvons qu'applaudir à cette mesure, qui réserve aux actionnaires de la Compagnie les avantages inhérents à la souscription de l'emprunt : aussi ne sommes nous pas surpris qu'ils aient hâte d'en profiter. Toutefois, il nous semble que l'on aurait pu réserver une part dans l'opération aux porteurs des obligations déjà émises par les Compagnies. Si les prêteurs ne peuvent avoir les mêmes droits que les actionnaires puisqu'ils ne courent pas les mêmes chances, ils ne sont pas cependant tout à fait étrangers à l'affaire, et nous croyons qu'il y aurait justice à les admettre au moins pour une part dans la souscription des nouveaux emprunts. Il est trop tard aujourd'hui pour l'emprunt de la Compagnie de l'Est; mais nous insistons pour que dans les appels futurs que les grandes Compagnies pourront avoir à faire pour l'achèvement de leurs travaux, comme Orléans, Lyon, le Nord, etc., une part soit réservée pour les porteurs d'obligations.

Dans son premier avis, que nous avons inséré dans notre précédent numéro, la Compagnie de l'Est n'avait pas fait connaître le point de départ de la jouissance des intérêts des nouvelles obligations. Une seconde annonce, adressée le lendemain aux autres journaux et que nous publions aujourd'hui, fixe l'époque de cette jouissance au 1er décembre prochain.

D'après cela, voici comment on doit calculer le prix effectif des nouvelles obligations de l'Est, par rapport aux anciennes :

Les obligations nouvelles sont émises à	480 »
La bonification de 3 0/0 d'intérêt offerte par la Compagnie pour les versements qui seront escomptés, diminue ce prix de	5 40
Le prix net pour les souscripteurs est de	474 60
Le cours de clôture des anciennes obligations de l'Est à la bourse de jeudi était de	495 »
Il faut en déduire le coupon de 12 fr. 50 c. payable le 1er décembre, soit.	12 50
Le prix net actuel est donc de	482 50
D'où il résulte, pour les souscripteurs des nouvelles obligations, un bénéfice de.	7 90

par obligation. — Il n'y a donc plus à s'étonner après cela ni de l'empressement des actionnaires à souscrire l'emprunt, ni de la prime qu'obtiennent dès à présent les obligations nouvelles; seulement, nous trouvons exagérée la baisse que subissent les obligations anciennes.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

LIGNE DE MULHOUSE. — APPROBATION DES TRACÉS.

Pendant que les actionnaires de l'Est se pressent de répondre à l'appel de la Compagnie et de souscrire l'emprunt dont les fonds doivent servir aux travaux de la ligne de Mulhouse, l'autorité supérieure approuve les plans de la Compagnie et les entrepreneurs se mettent à l'œuvre.

Nous espérons pouvoir publier régulièrement, d'après des pièces officielles, l'état d'avancement des travaux. Pour aujourd'hui, nous nous bornerons à faire connaître la situation des études définitives.

Les tracés sont approuvés dans les départements :

1° De la Seine,
De Seine et Oise,
De Seine et Marne,
Pour la section comprise entre la limite de Seine-et-Oise et Gretz, près Tournan ;

2° Dans le département de l'Aube, pour la portion de la ligne comprise entre Troyes et la limite de la Haute-Marne;

3° Dans le département de la Haute-Marne, pour la portion comprise depuis la limite de l'Aube jusqu'à Chaumont;

4° Dans le département de la Haute-Saône, pour la section comprise entre Vesoul et la limite du Haut-Rhin;

5° Dans le département du Haut-Rhin, pour la portion comprise entre la limite de la Haute-Saône et le chemin de Bâle, près Mulhouse.

Sur tous ces points, le tracé général est absolument conforme au texte du décret du 17 août 1853.

Entre Langres et Vesoul, les enquêtes prescrites par le titre 1er de la loi d'expropriation sont terminées ainsi que les conférences entre les ingénieurs civils et militaires, ce qui permet de compter sur une très-prochaine approbation des plans de cette section.

D'après cela, il ne reste plus en suspens que la section comprise entre Gretz et la ligne de Montereau, retardée par quelques études complémentaires demandées par la ville de Provins. Nous espérons que la solution ne se fera pas attendre et qu'elle satisfera tous les intérêts légitimes, notamment sans sacrifier ceux des actionnaires du chemin de Provins aux Ormes.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de Lyon à la Méditerranée.

BRUITS DE FUSION.

On a fait circuler de nouveau cette semaine le bruit que des négociations étaient reprises entre la Compagnie de Lyon et celle de Méditerranée pour arriver à une fusion des deux lignes.

Nous sommes en mesure de démentir ce bruit de la manière la plus formelle. Aucun rapprochement de la nature de celui dont on parle n'a eu lieu dans ces derniers temps, et pour peu que l'on tienne compte des circonstances et de la situation présente des deux entreprises, on concevra facilement qu'il en doit être ainsi.

Lorsqu'il a été question de la fusion, au commencement de l'année, la Méditerranée voulait y être admise à égalité avec Lyon.

De son côté, la Compagnie de Lyon voulait maintenir un écart considérable dans les bases de la reprise des actions des deux lignes.

C'est seulement par compromis et pour couper la différence en deux, que des personnes étrangères aux deux Compagnies pensèrent alors que l'on pourrait traiter avec un écart de 50 fr. en faveur du Lyon; mais ni cette Compagnie, ni celle de la Méditerranée, n'acceptèrent cet arrangement.

Les faits qui se sont passés depuis lors, ceux qui se produisent tous les jours, sont-ils de nature à rapprocher les deux Compagnies et à modifier leurs prétentions au point de les mettre d'accord? Nullement.

L'écart des prix à la Bourse n'est ni de 50 fr. ni de 100 fr.; il est de 175 fr.

La marche des recettes des deux lignes n'a rien non plus qui porte à la fusion.

La ligne de Lyon, presque complète, voit ses produits totaux et kilométriques augmenter dans une proportion notable.

Le chemin de la Méditerranée, au contraire, ouvert seulement jusqu'à Valence, arrêté dans ses travaux par le manque des rails, atteint dans son exploitation par le fléau qui a désolé le midi de la France, voit ses recettes de 1854 tomber de 15 à 20 0/0 au-dessous de celles de 1853.

Vient enfin la différence des dividendes.

Outre les bénéfices d'une exploitation en progrès, Lyon a des réserves et des dividendes brillants à distribuer, tandis que la Méditerranée a des annuités plus fortes à servir aux chemins rachetés, des intérêts plus considérables à prélever sur ses bénéfices, et enfin des dividendes presque nuls.

Toutes les circonstances se réunissent donc pour rendre impossible aujourd'hui une fusion sur des bases également acceptables par les deux parties. L'avenir modifiera sans doute ces situations relatives; mais pour le moment, nous le répétons, il n'y a rien de fait, et l'on ne songe même pas à ouvrir des négociations qui ne sauraient aboutir. — C'est là ce dont le public doit se bien pénétrer s'il veut éviter des mécomptes.

F. SOLAR.

Chemin de fer de Lyon.

NOMINATION D'UN DIRECTEUR.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon vient d'appeler aux fonctions de directeur M. l'ingénieur en chef Chaperon en remplacement de M. Jullien, dont nous avons annoncé la démission.

M. Chaperon s'est fait connaître depuis longtemps par la direction de travaux importants sur nos principales lignes de chemins de fer. Il a été chargé, comme ingénieur en chef, de la section de Montereau à Montbard et de la section de Chalon à Lyon qui vient d'être livrée à la circulation.

La nomination de M. Chaperon assure au chemin de fer de Lyon le concours d'une haute intelligence et d'un dévouement éprouvé aux intérêts de cette grande ligne.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon.

TRAFIC.

Nous lisons dans la *Gazette de Lyon* du 6 octobre :

« Jamais les eaux de la Saône n'ont été si basses. Malgré l'immense quantité de sable enlevée près de Lyon pour les remblais du chemin de fer, malgré les montagnes de sable enlevées par la drague dans les environs de Mâcon, on aperçoit presque partout le fond de la rivière, et la navigation est des plus difficiles.

» Un vaste radeau, engravé au milieu de la Saône, a arrêté le bateau le *Zéphyr*, qui n'a pu arriver à Lyon le même jour.

» Les bas prix des bateaux et la facilité qu'ils offrent pour toutes les relations du littoral conserveront encore longtemps aux vapeurs un grand nombre de voyageurs.

» Le chemin de fer n'en fait pas moins de bonnes recettes, ce qui prouve que plus il y a de moyens de communication, plus il y a de voyageurs.

» Les étrangers attirés à la foire de Mâcon étaient si nombreux, qu'après avoir rempli tous les wagons de toutes les classes, beaucoup de voyageurs se disputaient encore des places dans les wagons destinés à transporter le bétail. »

Les recettes que nous publions cette semaine sont en effet très-considérables; elles atteignent 713,802 fr., et dépassent celles de la semaine correspondante de l'année dernière de 232,800 fr.

La recette kilométrique ne s'améliore pas d'une manière moins sensible; l'augmentation en faveur de 1854, pour la semaine arrêtée au 7 octobre, est de plus de 12 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les Chemins de fer en Belgique.

TARIFS ET VITESSE.

Times is money.

Une visite aux locomotives Enghert, en construction à Seraing, m'a procuré l'occasion de faire quelques comparaisons intéressantes sur l'exploitation des chemins de fer en Belgique et en France.

Les chemins belges, ou du moins les plus anciens et les plus importants : les lignes internationales de Quiévrain à Anvers, par Bruxelles et Malines, et d'Ostende à la frontière prussienne par Malines, Liége et Verviers, appartiennent à l'Etat, qui les a fait construire et en a conservé l'exploitation. Je n'ai pas sous les yeux les comptes rendus annuels des dépenses d'établissement et des produits nets, et mon intention, pour le moment du moins, n'est pas de juger le système d'après ses résultats financiers pour le Trésor; je veux seulement constater quelques faits relatifs à l'état actuel de l'exploitation et aux principes qui dirigent l'organisation du service des trains et la fixation des tarifs.

Ces principes, qui règlent les rapports immédiats des chemins de fer de l'Etat avec le public, ne sont pas du tout, comme on pourrait le supposer en France, des principes de gratuité; nulle part, au contraire, même en Angleterre, le principe des « tarifs rémunérateurs » et celui de la « rémunération proportionnelle aux services » ne sont appliqués avec plus de soin et de rigueur.

Tandis qu'en France les corps constitués,

les conseils généraux et communaux, les chambres consultatives, ne cessent de solliciter le gouvernement d'imposer de nouvelles charges aux Compagnies, d'entraver leur exploitation; en Belgique, le gouvernement, propriétaire des chemins de fer, rompt en visière à tous ces systèmes communistes d'assistance officielle et de services gratuits, fait payer les choses ce qu'elles valent, et n'hésite pas à combiner ses services en vue d'obliger le public à payer les places les plus chères.

Il suffit, pour s'en convaincre, de comparer le *Guide officiel des voyag urs* dans les deux pays, en France et en Belgique.

De Bruxelles à Quiévrain, par exemple, il y a chaque jour cinq trains de voyageurs; mais voici comment ils sont composés :

Un *express*, venant jusqu'à Paris, et ne contenant que des voitures de 1re classe;

Un *express*, venant jusqu'à Paris, et contenant des voitures de 1re et de 2e classe;

Un ordinaire, venant jusqu'à Paris, et ne contenant pas de voitures de 3e classe;

Deux ordinaires, n'allant pas plus loin que Valenciennes, et contenant seuls des voitures des trois classes.

Les trois premiers trains correspondent donc seuls avec les trains français, de telle sorte que les voyageurs de 3e classe ne peuvent pas venir directement de Bruxelles à Paris; il leur faut à toute force prendre des places de 2e classe, au moins jusqu'à Quiévrain.

La Compagnie du Nord, en effet, est plus libérale dans l'organisation de ses services; elle offre la correspondance directe à quatre trains et des places de 3e classe aux voyageurs de seconde arrivant de Belgique par le train ordinaire de nuit.

Le gouvernement belge, on le voit, ne se pique pas de faire de la popularité aux dépens de ses finances. Il a des tarifs un peu plus faibles que les tarifs français; mais il s'arrange, par la combinaison de ses trains et de ses correspondances, de manière à diminuer la proportion des voyageurs de troisième.

Le calcul des tarifs n'a d'ailleurs rien de rigoureux, ainsi qu'on peut le voir par quelques exemples.

Les bases du tarif, pour les trains ordinaires, sont les suivantes :

8 centimes par kilomètre pour la 1re classe.
6 id. id. 2e —
4 id. id. 3e —

Ce qui n'empêche pas de faire payer, pour les 30 kilom. de Bruxelles à Braine le-Comte,

2 fr. 50	en première, au lieu de	2 fr.	40
2	» en seconde, au lieu de	1	80
1	25 en troisième, au lieu de	1	20

Les bases du tarif ne sont pas observées davantage pour les très-petites distances entre les stations intermédiaires; il y a un minimum de perception déterminé, au-dessous duquel on ne descend pas, quelle que soit la longueur parcourue. Ce minimum est de 20 centimes pour la troisième classe, de 40 centimes pour la seconde et de 80 centimes pour la première. C'est ainsi que les 4 kilom. qui séparent Bruxelles de la station de Forest ressortent, pour les voyageurs de première, à 20 centimes par kilomètre, pour ceux de seconde, à 7 centimes 1/2, et pour ceux de troisième, à 5 centimes. — Je ne critique pas, je constate.

Le tarif belge, de 4, 6 et 8 centimes, est celui des *trains ordinaires;* il est inférieur aux tarifs français dont la base générale est :

0,055 pour la 3e	Plus l'impôt du dixième sur la portion du tarif correspondant au transport. Cet impôt est perçu pour le compte de l'Etat; les Compagnies n'en profitent pas.
0,075 pour la 2e	
0,10 pour la 1re	

Mais cette modicité de tarif est plus apparente que réelle; il faut savoir, en effet, quel service on obtient pour ce prix.

Les trains ordinaires, en Belgique, sont presque toujours d'un parcours limité; ils ne vont pas plus d'une fois par jour d'une extrémité à l'autre des lignes.

Lorsqu'ils comprennent des voitures des trois classes, ils ne correspondent que rarement avec les services latéraux ou internationaux.

Enfin, leur vitesse est en rapport avec le prix payé.

De Bruxelles à Verviers, par exemple, il y a 139 kilomètres; le train ordinaire, partant de Bruxelles à 7 heures 45 du matin, arrive à Verviers à midi 50 m.; la durée du trajet est donc de 5 h. 5 m., soit une vitesse moyenne, temps d'arrêt compris, de 27,340 mètres à l'heure.

Entre Bruxelles et Liége il a 114 kilomètres; la durée du trajet est de 3 h. 45 m., soit une vitesse moyenne de 30,400 mètres à l'heure.

Entre Bruxelles et Braine-le-Comte il y a 30 kilomètres; la durée du trajet est de 1 h. 10 m., soit une vitesse moyenne de 25,714 mètres à l'heure.

Entre Bruxelles et Quievrain il y a 80 kilomètres; la durée du trajet est de 3 heures, soit une vitesse moyenne de 26,666 mètres à l'heure.

Il est évident qu'avec des vitesses semblables, tout en tenant compte des inconvénients déjà signalés de parcours limités, de correspondances imparfaites, les tarifs légaux de 4, 6 et 8 centimes sont très-suffisants.

En France, les tarifs sont plus élevés, mais aussi la vitesse est beaucoup plus grande; or, la vitesse coûte aux Compagnies par l'accroissement des frais de traction, en même temps qu'elle profite aux voyageurs en leur procurant des économies de temps et de dépenses d'auberge et de couchage.

De Paris à Quiévrain, il y a 289 kilom. La durée du trajet par trains ordinaires contenant des voitures de trois classes, est de 7 h. 35 m., ce qui donne une vitesse moyenne de 38,549 mètres à l'heure.

La vitesse moyenne des trains ordinaires belges étant de 27,818 mètres à l'heure, la supériorité de vitesse pour la France est de 38 0/0

La différence des tarifs est seulement de 25 0/0

D'où il résulte un avantage de 13 0/0 dans les services rendus au public français par la Compagnie du Nord, sur les services rendus au public belge par son gouvernement.

L'avantage que je viens de constater pour les trains ordinaires est tout aussi grand, s'il n'est pas plus considérable encore, pour les trains dits *express*.

Pour une vitesse de très peu supérieure à celle de nos trains ordinaires, vitesse qui est obtenue principalement par la suppression des arrêts sur un grand nombre de points intermédiaires, les express belges augmentent leurs prix de 20 à 25 0/0, et excluent de la composition des trains les voitures de 3e classe d'une manière absolue, et même les voitures de 2e dans plusieurs cas.

Le principe de la rémunération proportionnelle aux services, de l'augmentation de prix pour une vitesse plus grande, n'est pas admis en France : c'est un tort. Le gouvernement belge l'a emprunté à l'industrie anglaise, et il a eu parfaitement raison. La vitesse, c'est du luxe; que ceux qui veulent en jouir la paie : rien de plus juste.

Le tarif des trains *express*, en Belgique, varie entre 10 c. et 10 c. 1/2 pour la 1re classe, et entre 7 c. 1/2 et 8 c. 1/2 pour la seconde. C'est donc un peu plus élevé qu'en France, et cependant la vitesse est beaucoup moindre.

De Paris à Quiévrain, par l'*express*, les 289 kil. sont parcourus en 5 h. 50 m., y compris 20 minutes d'arrêt pour déjeuner à Amiens, 10 m. à Valenciennes, et toutes les prises d'eau. C'est une vitesse moyenne, tout compris, de 49,540 mètres à l'heure.

Le même train, continuant sur le territoire belge, et remorqué par des machines et des mécaniciens belges, emploie 1 h. 50 m. pour franchir 80 kilomètres, sans autre arrêt qu'une prise d'eau à Mons; la vitesse moyenne est ainsi seulement de 43,636 mètres à l'heure, ou 13 0/0 de moins qu'en France; et j'insiste sur ce point, que le train belge n'a qu'un arrêt, tandis que le train français en a six ou huit et qu'il accorde 20 minutes aux voyageurs pour déjeuner. Si l'on retranchait seulement ces 20 minutes, la vitesse moyenne, y compris les autres arrêts, ressortirait à 52 kil. 5 à l'heure, et la différence avec la Belgique serait de plus de 20 0/0.

Je ne veux pas pousser plus loin cette comparaison; j'ajouterai seulement qu'en France les voyageurs jouissent d'une franchise de bagages de 30 kilogr. en sus des sacs de nuit, valises et objets divers qu'ils gardent avec eux, ce qui diminue effectivement le tarif du prix des places. En Belgique, au contraire, et c'est encore là un principe équitable, il n'y a de tolérance que pour les objets peu volumineux que l'on peut garder avec soi; tout le surplus est soumis à la taxe. Si donc on suppose un voyageur ayant 30 kilogr. de bagages en sus des objets qu'il garde vers lui, il ne paiera en France que 10 centimes d'enregistrement, mais en Belgique ses bagages seront tarifés comme articles de messageries et le prix de sa place sera augmenté ainsi de plus de 1 centime par kilomètre.

L'esprit critique est constamment éveillé en France, et il m'arrive bien rarement de faire un trajet de quelques kilomètres en chemin de fer sans entendre des réquisitoires contre les Compagnies. J'engage fort les personnes qui condamnent si facilement à comparer de bonne foi, et dans toutes ses parties, l'exploitation des chemins français à celle des chemins anglais, belges et prussiens, et je suis assuré qu'ils deviendront plus indulgents.

AD. BLAISE (des Vosges).

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 12 octobre 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	325,990,855 95
Numéraire dans les succursales.	181,085,336 »
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	369,317 97
Portefeuille de Paris, dont 55,714,495 fr. 21 provenant des succursales....	110,289,371 89
Portefeuille des succursales, effets sur place............	145,126,398 »
Avances sur lingots et monnaies	765,600 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	805,833 »
Avances sur effets publics français....................	20,939,836 40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	5,982,100 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	42,705,400 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales...........	14,414,400 »
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848...............	65,000,000 »
Rentes de la réserve	10,000,000 »
Rentes, fonds disponibles.....	55,448,559 82
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	3,809,320 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	832,451 20
Divers.....................	74,084 13
	957,636,064 06

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000 »
Réserve de la Banque.........	12,980,750 14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque.............	486,440,800 »
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	146,132,250 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	5,898,752 91
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	10,974,420 »
Compte courant du Trésor créditeur...................	45,292,593 49
Comptes courants de Paris....	112,624,300 58
Comptes courants dans les succursales..................	28,036,835 »
Dividendes à payer..........	794,511 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	4,116,843 81
Droits de garde.	17,856 05
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	916,488 68
Effets en souffrance.........	183,107 88
Divers....................	7,976,815 27
	957,636,064 06

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,
Comte D'ARGOUT.

L'approvisionnement de Paris par les chemins de fer.

La *Revue municipale* a publié, sous le titre qui précède, une appréciation pleine d'intérêt des services éminents rendus par les chemins de fer à l'approvisionnement de Paris.

Le point de vue auquel l'auteur s'est placé étant tout spécial, son article n'envisage la question que d'une manière incomplète. En l'examinant d'une manière plus générale, en recherchant l'influence exercée sur les progrès de l'agriculture, sur les revenus de la propriété foncière, sur les bénéfices des cultivateurs et sur les produits de l'impôt par le seul fait de l'extension du réseau d'approvisionnement de la capitale, on arriverait à des résultats bien autrement considérables.

Ce ne serait pas tout d'ailleurs ; ce qui est vrai de Paris l'est également de tous les autres grands centres de consommation : de là, une nouvelle somme de services rendus par les chemins de fer partout où ils pénètrent, de nouvelles sources ouvertes au travail et au commerce, de nouvelles richesses créées et mises en valeur par le seul fait de leur entrée dans la circulation.

Tel qu'il est néanmoins, et malgré l'étroitesse des limites dans lesquelles l'auteur s'est renfermé, son travail est instructif et sera lu avec plaisir par nos lecteurs ; c'est à ce titre et sous les réserves énoncées plus haut que nous le reproduisons. (1).

AD. BLAISE (des Vosges.)

Depuis deux années environ, la vie à Paris est devenue dispendieuse par suite du renchérissement prononcé de tous les objets de première nécessité et de consommation journalière. Des circonstances exceptionnelles sont les causes de cette crise fâcheuse. Cet état de choses, grâce aux sages mesures prises par l'autorité, tend chaque jour à disparaître. Les communications et les échanges rendus plus rapides et plus nombreux par nos nouveaux moyens de transport ; l'achèvement prochain de nos grandes lignes ferrées, reliant le Nord au Midi, doivent, dans un avenir peu éloigné, réaliser pour Paris et les grands centres le problème de *la vie à bon marché.*

Nous croyons utile, au point de vue de l'approvisionnement de la ville, de nous livrer à ce propos à quelques aperçus sur les chemins de fer, sur les facilités pour le chargement de toutes espèces de marchandises qu'offre leur matériel si varié, sur les quantités toujours croissantes de denrées approvisionnant les halles et marchés de Paris, et sur les services que peuvent rendre et qu'ont déjà rendus, en ces moments difficiles, les administrations de nos grandes lignes.

Il n'est pas besoin de rappeler ici que, dans la crise occasionnée en 1846 et 1847 par la cherté des grains, tous les conseils d'administration de nos chemins de fer ont véhiculé promptement d'énormes quantités de grains et farines, et ont tous fait de notables réductions sur leurs prix de transport. Les entrepreneurs eux-mêmes des bateaux du Rhône ne purent résister à l'impulsion donnée par ce grand exemple, et abaissèrent aussi leurs tarifs. Tout le monde sait qu'à cette époque les grains et farines vinrent affluer de tous côtés sur Paris et les grands centres, les uns venant d'Odessa par Marseille, les autres des Etats-Unis par le Havre et Anvers.

Les mêmes faits viennent de se reproduire depuis dix mois ; abaissement généreux de leurs tarifs de la part de toutes les Compagnies, transports de quantités très-fortes de grains et farines promptement réalisés, tels sont les faits présents à tous et qui ont contribué, avec les efforts du gouvernement, à dominer la crise provenant du peu d'abondance de la dernière récolte.

Devant cette rapidité merveilleuse d'échanges, ces masses de denrées alimentaires rayonnant sur les grands centres, il est un fait incontestable pour nous et hors de doute :

La famine est désormais impossible en Europe!

Et qu'on ne croie pas cette assertion téméraire, pour peu qu'on veuille y réfléchir. Supposons une très-mauvaise année et qu'une partie de l'Europe soit privée de récoltes. Ce serait un grand malheur, auquel remédieraient les contrées favorisées en faisant *promptement* (ce qui est le point essentiel) circuler les grains vers celles qui en seraient tout à fait dépourvues. Allons plus loin et admettons, hypothèse exagérée, que toutes les parties de l'Europe soient, dans une année, frappées de stérilité : n'aurions-nous pas, pour obvier à cette calamité, cette jeune Amérique aux vastes plaines, produisant plus qu'elle ne consomme, et nous versant, au besoin, avec ses services organisés de bateaux à vapeur et nos chemins de fer, ses grains en sacs et ses farines en tonneaux ?

En 1852 déjà, une partie des blés de la Beauce et de la Brie partait par le chemin de fer de Rouen pour Londres, où, grâce à la liberté commerciale inaugurée par le célèbre ministre Robert Peel, ils maintenaient les cours et apportaient l'abondance sur les marchés anglais.

Et pour donner un exemple de cette rapidité de transports, qui est une condition essentielle pour combler les déficits en grains dans les pays frappés de stérilité et pour régulariser les cours en empêchant les prix de s'élever sans raison, nous citerons encore les années 1852

(1) Voir dans notre dernier numéro l'article spécial que nous avons consacré à l'examen du livre de M. de Lavergne sur l'*Economie rurale de l'Angleterre.*

et 1853. Une très-grande partie des récoltes provenant des contrées traversées par les chemins de Rouen, Orléans, Strasbourg, affluèrent alors toutes par la voie de la ligne du Nord sur les provinces rhénanes qui manquaient de grains, à la suite d'une mauvaise année.

Ce ne sont pas d'ailleurs, comme autrefois, les questions de matériel et de véhicules qui peuvent arrêter ou ralentir ces grandes expéditions de céréales adressées d'un point du monde à l'autre. La navigation à vapeur est en mesure, et ses nouvelles constructions lui permettent, comme à celle à voiles, d'énormes tonnages.

On n'a pas oublié qu'en 1847 les administrations des chemins du Nord et de Rouen ne reculèrent point devant la nécessité, et transformèrent en wagons destinés à recevoir les céréales une partie de leurs wagons à voyageurs de deuxième et de troisième classe.

Si nous laissons de côté ces considérations générales, pour nous occuper des arrivages en denrées destinées à nos halles et marchés, on verra que, depuis dix ans, ces transports ont eu chaque année un accroissement notable.

Les chemins de fer ont d'ailleurs toutes les conditions voulues pour ces expéditions. Tous ont des véhicules spécialement affectés aux denrées, tels que plates formes pour le poisson, avec cadres mobiles s'enlevant au moyen de grues ; wagons à lait, avec cases et ranchets pour les pots à lait ; bergeries à barreaux à deux étages pour les moutons ; wagons à bestiaux, plates-formes à charbon avec plateaux mobiles s'enlevant et se posant sur les voitures, etc.

Les marchandises pour les halles et marchés arrivent sur toutes les lignes, de minuit à quatre heures du matin. Les denrées sont reconnues promptement par des agents spéciaux. Les écritures et bordereaux de marchandises, pour les facteurs livrant en ville, sont établis après la visite et la perception faites en gare par l'octroi. Le chargement s'opère sur des voitures et fourgons suspendus, qui apportent les denrées au marché des Innocents et à la Vallée; à sept heures, toutes les voitures ont livré leurs marchandises.

Dans les halles, des facteurs jurés opèrent les ventes des denrées au mieux des intérêts des expéditeurs. Les droits des facteurs jurés aux beurre, œufs, volaille, gibier, viande, poisson, sont de 10 0/0 sur le prix de la vente. Sur ces 10 0/0, la Ville prélève, pour les hospices, un droit de 3 1/2 0/0.

Pour les légumes verts, fruits, primeurs, les droits des commissionnaires non jurés sont traités de gré à gré et varient de 8 à 11 0/0.

Mais, à l'organisation des halles, deux facteurs jurés doivent être nommés par le préfet pour la vente des légumes verts et fruits.

Ces facteurs paient, en recevant les denrées, les administrations des chemins de fer ; ces dernières font parvenir l'argent aux expéditeurs.

Le chemin de fer d'Orléans, moyennant un droit de 10 centimes, expédie franco aux expéditeurs les fonds provenant de la vente de leurs denrées.

Prenons un exemple : un petit cultivateur des environs de Saumur peut envoyer, sans rien débourser en livrant sa marchandise, 147 kilog. de beurre à M. Pierre, facteur à la halle, à Paris. Supposons que ce beurre soit vendu 294 fr. soit 1 fr. la livre.

Devis du transport.

Transport du chemin de fer, de Saumur à Paris,	11 fr.	95 c.
Factage de la gare de Paris à la halle,	1	25
Droits d'octroi,	16	69
Droit du facteur à la vente, 10 0/0,	29	40
	59 fr.	29 c.
Vente du beurre,	294 fr.	»
A déduire,	59	29 c.
Reste,	234 fr.	71 c.

que le chemin de fer renverra le lendemain, moyennant 10 c., à ce cultivateur ayant expédié la veille ses deux paniers de beurre, et recevant ses avances grevées de 20 0/0 pour tous frais.

Faut-il parler des engrais de toutes espèces, que tous les chemins de fer transportent à la troisième classe de leurs tarifs ? Ainsi l'Ouest, Orléans, Lyon expédient des masses énormes de moellons de plâtre, qui sont d'excellents engrais. Des marnes à des prix très-réduits partent tous les jours de la ville d'Orléans pour la Sologne.

Nous exposons ici simplement des faits qui tous prouvent à nos lecteurs quelle influence heureuse les chemins de fer exercent dans le présent, tant pour la fertilité du sol, la rapidité des communications et les facilités offertes au commerce.

Et, pour preuve à l'appui, qu'on nous permette de parler des relations et transactions commerciales qui s'opèrent dans l'intérieur des gares. Ainsi, les chemins de fer de Rouen et d'Orléans laissent aux destinataires quinze jours gratuits de planche aux fûts de vins, et accordent le permis de dégustation. On ne saurait croire combien cette faveur accordée aux commerçants a étendu les opérations, facilité les ventes ; certains destinataires, auxquels ont été expédiés 30, 40, 50 fûts de vins, les vendent sur place ou les enlèvent par parties dans les gares.

Ajoutons aussi que la rapidité des transports, en les rendant plus fréquents, a doublé les affaires et exigé cependant des mises de fonds moins fortes. Les grandes expéditions de vins qui ne se faisaient autrefois que par eau et en grandes quantités, demandaient un roulement considérable de fonds, que la lenteur du transport rendait improductifs.

Pour bien des négociants en denrées coloniales, en vins, en farines, qui désormais ne s'approvisionnent qu'au fur et à mesure de leurs besoins, les frais généraux ont diminué. Les vastes hangars ne sont plus nécessaires comme autrefois, la marchandise arrivant et s'écoulant plus vite.

Il en est de même pour le commerce des charbons, qui, autrefois concentré dans quelques maisons de commission, s'est considérablement accru. De nombreux marchands reçoivent par jour 3, 4, 500 sacs, qu'ils vendent par parties de 25 sacs, sans qu'il en résulte, dans les relations avec les gares, la moindre erreur ou le plus petit mécompte. Les chemins de Lyon et d'Orléans expédient de grandes quantités de charbons, malgré la concurrence des bateaux.

Quels débouchés les chemins de fer ne donnent-ils pas à certaines contrées ! Ainsi l'Auvergne, le Midi, si riches en fruits, expédient maintenant par masses, à Paris, les légumes, les primeurs, les fraises, les abricots. Ces derniers fruits, dans des années abondantes, se jetaient ou étaient donnés en nourriture aux porcs.

A vingt lieues aux environs de Libourne et Bordeaux, les primeurs, petits pois, fruits, cueillis à huit heures du soir le lundi, arrivent par les bateaux à Bordeaux à cinq heures et demie du matin, le mardi, et partent de cette ville à sept heures du matin pour arriver à Paris, le même jour, à neuf heures du soir, et être livrés, également le même jour, sur le carreau de la halle, à minuit au plus tard, soit trente heures entre l'expédition et la livraison de la marchandise.

On conçoit facilement combien ces moyens de transport sont favorables aux contrées qu'ils dotent de débouchés nouveaux et d'une industrie lucrative. Les fermiers et, par contre, les propriétaires, doivent y trouver la rémunération de leurs peines et des bénéfices assurés.

Le poisson, qui, autrefois, bien que véhiculé par la poste, arrivait en petites proportions à Paris, a atteint des tonnages très-élevés. Cet aliment coûte, depuis six ans, moins cher, et est de plus en plus abondant.

Le poisson apporté par les chemins de fer est, par jour et en moyenne, de (Nous prenons une moyenne par jour ; car pendant huit mois de l'année, les expéditions de poisson atteignent le chiffre de 130 à 140,000 kil.)	9,000 kil.
Les denrées de toute espèce, adressées aux halles et marchés, s'élèvent par jour, en moyenne à (Comme pour le poisson, il y a des saisons où ces arrivages dépassent 200,000 kil. : aussi avons-nous pris un poids moyen.)	150,000
Il faut ajouter à ces denrées 35,000 kil. de viande fraîche et parée, adressée chaque jour par les bouchers forains de campagne, et encore ce genre d'opérations n'est-il qu'à son début....	25,000
Total........	270,000 kil.
Le lait transporté sur les lignes des chemins de fer s'élève à....	250,000 lit.

Toutes ces denrées, alimentant nos halles, sont toutes transportées à grande vitesse et à *prix réduit.*

Devant de pareils faits, avec des administrations sachant montrer un dévouement aussi éclairé pour les besoins du pays, et quand bientôt le Midi entier et l'Espagne vont pouvoir nous envoyer leurs productions variées, on peut affirmer que, tout en redoutant les mauvaises années, la France peut en conjurer les calamités. Le jour où la vie sera à bon marché à Paris n'est pas éloigné.

Nous avons à dessein omis de parler des avantages qu'offre aux éleveurs le transport des bestiaux par les chemins de fer : économie de temps, de capital, et fortes quantités de têtes de bétail amenées dans Paris et les grands centres ; ces faits sont tellement évidens, qu'il suffit de les relater.

Nous parlions plus haut du matériel des lignes de fer se prêtant aux chargements les plus variés, et nous avions omis de dire à nos lecteurs qu'en ce moment le chemin du Nord a transporté plus de 300 wagons de foin, paille et avoine pour le camp de Boulogne.

Sur de grandes plates-formes, avec perches et ranchets, on peut charger les foins jusqu'à 2,900 kil. environ par wagon.

En exposant ces considérations, en vulgarisant ces quelques détails de l'exploitation des chemins de fer, nous avons voulu démontrer que l'approvisionnement de Paris est toujours

assuré, et qu'il deviendra de plus en plus abondant.

Excepté dans les années où le vin et le blé sont rares par suite de mauvaises récoltes (ce qui renchérit forcément ces deux objets de consommation et, par contre, le prix des autres denrées), les conditions de la vie à Paris et dans les grands centres doivent s'améliorer, grâce à nos grandes lignes qui nous versent tous les jours les productions venant des quatre points de la France.

(*Revue municipale.*) A. DE GRAMMONT.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853			1854			DIFFERENCE par kilomètre sur 1853	
		kilomètr. exploités.	RECETTES		kilomètr. exploités.	RECETTES		en plus	en moins.
			brutes	par kil.		brutes	par kil.	0/0	0/0
ORLÉANS..........	1er—7 oct...	1116	970,705	869	1158	1,058,554	914	5.0	»
NORD..............	1er—7 —	710	854,594	1,203	710	913,222	1,286	6.8	»
ROUEN.............	1er—7 —	138	261,894	1,897	138	261,191	1,892	»	0.2
HAVRE.............	1er—7 —	91	113,689	1,249	91	107,018	1,176	»	6.8
EST................	1er—7 —	783	658,534	841	847	738,951	872	3.6	»
LYON..............	1er—7 —	383	480,993	1,255	507	713,802	1,407	12.1	»
OUEST.............	2—8 —	150	135,247	901	238	221,283	929	3.1	»
MÉDITERRANÉE.(1)	24—30 sept.	294	214,507	729	294	184,846	628	»	15.0
— VALENCE	24—30 —	»	»	»	125	65,204	521	»	»
GRAND-CENTRAL ..	24—30 —	150	182,697	1,217	150	216,474	1,443	18.4	»

(1) Ancien réseau.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — Assemblée le 25 octobre à trois heures.

Déposer 40 actions avant le 10.

COMPTOIR D'ESCOMPTE. — Assemblée le 21 octobre.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Obligations de l'émission de 1854. Versement de 100 fr. au 1er octobre; à défaut du versement le 15, l'intérêt du retard à 5 0/0 sera dû à partir du 1er octobre

On peut verser depuis le 15 septembre.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 75 fr. avant le 1er novembre.

MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. — Versement de 100 fr. par action, avant le 15 octobre, au Crédit Mobilier, place Vendôme, 15; à Bordeaux, allées de Tourny, 33.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Appel de 50 fr., 25 octobre, ou bien au 1er janvier, à condition de payer l'intérêt 4 0/0.

Echange des titres provisoires nominatifs contre des titres au porteur, en même temps que le versement.

CRÉDIT MOBILIER. — MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui ont eu recours à la Société du Crédit mobilier, pour effectuer leurs versements, sont prévenus que le délai fixé au 20 octobre pour le remboursement de ces avances, est prorogé de six mois.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 50 fr. sur les 1,459 actions qui n'ont pas effectué le versement appelé le 15 mai.

VICTOR-EMMANUEL. — Versement de 50 francs par action, soit en un seul paiement, soit en deux; 25 fr. avant le 10 octobre 1854, et 25 fr. du 1er au 10 janvier 1855.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

NORD. — 30 fr. actions, dividende, 7 fr. 50 obligations intérêts.

ORLÉANS. — 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles à fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre.

OUEST. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

Dépôt des titres à partir du 20 courant.

ST-GERMAIN. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

ANVERS A ROTTERDAM. — 1 octobre, intérêts

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1er octobre, intérêts.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts 4 0/0.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PALAIS DE L'INDUSTRIE. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

GAZ D'AMIENS. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de la même Compagnie; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1853 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Voir aux appels de fonds pour l'échange des titres.

C. DEVINA.

Marchés anglais.

Prix des Charbons.

Vendredi, 6 octobre. — *Sunderland et Seaham* : W. E. Hetton, 28 fr. 85; W. E. Keppier Grange, 28 fr. 60; W. E. Russell's Hetton, 28 fr. 40; W. E. Stewarts, 28 fr. 75; *Stockton et Hartlepool* : W. E. South Hartlepool, 28 fr. 40; W. E. Tees, 28 fr. 75.

Arrivages : 90.
Cargaisons sur la place : 90.
Vendues : 70.
Restées : 20.
Vaisseaux frétés : 880.

Crédit foncier de France.

Tirage d'obligations.

Les numéros appelés au remboursement au tirage du 22 septembre sont les suivants :

588	69478	131003
10697	69987	133597
11165	71798	134080
12939	72267	135633
15802	73523	135933
20634	73993	137577
23137	74507	142904
23366	74908	143588
24395	79747	144828
24798	82610	145245
28816	83193	146176
28825	83569	151516
29975	86490	152450
30711	91086	155610
32581	91145	157530
34835	91358	160299
36455	93437	160343
37496	94397	160662
39100	95793	164041
39663	96137	164047
39731	96224	166997
40012	96645	167113
43130	97534	168147
44467	98862	168794
45017	100129	169560
45122	101852	169699
46370	104543	169736
47583	105349	171042
47882	106911	172064
48684	107915	173011
49640	108986	173466
50059	112321	173993
50809	112436	175034
51389	115609	175768
56680	116843	175854
57659	118001	176544
58874	118013	176305
59696	118883	176981
59581	119846	177368
60054	119898	177935
60409	120048	178201
62300	123271	178903
62457	123320	179108
62774	124935	181494
63813	125707	185150
65897	125787	187067
66999	126016	187089
67008	127554	190756
68728	130484	194861
69438	130997	199298

Les obligations et coupures d'obligations rapportant 3 0/0 d'intérêt seront remboursées avec une prime de 20 0/0.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 septembre 1854 sont invités à se présenter à l'administration du Crédit foncier de France, rue Taitbout, 57, avant le 1er novembre prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et promesses d'obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

Forges.

SAINT-DIZIER. — 5 octobre.

Les acquisitions de bois continuent à s'opérer à 40 et 45 0/0 au-dessous du taux de l'an dernier. La conduite des maîtres de forges est tracée : acheter à bon marché ou s'abstenir. A Vassy, on a refusé de prendre les cordes à plus de 8 fr.

Les réserves des producteurs de fers sont parfaitement justifiées par la tenue actuelle du marché anglais. La hausse est arrivée à son terme; Londres et Glascow paraissent entrer dans la période de la baisse. Notre correspondance anglaise, que nous n'avons pas le temps de publier entièrement, nous arrive avec une baisse notable. Les rails ont subi une diminution de 20 à 25 fr. Les fers en barres ont éprouvé le même mouvement, mais dans une proportion moins grande: la baisse a été pour eux de 15 fr. A Birmingham, les fontes sont descendues, pendant la quinzaine expirée, de 12 fr. 50.

Quel sera l'avenir des cours si l'impulsion de la baisse est déjà donnée?

Les fers sont en bonne demande pour les besoins d'hiver. Cours sans changement : laminés, 325 330 fr.; battus, 330 335 fr.

La machine ou petit rond et les fils de fer viennent d'être affectés subitement par la baisse faite sur la pointe. Nous donnons ces renseignements plus bas, à l'article *Paris*.

Pas d'affaires en fonte affinage. Suite de transactions en fonte pour fusion à 190 fr. à Saint-Dizier, ou 202 fr. 50 et 205 fr. à Paris.

PARIS.

Le marché des fers a été fort favorable; une demande active s'est conservée sur la place.

Une baisse considérable s'est manifestée sur les fils de fer par suite d'une diminution de 5 fr. faite sur les pointes par de grands producteurs. Ce nouveau tarif de pointe, à 38 fr. le nº 20, a mis le marché de fils de fer à la débandade; des ventes se sont effectuées à tous prix; toutes les conditions offertes étaient acceptées.

Il y a une mauvaise tenue de prix sur les fontes pour fusion. Cours à Paris : française, 200 205 fr.; écossaise, 215 fr.

Les métaux se maintiennent avec une demande soutenue. Les renseignements parvenus des marchés régulateurs sont en général favorables sur toutes les sortes; nous allons les résumer chacun dans leur ordre.

Cuivre. — L'article, à Londres, reste dans les mêmes conditions, soutient ses prix et conserve une bonne vente courante. A Amsterdam, le Paschkoff a monté à 80 fl.; les autres sortes sont demeurées sans changement à 70 fl. La cote de Paris marque les cours suivants : cuivre de Russie, 320 330 fr.; d'Angleterre, 315 320 fr. En cuivre de Suède, on a opéré en baisse à 315 et 320 fr.

Etain. — Les marchés de la Hollande sont calmes; on ne cite aucune affaire digne de mention; Amsterdam et Rotterdam cotent de 66 à 67 fl., et aucune offre ne vient animer le marché. Londres a eu, au contraire, un marché plus animé et vente à 142 f. 50 et 143 f. 75. Cours à Paris : étain anglais, 300 fr.; Banca, 311 fr.; des Détroits, 300 305 fr.

Plomb. — De Marseille on mande qu'il y a bonne tenue de prix. On a placé à 51 fr. 50 et 52 fr. en entrepôt. A Londres, les affaires ont repris quelque activité; on a opéré des placements à 55 fr. 50. Paris est descendu à 65 fr. pour le plomb de France et d'Espagne.

Zinc. — Les nouvelles de Breslau sont pleines de fermeté; le manque de marchandises met obstacle à la vente. Les prix de fin septembre sont supérieurs de 11 1/2 sgr. à ceux de fin d'août. La demande est bien suivie. Les affaires sont plus difficiles à Hambourg, par suite de la fermeté des détenteurs qui veulent vendre en hausse. Les prix de Paris sont 61 fr. et 61 fr. 50 le zinc de Silésie; Vieille-Montagne, 66 fr.; zinc laminé, 70 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 30 septembre :

Le marché des fers soutient mal sa position; les prix sont venus en baisse, par suite du ralentissement de la demande. L'Amérique s'abstient depuis quelque temps. La cote des fers de la semaine dernière n'a conservé que ses cours les plus bas : barres du pays de Galles, sur place, 245 et 255 fr. 50; attendues, 240 fr. 75; barres du Staffordshire, à Londres, 312 fr. 50; barres communes, 218 fr. 75; rails du pays de Galles, 181 fr. 25 à 187 fr. 50; gueuses nº 2, dans le pays de Galles, 118 fr. 75; de la Clyde, 103 fr. 75.

Glasgow, 30 septembre :

Les affaires en gueuses sont, par continuation, languissantes. Descendues à 101 fr. 75, elles ont donné lieu à quelques petites opérations qui les ont fait remonter à 103 fr. 50 les numéros mélangés, au comptant; on a vendu au même prix payable dans quinze jours.

— On a frété de Newcastle à Rouen à 10 f. 65 et 17 fr. 85 la tonne.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 30 septembre :

Les fers sont sans changement depuis notre précédente chronique.

De tous côtés, de l'intérieur des pays, de la France et de l'Angleterre, on demande le cours des charbons; il paraît qu'il existe de grands besoins pour ce dernier pays.

Nous apprenons que la Compagnie du Nord doit faire une commande de 4 millions de kilogr. de rails, qui sera probablement répartie entre divers établissements.

Le fret pour Paris est de fr. 12; pour Rouen, de fr. 13 50; pour Amiens et Reims, de fr. 11. Ainsi que la semaine dernière les courts voyages sont chers.

Mons, 29 septembre :

Les prix des charbons sont fermes; il y a demande.

Voici le prix du fret pour Mons au 30 septembre : sur Paris, 75 c. l'hectolitre de 80 kil.; Gand, 30 c. l'hect. ras; sur Lille, 32 c. l'hect. ras.

Namur, 28 septembre :

Il n'a pas été touché aux prix, comme nous l'avons annoncé, pour les fers battus au bois. On continue à coter les fers marchands 360 fr.; le maka ordinaire, 415 fr; l'extra, 435 fr.; les platinages ordinaires, 470 fr.; les fers fendus en verges 330 fr. les 1,000 kil.

BOIS.

Il a été offert 6 fr. de la futaie et 8 fr. du taillis, sans qu'on ait voulu céder.

Le taillis est pris par un maître de forges de la Blaise; on parle des prix de 8 fr. 50 et 10 fr.

On a vendu, à Dyenville, des coupes de bois à raison de 7 à 8 fr. les cordes, et 4 fr. 50 à 5 fr. les solives.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION

Du 1er mars au 31 août 1853 et 1854.

RECETTES.

	Du 1er mars au 31 août 1853	Du 1er mars au 31 août 1854	Augmentation sur 1853	Diminution sur 1853
	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	
SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.	361,003 »	368,119 »	7,116 »	» »
Voyageurs	1,038,501 80	1,040,841 50	2,339 70	» »
Recettes supplémentaires	6,212 70	6,284 35	71 65	» »
Bagages (excédant)	46,614 50	42,206 30	» »	4,408 20
Marchandises	197,341 70	196,177 70	»	1,164 »
Voitures et bestiaux	5,838 95	5,790 45	»	48 50
Trains spéciaux	3,754 25	8,227 »	4,472 75	» »
Service de la poste	47,816 10	47,816 10	» »	» »
Magasinage et factage	3,401 40	6,855 65	3,454 25	» »
Total de la grande vitesse	1,349,481 40	1,354,199 05	10,338 35	5,620 70
A déduire	....	....	5,620 70	» »
Reste	....	....	4,717 65	» »
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.	203,173 »	205,371 »	2,198 »	» »
Marchandises	1,103,525 90	1,142,884 50	39,358 60	» »
Voitures et bestiaux	7,087 15	10,033 40	2,946 25	» »
Magasinage	2,330 85	3,924 75	1,593 90	» »
	»	»	»	» »
Total de la petite vitesse	1,112,943 90	1,156,842 65	43,898 75	» »
RECETTES DIVERSES.				
Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe	11,693 08	6,933 35	» »	4,759 73
Intérêts des fonds disponibles — Recettes diverses	16,329 62	17,681 15	1,351 53	» »
Total des recettes diverses	28,022 70	24,614 50	1,351 53	4,759 73
A déduire				1,351 53
Reste	»	»	»	3,408 20
Total général des recettes	2,490,448 »	2,535,656 20	55,588 63	10,380 43
A déduire	....	....	10,380 43	» »
Reste	....	....	45,208 20	» »

DÉPENSES.

	Du 1er mars au 31 août 1853	Du 1er mars au 31 août 1854	Augmentation sur 1853	Diminution sur 1853
CHARGES DE L'EXPLOITATION.				
Intérêts du prêt de l'État	150,000 »	150,000 »	» »	» »
Intérêts et remboursement des emprunts	546,361 »	545,861 »	» »	500 »
Intérêts divers	1,456 26	834 69	» »	621 57
Loyers	20,949 60	20,725 10	» »	224 50
Total des charges de l'exploitation	718,766 86	717,420 79	» »	1,346 07
	....	....	» »	»
	....	....	» »	»
IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.				
Impôt du dixième	36,217 76	36,784 45	566 69	» »
Droit de licence et permis	581 71	230 83	» »	350 88
Contributions et patente	12,000 »	12,300 »	300 »	» »
Frais de police et de surveillance	3,600 »	7,800 »	4,200 »	» »
Total des impôts et frais de surveillance de l'État	52,399 47	57,115 28	5,066 69	350 88
A déduire	....	....	350 88	
Reste	....	....	4,715 81	
DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.				
Administration	32,500 »	32,500 »	» »	» »
Personnel	240,521 75	260,710 69	20,188 94	» »
Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art.	111,186 35	104,250 28	» »	11,936
Entretien des bâtiments	11,468 65	11,923 23	454 58	» »
Traction	343,608 86	329,759 90	» »	13,848 96
Entretien du matériel roulant	102,713 11	95,447 03	» »	7,266 08
Entretien du petit matériel et du mobilier	12,278 46	9,202 18	» »	3,076 28
Éclairage	11,310 24	14,646 61	3,336 37	» »
Chauffage	1,620 57	1,898 29	277 72	» »
Imprimerie	13,656 06	11,992 58	» »	1,663 48
Papeterie	3,320 87	3,274 01	» »	46 86
Habillement et équipement	6,051 11	7,315 92	1,264 81	» »
Frais et articles divers	1,498 14	2,666 36	1,168 22	» »
Subventions	36,547 15	20,982 70	» »	15,564 45
Détaxes	3,664 45	4,163 »	498 55	» »
Indemnités pour perte d'effets et avaries	3,401 15	4,169 50	768 35	» »
Assurances	7,563 81	7,773 54	209 72	» »
Frais judiciaires	4,707 50	2,422 69	» »	2,284 81
Frais généraux	8,606 65	19,146 61	10,539 96	» »
Caisse de prévoyance	5,948 70	6,203 80	255 10	» »
Total des dépenses proprem. dites de l'exploitat.	965,173 58	918,448 91	38,962 32	55,686 99
A déduire	....	....	» »	38,962 32
Reste	....	....	» »	16,724 67
Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl.	1,736,339 91	1,722,984 98	44,029 01	57,383 94
A déduire	....	....	» »	44,029 01
Reste	....	....	» »	13,354 93

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 6 octobre 1854.

Présidence de M. Voigner.

M. Nozo donne communication d'une note sur la puissance comparative de vaporisation entre les générateurs à bouilleurs avec foyer en maçonnerie, et les générateurs tubulaires à foyer intérieur.

Cette note contient le résumé de deux séries d'expériences faites par M. Nozo sur deux chaudières à bouilleurs réunies, d'une part, et une chaudière tubulaire de locomotive, de l'autre.

Dans chaque système de générateur, la surface de chauffe totale est à peu près la même; elle est de 72 m. q. environ.

Dans la première série d'expériences, l'appareil mécanique sur lequel on fait agir la vapeur des générateurs est celui de la machine locomotive.

Dans la deuxième série d'expériences, c'est sur une machine fixe que la vapeur agit.

Première série.

La consommation en houille dans le système à bouilleurs a été trouvée égale, en moyenne, à 2,102 kil. par journée de 10 heures;

Et la consommation en coke pour la chaudière tubulaire a été trouvée aussi en moyenne par journée de 10 heures, de kil. 1794 56

En ramenant cette consommation de coke à ce qu'elle eût été si on avait employé de la houille, on trouve (le rapport des capacités calorifiques entre le coke et la houille étant de 4 : 5) que la houille consommée pour produire la même quantité de vapeur eût été de 1435 65

L'économie journalière réalisée aurait donc atteint le chiffre de 666 kil. 35, soit 31 0/0.

Dans une deuxième expérience, on a chauffé la chaudière tubulaire avec de la houille alimentée par une injection d'air à la pression de 0m,16 d'eau, et débouchant de chaque côté du foyer, à 0m,40 de la grille, par une section de tuyère de 45 c. q., et injectée en sens inverse du mouvement ascensionnel de la flamme.

En n'employant que des houilles maigres, on est arrivé à une combustion assez complète de la fumée, et à une consommation moyenne, prise sur huit mois d'expériences, de 1,216 kil. par journée de 10 heures de travail, soit une économie de 49.66 0/0 sur la consommation des chaudières à bouilleurs.

Voilà le premier résultat obtenu avec deux systèmes de chaudières envoyant leur vapeur dans les cylindres d'une machine locomotive.

Pour compléter ces résultats, M. Nozo, comme nous l'avons dit, a pris pour moteur une machine fixe, et il l'a alimentée successivement par la vapeur d'un générateur à bouilleur et par celle du générateur tubulaire.

Deuxième série.

En procédant comme tout-à-l'heure, M. Nozo est arrivé, en ne brûlant que de la houille, à réaliser, avec la chaudière tubulaire, une économie de combustible de 30 0/0 sur la chaudière à bouilleur.

Ces résultats sont remarquables: aussi ont-ils déjà attiré l'attention de quelques constructeurs, qui ont placé dans leurs ateliers des chaudières tubulaires avec injection d'air pour brûler la fumée.

M. Molinos donne ensuite communication d'une note sur les considérations qui peuvent guider dans le choix d'un système de ponts.

Objet de la Note.

Nous nous proposons d'examiner dans cette note les principaux systèmes de ponts métalliques qui ont été exécutés jusqu'à présent, et d'indiquer à un point de vue très général les avantages respectifs qu'ils présentent suivant les différentes conditions des problèmes qu'ils sont appelés à résoudre.

On conçoit qu'eu égard à la variété considérable de ces conditions, il soit difficile, pour ne pas dire impossible, d'indiquer des conclusions qu'on puisse considérer comme des règles invariables. Il est pourtant des caractères généraux qui peuvent servir de guide dans la plupart des cas pour le choix d'un système de ponts: ce sont ces caractères que nous allons essayer de résumer.

Différents systèmes de ponts considérés sous le rapport de la forme.

Les systèmes de ponts exécutés jusqu'à présent peuvent, sous le rapport de la forme, se ranger dans trois classes: les ponts suspendus, les ponts droits et les ponts en arc.

Ponts suspendus.

Nous dirons peu de mots du premier de ces systèmes. Quelques accidents, aussi graves qu'inattendus, ont produit contre les ponts suspendus une réaction qui tend à en faire proscrire universellement l'emploi. Faut-il se laisser décourager par ces précédents malheureux et regarder ces ponts, souvent commodes et économiques, souvent même les seuls possibles à établir, comme destinés à disparaître définitivement du domaine de l'art, ou tenter de nouveaux efforts pour leur y conserver une place? Une étude attentive de la vraie théorie de ces ponts déciderait facilement cette question. Le plus grand nombre des ponts suspendus qui ont été construits jusqu'à ce jour, l'ont été presque sur un modèle unique, et nous ne craignons pas d'affirmer que presque tous aussi sont excessivement dangereux. Ces ponts, composés, pour la plupart, de parties mal reliées entre elles, d'une chaîne très-déformable par elle-même et à laquelle les surcharges ne sont transmises qu'en un seul point à la fois, échappent presque complétement au calcul, car ils sortent des conditions sur lesquelles est basée la théorie de la résistance. Il est évident, en effet, qu'on ne peut les considérer comme étant en équilibre stable sous l'action de surcharges en mouvement: aussi voit on les tabliers de ces ponts soumis à des oscillations dont les amplitudes peuvent varier suivant les hasards que présente la combinaison du pas d'un certain nombre de personnes, ou des secousses causées par plusieurs véhicules; et, selon que les efforts produits par ces différentes causes s'ajouteront à de certains moments, il se développera dans le cours de ces oscillations des forces qui pourront être infiniment supérieures à celles qu'indiquerait l'équilibre statique. C'est à cette cause qu'on doit attribuer les nombreux accidents auxquels ces ponts ont donné lieu dans ces derniers temps.

Il existe pourtant quelques constructions de ce genre qui paraissent avoir résolu des problèmes assez difficiles, pour qu'on doive, avant de condamner ce système, chercher s'il ne serait pas possible d'en atténuer les inconvénients. Le pont de Fribourg, le pont suspendu de Londres, sont des exemples bien dignes d'encourager ce genre de recherches. Nous croyons, en effet, qu'il est des circonstances où un pont suspendu présente de grands avantages, et qu'il est possible, au moyen de certaines dispositions, de leur donner une stabilité suffisante pour que les vibrations auxquelles ils seront soumis deviennent assez peu sensibles pour ne plus présenter que de légers inconvénients. Nous allons indiquer dans quelle voie nous croyons qu'il faut rechercher ces perfectionnements, dont quelques-uns ont déjà été essayés par quelques ingénieurs, mais jamais avec un ensemble et un radicalisme suffisants pour atteindre complétement le but.

La principale cause des oscillations du tablier d'un pont suspendu est dans le mode d'attache du tablier à la chaîne; le système de tiges verticales, presque universellement adopté, présente le grave inconvénient de ne transporter le poids de la surcharge en mouvement qu'en un seul point de la chaîne, par conséquent, d'en provoquer la déformation et de favoriser ainsi, autant que possible, le développement de l'oscillation. Ce serait une amélioration très-sensible dans la construction de ces ponts, que de remplacer les tiges verticales par des tiges placées en diagonales qui reportassent directement la pression de la surcharge sur une plus grande longueur de la chaîne et rendissent en même temps sa déformation plus difficile; le tablier se trouverait ainsi relié à la chaîne par un treillis en fer à T, propre à s'opposer avec efficacité à ce genre de mouvement, en introduisant dans le système des forces intérieures considérables. On obtiendrait encore un excellent résultat en prolongeant ces tiges au-dessous du tablier et en en reliant les extrémités par une autre chaîne dont la convexité serait tournée en sens inverse de la chaîne supérieure. Le rôle de cette chaîne est facile à concevoir: dans les dispositions actuelles, lorsque le tablier s'est abaissé sous l'influence d'une charge et qu'il remonte en dépassant sa position d'équilibre par suite de l'élasticité, aucune action vraiment efficace autre que la pesanteur ne s'oppose à ce mouvement ascensionnel, car les tiges résistent à la compression et fléchissent à cause de leurs faibles sections; il en résulte que ces oscillations sont longues à arrêter, et que les chances de voir les actions qui les déterminent se combiner augmentent aussi. Au moyen de la chaîne inférieure, on pourrait donner aux tiges une tension initiale qui accroîtrait considérablement la rigidité du système; chaque oscillation serait alors détruite par les efforts de tension qui se développeraient dans les deux chaînes. — Le rôle du tablier ne nous paraît pas non plus devoir être celui qu'on lui attribue en général. La plupart d'entre eux sont composés de poutres parallèles qui contribuent, dans une large mesure, à accroître encore les inconvénients que nous venons de signaler; il serait certainement préférable de les remplacer par des poutres formant croisillons, toujours dans le but de décomposer l'effort causé par la surcharge, sur la plus grande longueur de chaîne possible. Enfin, pour des ponts à très-grande portée, ce qui est le cas où les ponts suspendus sont appelés à rendre les plus grands services, la forme de la chaîne est d'une grande importance, et ce point ne nous paraît pas avoir été assez considéré jusqu'à ce

jour. On a adopté, en effet, presque exclusivement pour ces constructions les câbles en fil de fer. Il est certain que si ce genre de chaîne présente quelques avantages, tels qu'une plus grande résistance pour la même section, il offre aussi de graves inconvénients. Maintenant que l'usage croissant que les ingénieurs font du fer dans les grandes constructions a effacé la plupart des préjugés qui ont écarté les fers laminés des ponts suspendus, il serait à propos d'examiner si d'autres considérations ne doivent pas, au contraire, les faire employer dans la construction des chaînes, de préférence aux câbles en fil de fer. Pour peu qu'on y réfléchisse, on se convaincra que la forme de la chaîne doit jouer un rôle considérable dans l'équilibre des ponts suspendus. Il est certain, en effet, qu'on obtiendrait encore une amélioration notable en employant des chaînes formées de tubes en tôle rivés, présentant une certaine hauteur et par conséquent une grande résistance à la déformation dans le sens vertical.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(La suite au prochain numéro.)

Établissements Cavé.

Compte rendu de l'assemblée du 18 septembre.

L'assemblée générale annuelle de la Société des *Etablissements Cavé* a eu lieu le 18 septembre dernier.

Le bénéfice net de l'exercice clos au 30 juin s'est élevé, défalcation faite de la somme attribuée à l'amortissement, à 667,424 fr. 35, soit 12 0/0.

La part de chaque action, après prélèvement de celle du fonds de réserve et de la gérance, a donc été de 24 fr 95, soit 10 0/0 sur cette somme. MM. les actionnaires ont reçu 12 fr. 50 pour intérêts jusqu'au 30 juin.

L'assemblée, après avoir approuvé les comptes, a décidé que 12 fr. 45 serait distribués à titre de dividende.

Cette somme leur sera payée fin décembre, chez MM. Béchet, Dethomas et Ce, en même temps que les intérêts du second semestre de cette année. Ils auront donc à recevoir, à cette date, une somme de 18 fr. 70 par action.

Ce bénéfice a été obtenu sans l'intervention des nouveaux outils et des nouvelles constructions, aujourd'hui complétement achevées, mais qui viennent seulement de l'être ; — il n'a donc pas été possible, dans l'exercice échu, d'en faire usage pour élever le chiffre de la production à la hauteur du capital.

Aujourd'hui, la Société a terminé la translation de ses forges à Clichy ; elle en a doublé le nombre. Elle a, de plus, considérablement augmenté l'outillage des ateliers d'ajustage de Paris, accru ceux de montage et développé la fonderie. Lors de la prise de possession, la Société occupait 595 ouvriers ; elle en emploie 1,260 aujourd'hui. Elle entre dans le nouvel exercice avec un inventaire qui accuse une valeur de 1,358,681 fr. 99 c. en sus de celle qui existait au commencement de l'exercice échu, et avec des commandes pour plus de 8,000,000 fr.

Tout présage donc un exercice fructueux, et témoigne hautement de la prospérité que l'on doit attendre de l'avenir des établissements Cavé.

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Voici le relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de septembre :

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	41,271 06	44,079 15	40,800 75
Bagages.....	1,023 72	979 85	947 42
Bétail.......	622 20	532 45	592 05
Marchandises	17,730 40	16,719 27	15,649 64
	60,647 38	62,310 72	57,989 86

Ce résultat présente une diminution pour le mois de septembre 1854 de fr. 1663 34 sur 1853, et une augmentation de fr. 2657 52 sur 1852.

Trois premiers trimestres

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	299,783 61	291,310 41	276,989 84
Bagages.....	6,800 66	6,158 39	5,622 44
Bétail.......	9,493 50	9,941 75	8,744 00
Marchandises	166,019 45	147,866 03	135,251 51
	482,097 16	455,476 58	426,607 79

Pour les trois trimestres de 1854 l'augmentation est de fr. 26,620 58 c. sur 1853, et de fr. 55,489 37 c. sur 1852.

C. DEVINA.

Correspondance.

M. O., à Saint-Quentin. — N° 1, non, pas avant le commencement de l'année prochaine. — N° 2, on ne croit pas. — N° 3, conservez. — N° 4, dans les premiers mois de l'année prochaine.

M. F. P., à Paris. — Vendez.

M. R. M., à Bergerac. — N° 1, 15 0/0 environ. — N° 2, excellent. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. X. X. X. X. — N° 1, c'est déjà à peu près escompté, et l'effet sera très-court. — N° 2, attendre. — N° 3, rien actuellement.

M. L. J., à Oran. — N° 1, 40 fr. — N° 2, 70 fr. — N° 3, 65 fr. — N° 4, 55 fr. — N° 5, 30 fr.

M. Ch. R., à Coutras. — N° 1, 330 fr. — N° 2, 400 fr. — N° 3, 500 fr. — N° 4, 300 fr. — N° 5, tous.

M. E. G., à Tournay. — N° 1, cette opération est dangereuse. — N° 2, comme spéculation, c'est détestable. — N° 3, comme placement, c'est médiocre.

M. P. R. B. C. — N° 1, Lyon, Strasbourg ancien, Nord, Orléans.

M. André M., à Paris. — N° 1, nous ne connaissons absolument rien de cette affaire. — N° 2, nous ignorons la cause. — N° 3, la nature de l'opération devait produire, dans les circonstances actuelles, de grands résultats, et cependant il n'en paraît pas être ainsi. — N° 4, affaire pour laquelle il faut attendre. — N° 5, peu. — N° 6, non, l'exploitation est trop récente. — N° 7, l'année prochaine très-probablement. — N° 8, oui. — N° 9, ce n'est pas trop cher. — N° 10, l'opposition n'est pas aussi nette.

M. C. de la P. R. — N° 1, c'est très-incertain. — N° 2, non pas encore. — N°s 3 et 4, attendre. — N° 5, vous reverrez ce prix. — N° 6, l'un donnera 55 fr. et l'autre 65 fr. Jugez le parti à prendre. — N° 7, c'est une bonne affaire actuellement, mais avenir restreint. — N° 8, non.

M. E. V., à Bordeaux. — N° 1, affaire très-médiocre. — N° 2, administration très-coûteuse. — N° 3, les recettes vous instruisent et répondent à votre demande. — N° 4, oui.

M. D. M. — Non ; on ne paiera que l'intérêt des sommes effectivement versées.

M. B. V., à Carcassonne. — N° 1, gardez. — N° 2, vendez.

M. J. V. — N°s 1 et 2, il s'agit de la nomination d'administrateurs.

M. F., à Soissons. — N° 1, oui, si la vente des anciennes est bien faite. — N° 2, cet arbitrage était bien préférable il y a deux mois, néanmoins il peut être encore convenable. — N° 3, ce sont les études.

M. Urat, à Paris. — Veuillez passer à la rédaction.

M. C., à Paris. — Les travaux ne seront pas terminés avant le printemps prochain. — N° 2, le viaduc sur le Rhône à Givors ne sera entrepris qu'après l'achèvement de la ligne jusqu'à Lyon. — N° 3, dans la première partie de l'année prochaine.

M. N. J., à Strasbourg. — N° 1, arbitrage excellent avec les titres. — N° 2, non; détestable. — N° 3, c'est impossible; la Compagnie ne pourrait y consentir. — N° 4, oui. — N° 5, l'assemblée prononcera.

M. L., à Metz. — N° 1, oui ; mais le n° 5 est préférable. — N° 2, non, le revenu est inférieur au n° 4. — N° 3, triste affaire. — N° 4, environ 15 0/0.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 719 kilomètres.)

Du 1er au 7 octobre 1854.

118,504 voyageurs	423,710 90
Bagages, marchandises, etc.	489,512 39
TOTAL	913,222 39

Semaine correspondante de 1853.

117,768 voyageurs	428,590 25
Bagages, marchandises, etc.	426,004 30
PRODUIT total	854,594 55

Recette totale du 1er janvier au 7 octobre

1854	30,185,290 97
1853	26,277,415 95
DIFFÉRENCE	3,997,875 02

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 1er au 7 octobre 1854.

26,228 voyageurs	140,679 05
Bagages, marchandises, etc.	120,512 15
TOTAL de la semaine	261,191 20
Semaine correspondante de 1853	261 894 65
TOTAL de l'exercice courant	3,618,485 53
Exercice correspondant de 1853	3 780,764 90

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 1er au 7 octobre 1854.

16,527 voyageurs	51,283 95
Bagages, marchandises, etc	55,733 55
TOTAL de la semaine	107,018 60
Semaine correspondante de 1853	113,689 90
TOTAL de l'exercice courant	596,005 95
TOTAL de l'exercice correspondant	611,777 30

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 1er au 7 octobre 1854.

Grande vitesse) 77,490 voyageurs	376,217 25
Petite vitesse) Bagages, marchand.	337,585 20
TOTAL de la semaine	713,802 45
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	16,792,842 05
TOTAL	17,506,644 50
Semaine correspondante de 1853	480,995 90
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	15,116,632 57
TOTAL de l'exercice correspondant	15,597,628 47

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,138 kilom.)

Du 1er au 7 octobre 1854.

Voyageurs	479,447 79
Bagages, marchandises, etc.	579,106 98
TOTAL	1,058,554 77
Semaine correspondante de 1853	970,705 59
Différence en faveur de 1854	87.849 18
Recettes du 1er janvier au 7 octobre	33,752,676 92
Recette correspondante de 1853	27,573,775 31
Différence en faveur de 1854	6,178.901 61

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 40e semaine.

Du 1er au 7 octobre 1854.

Voyageurs	379,819 83
Marchandises	359,140 20
TOTAL de la semaine	738,951 03
Recettes antérieures	24,118,805 16
TOTAL GÉNÉRAL	24,857,756 19
40e semaine de 1854	738,951 03
Semaine correspondante de 1853	658,534 75
Différence en faveur de 1854	80,416 28
Exercice 1854	24,857,756 19
Id. 1853	21.858,571 73
Différence en faveur de 1854	2,999.184 46

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 1er au 7 octobre 1854

Voyageurs	17,883 90
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	23,668 15
TOTAL	41,552 05
Recettes antérieures	1,196,779 10
TOTAL	1,238,331 15

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 2 au 8 octobre 1854.

Ouest. — 18,383 voyageurs (gr. vitesse	87,140 25
(Petite vitesse)	58,332 29
TOTAL	145,472 54
Rive droite. — 48,198 voyageurs	47,537 15
Rive gauche — 34,931 voyageurs	28,273 45
TOTAL	221,283 14
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	84,181 38
Rive droite	32,217 70
Rive gauche	18,848 30
TOTAL	135,247 38

Recette totale du 1er janvier au 8 octobre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	5.969,668 66
Idem. — 1853	5,123,787 39

Chemin de fer de Lyon à la Méditerrané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 24 au 30 septembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	84,467 79
Bagages et marchandises	100,378 65
TOTAL de la semaine	184 846 35
Semaine correspondante de 1853	214,507 19
Diminution	29.660 84

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	44,816 65
Bagages et Marchandises	20,387 70
Total de la semaine	65,204 35
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	250,050 79
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	8,056,492 02
Recette correspondante de 1853	6,423,189 54
Augmentation	1,633,302 48

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 24 au 30 septembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

25,761 voyageurs, grande vitesse	62,049 25
Petite vitesse	143.917 82
Services annexes	10.507 81
TOTAL	216,474 88

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	58 526 52
Petite vitesse	114,160 80
Services annexes	10,010 52
TOTAL	182,697 84

Recette totale du 1er janvier au 30 septembre

1854	6,961,683 54
1853	6,936,978 15

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de septembre 1854.

Voyageurs St-Germain	253,553		
id. Auteuil	256,066		
Total	509,619	Recettes.	271,229 80
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			105,311 41
		Total	376,541 21

Septembre 1853.

Voyageurs	290,364	Recettes	325,676 08
Différence en faveur de 1854			50,865 13

COMPARAISON :

Les neuf mois de 1854 ont donné	2,535,013 65
La même période de 1853 a donné	2.125,396 54
Différence en faveur de 1854	409,617 11

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Septembre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	90,427	51,430 00	1,410 85	52,840 85
1853	76,983	36,750 25	559 20	37,309 45
En faveur de 1854	13,444	14,679 75	851 65	15,531 40

CHEMIN DE FER

DU NORD MM. les Actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 25 octobre 1854, à 3 heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Namur-Liége et la Compagnie du chemin de fer du Nord. La présente convocation est faite conformément aux articles 34, 36 et 41 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut, d'ici au 10 octobre au plus tard, avoir déposé 40 actions au moins à la Caisse de la Société, place Roubaix, à Paris, ou chez M. N. Rothschild et fils, à Londres.

Ceux de MM. les Actionnaires qui ont 40 actions, au moins, déposées à la caisse, pourront se présenter pour retirer leurs cartes d'admission.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 40 actions, sans néanmoins pouvoir réunir plus de 10 voix.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. ACTIONS. — Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de. . . . 15 fr.
et d'un à-compte de. 15
sur le dividende de l'exercice 1854, soit, par action. . 30 fr.
sera effectué à la Caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, à dater du 1er octobre prochain.

Comme d'ordinaire, les coupons et les titres nominatifs, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à la Caisse centrale, dès le 15 septembre.

Le Directeur,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Emprunt de* 1852. — *Obligations de l'émission de* 1854. — Le Directeur de la Compagnie rappelle à MM. les porteurs d'obligations *non libérées* de la dernière émission (1854), que le deuxième versement de 100 fr. doit être effectué le 1er octobre 1854.

Ceux de MM. les porteurs qui n'auront pas fait ce versement *avant le* 15 *octobre* seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0, à partir du 1er octobre, jour de l'échéance.

Pour faciliter l'opération, la Caisse commencera, dès le 15 septembre courant, à recevoir le montant de ce versement.

Le Directeur,
G. Didion.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt du premier semestre de l'exercice 1854, représentant 2 0/0 sur le capital versé au 1er juillet, soit 5 fr. par action, est payé à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, depuis le 2 octobre.

Le deuxième semestre de l'intérêt et le dividende de l'année entière seront payés le 1er avril prochain.

La caisse sera ouverte tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 2 heures.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — *Avis aux actionnaires*. — Conformément à la convention du 17 août 1853, et dans le but d'ajourner de nouveaux appels sur les actions nouvelles, tout en imprimant une vive impulsion aux travaux de la ligne de Paris à Mulhouse, le Conseil d'administration a décidé l'émission de 125,000 obligations de 500 fr., de même forme que celles déjà émises, portant intérêt de 25 fr. par an, avec jouissance du 1er décembre prochain et remboursables à 650 fr.

En conséquence, le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des actions anciennes et nouvelles que la souscription des obligations sera ouverte, à partir du 10 octobre, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures.

Tout actionnaire propriétaire de *quatre* actions a droit à *une* obligation.

Les souscriptions seront reçues jusqu'au 20 octobre.

Passé ce délai, les obligations qui n'auraient pas été réclamées par les ayants droit seront distribuées entre les actionnaires dont la souscription aurait dépassé la proportion de *une* obligation par *quatre* actions.

Les souscripteurs actionnaires devront, en souscrivant, représenter leurs actions, sur lesquelles sera apposée une estampille spéciale.

En échange de son engagement, l'actionnaire souscripteur recevra, du 20 au 31 octobre, l'avis à domicile, du nombre d'obligations pour lequel il aura été admis dans la souscription.

Le prix d'émission de l'obligation de 500 fr. est fixé à 480 fr.

A partir du 1er novembre jusqu'au 10, les actionnaires souscripteurs pourront retirer leurs obligations, après avoir effectué le premier versement, qui sera réduit à 105 fr., par suite du taux d'émission.

Les intérêts des actions, payables le 1er novembre, seront acceptés en compensation du versement à effectuer.

Le deuxième versement de 125 fr. aura lieu le 1er février 1855.

Le troisième versement de 125 fr. aura lieu le 1er mai 1855.

Le quatrième versement de 125 fr. aura lieu le 1er août 1855.

Les porteurs d'obligations auront la faculté de faire par avance la totalité des versements, sous escompte de 3 0/0 l'an, sur la somme payée par anticipation.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 25 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires, du 29 septembre 1854, est payable, à partir du 2 octobre courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration. Ils ne peuvent pas être envoyés par correspondance.

Par ordre du conseil.

Le Chef de l'exploitation,
G. de Lapeyrière.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE, rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A SAINT-GERMAIN. MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende fixé de 12 fr. 50 par action est payé, à dater du 2 octobre 1854, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des titres des emprunts des anciennes Compagnies des chemins de fer de *Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne*, qu'ils peuvent se présenter, à partir du lundi 9 octobre prochain, au siége de la Société, place Vendôme, n° 16, de 11 heures à 3 heures, pour y échanger leurs titres contre des obligations 3 0/0 de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Ces actions, garanties par l'Etat (loi du 10 juin 1853), sont productives d'un intérêt annuel de 15 fr., et remboursables à 500 fr. Les produits de l'exploitation des chemins de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire, et d'Andrezieux à Roanne, formant aujourd'hui la section de Rhône-et-Loire, du Grand-Central de France, sont, après prélèvement des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés, par privilége et préférence, au paiement des intérêts et de l'amortissement desdites obligations.

La conversion est faite dans les proportions suivantes :

3 obligations 1/2 de Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de la Compagnie de Saint Etienne à Lyon.

3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie.

3 obligations 1/2 pour une obligation, dite reconnaissance de capitalisation, de ladite Compagnie.

3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de la Compagnie de Saint-Germain à la Loire.

3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie.

Une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Une obligation 1/4 pour une obligation de 2e ordre de la même Compagnie.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Courpon.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 75 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris du 1er octobre au 1er novembre 1854.

A partir du 1er novembre prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,
Cte P. de Chasseloup-Laubat.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. Les administrateurs de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième versement, fixé à *cent francs* par action, s'effectuera du 5 au 15 octobre courant, à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15; à Bordeaux, aux bureaux de la Compagnie, allées de Tourny, n° 33.

En vertu d'arrangements pris avec la société générale du Crédit mobilier, MM. les actionnaires auront la faculté de faire effectuer ce versement de 100 fr. par le Crédit mobilier, en déposant les titres à la caisse de cette Société.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. Pereire d'Hieu.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

— Le Conseil d'administration rappelle à MM. les porteurs des obligations de l'emprunt créé en 1853 par l'ex-Compagnie de Bâle, que le paiement des intérêts du premier semestre de 1854 a lieu, depuis le 1er octobre courant, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, tous les jours, de 10 à 3 heures.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

— MM. les porteurs d'actions anciennes et nouvelles sont prévenus qu'à partir du 1er novembre prochain, la caisse de la Compagnie paiera tous les jours de 10 à 3 heures, sur la présentation du coupon du premier semestre 1854 :

1° 20 fr. par action ancienne;

2° 4 fr. 75 c. par action nouvelle au porteur.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait sur les actions aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 25 octobre, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

A Paris, au siége de la Compagnie, 31, rue Lepelletier, de 10 à 2 heures.

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres définitifs *au porteur*, lesquels, à dater du 15 novembre, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts, à raison de 4 0/0 l'an, courront à partir du 25 octobre pour les versements effectués jusqu'au 15 novembre.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 5 janvier prochain; mais, dans ce cas, il tiendra compte à la Compagnie de l'intérêt de 4 0/0, à dater du 25 octobre.

Tout versement qui n'aurait pas été effectué au 5 janvier 1855 donnera lieu, à partir de cette époque, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Valse.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE

Le 2e versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai dernier, n'ayant pas encore été effectué sur les 625 actions dont les numéros suivent, les porteurs sont prévenus que, faute par eux de se libérer dans les quarante jours après cette seconde mise en demeure, les actions en retard seront annulées et le premier versement de 100 fr. restera acquis à la Compagnie (art. 13 des Statuts).

1236—1240 1381—1385 1471—1480 1501—1516 1538—1539 1544 1997—2006 2037—2056 2152—2176 2227—2231 2751—2755 2967—2986 2997—3000 5987 6789—6795 6841 6906 7009—7012 7038—7039 7533 8156—8160 8571—8576 9048—9050 9306 12606—12615 13171—13175 15571—15575 18751—18755 20286—20295 21671—21675 22586—22605 23171—23185 35251—35260 35521—35570 39941—39950 40381—40400 40501—40520 42841—42880 42961—42980 43021—43220 69161—69180

12,841 à 12,845; 17,641 à 17,660; 21,316 à 21,325.

Sur ces dernières 35 actions, la moitié des 50 fr. a été payée.

Les versements sont reçus à Bâle, au siége de la Compagnie, et à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

Ce 22 septembre 1854.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effetué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre prochain, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, LE PREVOST.

ANCIENNE COMPAGNIE DES

MINES DE LA GRAND' COMBE ET CHEMINS DE FER DU GARD, *en liquidation*.

— Les obligations sorties au tirage et les coupons d'intérêts à l'échéance du 1er octobre prochain seront payés à partir dudit jour :

A Nîmes, au siége de l'administration :

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* qu'elle se charge de faire pour leur compte le versement de *cent francs* par action, appelé sur les titres de cette Compagnie, à partir du 5 octobre courant. La durée des avances à faire est limitée à une année de cette date; l'intérêt est fixé à 4 0/0 l'an. — Le remboursement pourra se faire par anticipation, moyennant une bonification de 1/2 0/0 à la Société générale. — Les bureaux sont ouverts pour cette opération, à Paris, place Vendôme, n° 15; à Bordeaux, allées de Tourny, n° 33.

CRÉDIT MOBILIER.

La *Société générale du Crédit mobilier* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est qui ont eu recours à son intermédiaire pour effectuer leurs versements, que le délai, fixé au 20 octobre pour le remboursement de ces avances, est prorogé de six mois.

Ce remboursement pourra s'effectuer par anticipation; mais, quelle que soit l'époque à laquelle il aura lieu, la commission de 1/2 0/0, stipulée dans les polices passées par les contractants, sera, dans tous les cas, acquise à la Société.

USINES DE SEPTÈMES.

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 16 des statuts, l'intérêt annuel de 5 0/0, soit 12 fr. 50 par action de 250 fr., sera payable dès le 1er octobre à la caisse de la Compagnie, à Marseille, ou chez MM. Allier, Grand et Ce, banquiers de la Société, à Paris.

Service maritime des Messageries Impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Peyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 10 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

COMPAGNIE DU

PALAIS DE L'INDUSTRIE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du Palais de l'industrie sont prévenus qu'aux termes de l'art. 38 des statuts de la Société, qui attribue aux actions pendant la durée des travaux de construction, un intérêt fixe de 4 0/0 l'an sur les versements effectués, le quatrième semestre échéant le 20 octobre 1854, soit 2 f. par action, sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures à 2 heures :

A Paris, chez MM. Ardoin Ricardo et Ce, 44, rue de la Chaussée-d'Antin;

A Londres, chez MM. A. et W. Ricardo, 11, Angel court Throgmorton street.

Les actions doivent être déposées à l'avance, sans en détacher aucun coupon.

Les dépôts peuvent s'effectuer à partir du 10 octobre.

Après le 1er décembre, les dépôts et paiements ne se feront plus que deux jours par semaine, le mardi et le vendredi.

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettres de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La Bourse s'est facilement remise de l'impression fâcheuse produite par le démenti de la prise de Sébastopol. La mort de M. le maréchal Saint-Arnaud, qui a été connue presque aussitôt, a vivement affecté les spéculateurs; mais cet événement n'a inspiré aucune inquiétude pour le résultat de l'expédition, en sorte que les cours de la rente ont à peine ressenti l'influence de cette nouvelle. Tous les esprits sont de nouveau dans l'attente des prochaines nouvelles de la Crimée. Les affaires sont peu animées; mais comme on compte apprendre prochainement que Sébastopol est tombé au pouvoir des alliés, les cours de la rente conservent une très-grande fermeté et tendent même chaque jour à la hausse. Le cours de 76 est regardé maintenant comme une limite qu'il sera difficile de franchir en baisse, et le 3 0/0 s'est soutenu de 76 20 à 76 35.

Le comptant a donné lieu à très-peu de variations. Il a été faible sur le 4 1/2 0/0, et mieux tenu sur le 3 0/0. Les agents de change qui s'occupent plus spécialement du comptant reconnaissent que les capitaux sont devenus plus abondants depuis quelques jours pour les achats de titres de 3 0/0. Quant au 4 1/2 0/0, il est presque entièrement délaissé.

La stagnation des affaires a été plus grande encore à la Bourse de Londres qu'à celle de Paris. Depuis huit jours, les consolidés sont restés invariablement aux mêmes cours de 95 1/4 à 95 3/8. Les cotes télégraphiques affichées à notre Bourse n'ont pas présenté 1/8 de variation.

Des affaires considérables ont eu lieu cette semaine sur les actions du Palais de l'Industrie, qui ont monté de 140 à 170, et qui sont restés à 156 25. Il s'était formé un très-fort découvert sur cette valeur, à la suite de ventes de primes, dont 3 fr., et quelques exécutions ont fait monter rapidement les cours. On s'attend d'ailleurs que les recettes de l'Exposition de 1855 seront considérables, et l'on demandait déjà ces jours derniers les coupons de dividende de l'année prochaine à 20.

Les actions de chemins de fer ont été en faveur, mais il y a eu surtout un mouvement important sur les actions de Lyon. On a commencé à reconnaître que les cours actuels de ce chemin n'étaient pas en rapport avec ses produits, que l'on regarde maintenant comme assurés. Il arrivait de tous côtés des demandes d'actions de Lyon, et cette ligne a monté rapidement de 1,000 à 1,045. Il est vrai que l'on se livrait en même temps à des arbitrages, et que les acheteurs de Lyon vendaient, par contre, des actions des autres lignes, et surtout de la Méditerranée et des Orléans. Cependant, au cours de 1,045, les arbitrages ont songé avec raison à faire quelques réalisations. Il en est résulté une reprise sur les Méditerranée de 850 à 865, et 7 50 de baisse sur les Lyon, à 1,040 et 1,037 50;

Les actions de l'Est ont été demandées pendant quelques jours. Elles sont restées plus faibles, ce qui a lieu d'étonner, au moment où la souscription des obligations est ouverte à des conditions si avantageuses pour les actionnaires.

Les autres lignes ont éprouvé peu de changements. Il y avait des demandes depuis deux jours sur les actions du Nord.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 5 jusqu'à celle du 12 octobre:

La rente 3 0/0 a monté de 75 50 à 76 15 au comptant; elle est restée à 76 10; elle a varié à terme de 75 70 à 76 45; elle est restée à 76 35.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 98 50 à 99; il a fermé à 98 60 au comptant et à 98 85 à terme.

La Banque de France n'a pas varié du cours de 2,890.

Le Crédit mobilier a monté de 750 à 765; il est resté à 762 50.

Le Nord a monté de 865 à 875; il a fermé à 873 75.

L'Est a monté de 832 50 à 845; il est resté à 841 25.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 650 à 662 50; elles ont fermé à 616 25.

Lyon a monté de 1,000 à 1,045; il a fermé à 1,040.

Lyon à la Méditerranée a monté de 848 75 à 865; il est resté à 862 50.

Orléans a monté de 1,215 à 1,216; il a fermé à 1,215.

Rouen a varié de 985 à 990; il est resté à 988 75.

Le Havre a fait 575; il est revenu à 570.

Saint-Germain a fléchi de 710 à 705; il est resté à 710.

Genève a varié de 545 à 535; il est resté à 540.

Le Midi a repris de 617 50 à 625; il est resté à 622 50.

Le Grand-Central a varié de 518 75 à 525; il est resté à 520.

L'Ouest a monté de 655 à 670; il est resté à 667 50.

Samedi. — Les cours ont été très-fermes surtout au début de la bourse. Les affaires étaient animées. La rente 3 0/0 a varié de 76 10 à 76 au comptant, et de 76 45 à 76 25 à terme; le 4 1/2 0/0, de 98 75 à 98 80 au comptant, et de 98 85 à 99 35 à terme. La Banque s'est tenue à 2,980. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 762 50; le Nord, de 1 25 à 872 50; l'Est, de 5 à 845; les nouvelles de l'Est, de 3 75 à 656 25; Lyon, de 5 à 1,015; Orléans de 2 50 à 1,220; Genève, de 5 à 540; le Midi, de 5 à 625; le Grand-Central, de 1 25 à 522 50; l'Ouest de 7 50 à 665. Cherbourg a fléchi de 2 50 à 522 50. Rouen s'est tenu à 990; Saint Germain, à 710.

Lundi. — Les cours de la rente étaient faibles, mais ils ont éprouvé peu de variations. Les chemins de fer attiraient davantage l'attention; la ligne de Lyon était surtout demandée avec une persistance extraordinaire. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 76 10, elle a fléchi à terme de 05 à 76 20. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 99, et il est resté comme la veille à terme à 99 25. La Banque de France s'est maintenue à 2,980. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 760. Lyon a monté de 6 95 à 1,021 25. Le Nord s'est tenu à 875; l'Est, à 845. Les nouvelles de l'Est ont monté de 3 75 à 660; le Havre, de 2 50 à 575; Cherbourg, de 2 50 à 525. La Méditerranée a fléchi de 1 25 à 850; Orléans, de 2 50 à 1,217 50; Rouen, de 2 50 à 887 50; le Midi, de 5 à 520. Le Grand-Central s'est tenu sans variations à 520; l'Ouest, à 665; Saint-Germain, à 710; Genève, à 710.

Mardi. — La rente était bien tenue, mais elle donnait lieu à peu d'affaires. Toute la spéculation se portait sur les actions de Lyon, qui étaient excessivement recherchées. Les autres lignes ne suivaient pas ce mouvement, et étaient à peu près stationnaires. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 76, et il a monté à terme de 05 à 76 25. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 98 50, et à terme de 45 c. à 98 70. La Banque est toujours à 2,980. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 762 50. Les actions de Lyon ont monté de 13 75 à 1,035. Le Nord s'est tenu à 872 50. L'Est a fléchi de 1 25 à 843 75; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 658 75; l'Ouest, de 1 25 à 663 75; le Grand-Central, de 2 50 à 520. Le Midi a monté de 5 à 625; Rouen, de 2 50 à 990. Le Havre a fléchi de 2 50 à 572 50; La Méditerranée s'est tenue à 850; Saint-Germain, à 710; Orléans, à 1,217 50; Genève, à 540, Cherbourg, à 525.

Mercredi. — Les premiers cours de la rente étaient en hausse; mais ils sont retombés en suite aux cours de la veille: les actions de Lyon qui avaient encore obtenu une nouvelle hausse au début, sont revenues aux cours de la veille. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 76 05, il a varié à terme de 76 35 à 76 20. Le 4 1/2 0/0 a varié de 98 60 à 98 50, et à terme de 98 75 à 98 80. La Banque était à 2,980. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 761 25; le Nord, de 1 25 à 871 25; l'Est, de 1 25 à 842 50. Les nouvelles de l'Est ont varié de 662 50 à 660; Lyon, de 1,045 à 1,040; la Méditerranée, de 850 à 862 50; Orléans, de 1,212 50 à 1,217 50; le Grand-Central, de 517 50 à 520 Rouen a fléchi de 1 25 à 888 75. Le Havre a fait 572 50; le Midi, 622 50; l'Ouest, 665; Genève, 540. Saint-Germain a varié de 710 à 707 50.

Jeudi. — La bourse a été sans affaires. Les cours de la rente étaient cependant mieux tenus que la veille. Les chemins de fer étaient plus faibles à cause de l'approche de leur liquidation de quinzaine. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 76 05 à 76 10, et à terme de 76 25 à 76 35. Le 4 1/2 0/0 a fait 98 50 au comptant; la Banque, 2,980. Le Crédit mobilier a varié de 762 50 à 763 75; le Nord, de 872 50 à 875; Lyon, de 1,041 25 à 1,010; l'Est, de 840 à 842 50; les nouvelles de l'Est, de 660 à 657 50; la Méditerranée, de 865 à 862 50. Le Havre a fait 570; Rouen, 888 75; l'Ouest, 670; le Grand-Central, 518 75 à 520. Le Midi a varié de 625 à 622 50; Saint-Germain, de 507 50 à 510. Cherbourg a fait 522 50; Genève, 540. Orléans a varié de 1,217 50 à 1,215.

Vendredi. — Les consolidés anglais étant arrivés avec 1/8 de baisse, nos fonds ont été lourds pendant toute la bourse; mais les cours se sont raffermis pour la clôture. Les chemins de fer étaient faibles à l'exception des actions de Saint-Germain et de l'Ouest qui ont été vivement recherchées. La rente 3 0/0 a varié de 76 à 76 10 au comptant, et de 76 20 à 76 30 à terme; le 4 1/2 0/0, de 98 50 à 98 60 au comptant. La Banque s'est tenue à 2,980; le Crédit mobilier, à 761 25; les actions du Nord, de 872 50 à 875; l'Est, de 837 50 à 840; les nouvelles de l'Est, de 653 75 à 651 25; Orléans, de 1,215 à 1,212 50; Saint-Germain, de 710 à 728 75; l'Ouest, de 675 à 680; le Midi, de 622 50 à 623 75; le Grand-Central, de 518 75 à 522 50; Lyon, de 1,035 à 1,037 50; la Méditerranée, de 860 à 862 50. Cherbourg s'est tenu à 525; Rouen, à 990; le Havre, à 570; Genève, à 540.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 7 au 13 octobre 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 7 Compt.	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Compt.	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Compt.	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Compt.	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Compt.	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Compt.	Vendredi 13 Terme
710	941	99	104.000	400	tout	10 fr.	janv. juillet	Nord	872 50	872 50	872 50	872 50	872 40	873 75	871 25	872 50	873 75	875 ..	875 ..	875 ..
tout	138	99	72.000	500	tout	27 fr. 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	930 ..	»	947 50	»	940 ..	944 75	944 75	»	948 75	»	950 ..	947 50
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobre	Rouen au Havre	»	577 50	575 ..	573 75	571 50	575 ..	572 50	»	570 ..	570 ..	570 ..	»
54	72	95	30 000	500	125	11 fr.	avril	Dieppe et Fécamp	285 ..	»	285 ..	»	»	»	»	»	285 ..	»	287 50	»
»	367	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	522 50	530 ..	525 ..	530 ..	535 ..	»	535 ..	»	532 50	»	535 ..	»
tout	25	99	34.000	250	tout	22 fr. 50.	octobre avril	Saint-Germain	710 ..	710 ..	710 ..	»	710 ..	»	707 50	»	710 ..	712 50	720 75	730 ..
tout	17	99	20 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	315 ..	»	317 50	»	317 50	»	»	»	320 ..	»	320 ..	»
228	530	99	70 000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	675 ..	»	665 ..	665 ..	661 75	663 75	665 ..	667 50	663 75	670 ..	690 ..	690 ..
»	41	50	6 000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	185 ..	»	»	»	»	»	»	»	185 ..	»	185 ..	»
1158	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1220 ..	1217 50	1217 50	1217 50	1217 50	1220 ..	1217 50	1220 ..	1215 ..	1215 ..	1212 50	1215 ..
847	726	99	250 000	500	tout	51 fr. 30.	mai novemb.	Est	845 ..	841 75	845 ..	845 ..	843 75	843 75	842 50	840 ..	841 25	842 50	840 ..	840 ..
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	650 25	656 25	650 ..	658 75	654 7	650 ..	650 ..	657 50	656 25	655 ..	654 25	650 ..
507	512	99	265 000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	1015 ..	1015 ..	1021 25	1023 75	1035 ..	1035 ..	1040 ..	1035 ..	1037 50	1040 ..	1037 50	1038 75
»	227	99	80 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	540 ..	542 50	540 ..	542 50	540 ..	»	540 ..	»	536 75	»	540 ..	»
419	612	99	90 000	500	300	16 fr.	avril octobre	Lyon à la Méditerr.	851 25	852 50	850 ..	850 ..	850 ..	851 25	862 50	861 25	862 50	863 75	862 50	862 50
»	800	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	625 ..	623 75	620 ..	625 ..	622 50	623 75	622 50	622 50	621 25	623 50	623 75	623 75
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	210 ..	»	210 ..	»	210 ..	»	210 ..	»	210 ..	»	250 ..	»
150	915	99	180 000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central	522 50	522 50	522 50	521 ..	520 ..	521 ..	521 ..	518 75	520 ..	520 ..	523 50	521 25
	»	99	50 000	500	200	4 0/0		St-Rambert à Grenob.	»	»	»	»	»	»	450 ..	»	»	»	»	»
»	40	99	11.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	6 400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	100.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emm.	»	»	»	»	460 25	»	400 25	»	465 ..	»	465 ..	»

Observations	Nombre	Valeur	Somme payée	Intérêts	Époques de jouissance	Noms	Samedi 7 Compt.	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Compt.	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Compt.	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Compt.	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Compt.	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Compt.	Vendredi 13 Terme
	»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	76 ..	76 25	76 10	76 20	76 ..	76 25	76 05	76 90	76 10	76 35	75 10	75 30
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	98 90	99 25	99 ..	99 25	99 50	98 75	99 50	98 80	99 00	99 85	99 00	99 ..
	250 m	68 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	76 10	»	..	»	..	»	76 25	»	76 05	»	76 05	»
	»	12 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	98 05	»	..	»	98 50	»	98 25	»	98 50	»	..	»
(1) Pendant la durée des travaux.	111.340	1 000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2900 ..	»	2900 ..	»	2900 ..	»	2900 ..	»	2900 ..	»	2890 ..	»
	120.000	500	tout	10 25	janvier juillet	Crédit mobilier	702 50	701 25	700 ..	701 25	702 50	703 75	701 25	702 50	702 50	703 75	701 25	702 50
	40 000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	581 50	»	582 50	»	581 50	»	581 75	»	582 50	»	582 50	»
	60.000	500	150	17 50	janvier juillet	Banque foncière	611 25	603 50	601 25	»	601 25	»	»	»	»	»	585 ..	»
	100.000	1 000	200	3 0/0	mai novemb.	Do Obligations fonc.	9 5 ..	»	»	»	925 ..	»	»	»	935 ..	»	930 ..	»
	»	500	100	3 0/0	mai novemb.	Do Obligations de 500	437 50	»	430 25	»	437 50	»	437 50	»	430 ..	»	430 ..	»
	»	100	tout	3 0/0	»	Do 10es d'Obligations	..	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	»	»	100 ..	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 7 au 13 octobre 1854.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de remboursement	Intérêts annuels	Époques de jouissance	Dates des paiements
1854	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	50 000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1854	120 000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do
1854.	187 333	99 —	»	out.	500	3 0 0	»	janvier juillet.
Do.	50 000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.
1849	12 3.8	99 —	1 125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do	6.201	41 —	1 250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1853.	17.200	.. ..	1.0.0	750	1.250	5 0/0	»	Do
1842	6 998	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do
1844.	3.333	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Do
1854	150 000	.. ..	275	75	500	3 0/0	»	Do
1845	6.100	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	6.750	98 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1846.	15.000	79 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre
1849.	5.000	87 —	00	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
1853.	131 007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet
1853.	101 014	99 —	500	tout.	625	5 0/0	Do	Do
1853.	63 663	99 ..	500	tout.	500	3 0/0	Do	Do
1852.	20 000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do

Noms des compagnies	7	9	10	11	12	13
Nord-Boulogne	310 25	317 50	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..
Paris à Lyon	1010 ..	1010 ..	1010 ..	1010 ..	1010 ..	1020 ..
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	500 ..	»	500 ..	500 ..	»	500 ..
Do Nouvelles 3 0/0	308 75	310 ..	310 ..	310 ..	310 ..	311 2
Est	497 50	497 50	500 ..	497 50	495 ..	496 2
Saint-Germain nouvelles	» ..	1010	» ..	» ..	» ..	1010
Versailles r. d.	» ..	..	»	975 ..	975 ..	»
Ouest	1020 ..	1020 ..	1017 50	1017 50	1017 50	1020 ..
Do (nouvelles)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Paris à Orléans	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Do (Nouvelles 1848)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Do (Nouvelles 1852)	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..	313 75	313 75
Do (Nouvelles 1854)	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..
Paris à Rouen	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Do (nouvelles)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Rouen au Havre	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Do (nouvelles)	» ..	1140 ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Grand-Central	293 75	293 75	293 75	293 75	295 ..	295 ..
Rhône-et-Loire	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Do 3 0/0	» ..	» ..	300 ..	300 ..	» ..	300 ..
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	500 ..	500 ..	500 ..	500 ..	500 ..	500 ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 6 au 12 octobre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	6	7	9	10	11	12
Nord	860 .. à 868 75	865 .. à 870 ..	870 .. à 872 50	870 .. à 875 ..	870 .. à 875 ..	865 .. à 871 50
Paris à Strasbourg	825 .. à 830 ..	830 .. à 842 25	835 .. à 837 50	840 .. à 847 50	842 50 à 847 50	835 .. à 840 ..
Orléans	1225 .. à 1250 ..	1225 .. à 1250 ..	1225 .. à 1250 ..	1225 .. à 1250 ..	1225 .. à 1250 ..	1225 .. à 1250 ..
Paris à Rouen	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..
Rouen au Havre	640 .. à 641 25	640 .. à 646 25	640 .. à 646 25	640 .. à 646 25	640 .. à 646 25	593 75 à 606 25
Lyon	985 .. à 1000 ..	985 .. à 1000 ..	1000 .. à 1010 ..	1020 .. à 1027 50	1037 50 à 1043 75	1050 .. à 1037 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse [illegible]	500	450 ..	[illegible] Charbon	1.000	300	Toy-[illegible] Commercy	500	6 5	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Mar. tim.	12.000	30 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les Touches Charbon.	500	40	Fers de [illegible]	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ... do	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7400 ..	Lay... et Loire	1/1450	400	[illegible]	500	87.	— Tricycles	500	475	Union des Ports. do	5000	10 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1540	[illegible] et v. m. u. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	25 ..	— Batignollaises	1000	775	Mélusine ... do	5000	16 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais ... Paris	2500	5500	Compagnie générale	5.0	620	Sécurité ... do	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1000	1300	Montchanin. Charbon.	5000	»	— français ... Paris	500	1025	Lutéciennes	500	620	Sauvegarde ... do	5000	6 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	215 ..	Azincourt ... Charbon	1/1500	100 E d	— parisien	1000	147.	Sylphides	500	540	Océan ... do	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes ... Asph.	1000	300 ..	— Lacarrière. Paris	500	1000	Désirées	500	475	Chambre ... do	1000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	510 ..	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Belleville	500	1200	Écharcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... do	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1200	Seyssel franç. Asph.	1000	100	— Nord-Batignolles	500	100	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ... do	5000	10 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	375	505 ..	Aveyron ... Forges.	2000	4100	— Ouest ... Passy.	500	635	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	303 50	Aubin ... Forges.	500	480	— Est. Vincennes.	500	»	Le Siècle	remb.	400	Générale ... do	5000	[illegible] 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	750	630	Maubeuge ... Forges.	500	450	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon	250	221 ..	Union ... do	5000	64 0/0 b.
La Prusse ... Zinc.	1000	1120 ..	Alais ... Forges	2000	1700	— Calais	1000	350 ..	Palais de l'Industrie	100	136 25	France ... do	5000	34 0/0 b.
Tenès ... Cuivre.	100	62 50	Châtillon ... Forges.	500	645	— Amiens	500	460	Glaces de St-Gobain	7.400	22.000	Phénix ... do	1000	[illegible]
Mouzaïa (Algérie)	100	41 ..	Herserange ... Forges.	500	73 ..	— Versailles	1000	475	— de Montluçon	500	350	Providence ... do	2500	20 0/0 b.
[illegible] (usine)	100	22 50	[illegible] ... Forges.	1000	1095	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1.000	Urbaine ... do	5000	6 0/0 b.
Loire ... Charbon.	1/80000	6.. ..	Providence ... Forges.	1000	1225	— Cie centrale	500	495	— d'Aix-la-Chapelle	375	377 50	Confiance ... do	1000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/2400	500 ..	La [illegible] Ardèche Forg.	4000	5225 ..	Mess. imp. serv. mar.	5000	8500	Lin Maberly	5 0	72 ..	Soleil ... do	6000	20 0/0 b.
Haute-Loire Charbon.	500	301	Espérance ... Forges.	1000	1000	— voitures	1000	1000	— Cohen	500	5.0	Nord ... do	1000	0 0/0 b.
Blanzy ... Charbon	500	530	Montigny ... Forges.	500	570 ..	— Caillard	1000	640	— Pont-Remy	»	300	Globe ... do	500	pair
[illegible] ... Charbon.	1/2376	545	Septèmes ... Usine.	250	170	Gondoles parisiennes	80	100	— Gamaches	500	225	Nationale ... Vie.	5000	6 0/0 b.
Charbonnages belges	500	400 ..	Phénix ... Usine.	750	845 .. c.	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2500	Richer ... Vidanges.	500	255	Générale ... do	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (aud.)	1000	900	Gail ... Usine.	500	800 ..	— ch. de fer	200	225	Herbet ... Sucrerie.	500	500	Union ... do	5000	7 0/0 b.
Centre-du-Flénu	1000	130	Cavé ... Usine.	250	250 ..	— Favorites	500	1000	Scarpe ... do	250	250	Phénix ... do	5000	3 0/0 p.

Paris. — Imprimerie centrale des chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

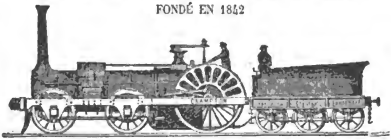
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris...........	12 f. —	22 f.
Départements....	13 » —	24 »
Etranger........	16 » —	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 octobre sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les opérations du siége de Sébastopol se poursuivent sans obstacle, et l'on pourrait presque calculer à l'avance le nombre de jours qui devra s'écouler entre le commencement du feu et le moment où la place sera emportée. L'importance des renforts que la France et l'Angleterre dirigent sur le théâtre de la guerre ne peut qu'avancer l'heure du succès, et garantit dans tous les cas qu'elle ne sera pas retardée par les efforts de l'armée russe sortie de Sébastopol, alors même qu'elle parviendrait à faire en temps utile sa jonction avec le corps du général Osten-Sacken.

Cette situation est parfaitement comprise à la Bourse; aussi les cours se soutiennent-ils malgré leur élévation relative, surtout si on les compare à ceux de l'année dernière, à pareille époque, alors que les puissances occidentales n'avaient pas encore tiré leur épée.

Voici la comparaison des cours de clôture de la bourse du 19 de ce mois avec la cote d'il y a un an et celle de la semaine dernière:

Valeurs.	*Cours de la Bourse du* 19 octobre 1853.	12 octob. 1854.	19 octob. 1854.
3 0/0,	72 30	76 35	75 85
Crédit mobilier,	695 »	763 75	757 50
Saint-Germain,	750 » (1)	702 50	720 »
Orléans,	1,145 »	1,215 »	1,210 »
Rouen,	1,000 »	987 50	985 »
Havre,	480 »	570 »	562 50
Nord,	832 50	875 »	875 »
Est ancien,	905 » (2)	842 50	836 25
Est nouveau,		655 »	648 75
Lyon,	887 50	1,040 »	1,048 75
Méditerranée,	725 »	863 75	860 »
Midi,	582 50	622 50	620 »
Ouest,	691 25	670 »	677 50
Cherbourg,	560 »	522 50	521 25
Grand-Central,	560 »	520 »	522 50
Genève,	512 50	510 »	525 »

On voit, d'après ce rapprochement, que, s'il y a un peu de faiblesse sur quelques valeurs entre les cours de cette semaine et ceux de la semaine précédente, il y a une amélioration très-générale et très-forte si l'on compare les cours de cette année à ceux de 1853, à pareille époque.

(1) Le cours du 19 octobre 1853 était de 1,500 fr.; les actions ont été dédoublées.

(2) L'année dernière, les actions de l'Est avaient tous leurs droits; pour comparer, il est donc nécessaire d'ajouter au cours actuel des actions anciennes de l'Est la prime des nouvelles.

La faiblesse des derniers jours a pour cause l'élévation du prix des reports à la dernière liquidation, qui a dû rendre nécessaires quelques réalisations; mais cette situation même dénote une position de place à la hausse, et montre la confiance que les acheteurs ont dans le succès des armes françaises. — Aujourd'hui, 20 octobre, il y a eu une nouvelle reprise.

— Le *Moniteur* a publié, le 15 courant, les états comparatifs des revenus indirects pour les trois premiers trimestres de 1852, 1853 et 1854. L'exercice courant présente une augmentation de 32,058,000 fr. sur 1852, et une diminution de 7,291,000 fr. sur 1853; mais il convient de faire observer, au sujet de cette dernière comparaison, que la différence porte en grande partie sur les six premiers mois de l'année, déjà connus, et que le troisième trimestre, clos le 30 septembre dernier, ne présente qu'une réduction insignifiante de 384,000 fr.

— La division de l'ancienne Compagnie des Mines de la Loire en quatre groupes est définitivement consacrée par quatre décrets insérés au *Moniteur* du 20 octobre, portant approbation des statuts des quatre Compagnies nouvelles. Il est vivement à désirer que cette organisation permette de donner une impulsion plus énergique à l'extraction, car la houille manque partout, et l'on ne peut pas toujours s'en procurer, même en subissant une forte augmentation de prix. Ce fait n'est pas spécial à la France, mais il se produit en même temps en Prusse, en Belgique et en Angleterre. Nous trouvons, par exemple, dans le compte-rendu de l'exploitation d'un chemin belge, que le coke pour les machines, dont le prix était en 1852 de 13 fr. 96 par tonne, et en 1853 de 16 fr. 97, ne coûte pas moins de 26 fr. 95 en 1854, ou presque le double qu'il y a deux ans. En Angleterre, la hausse n'est pas moins forte : aussi se préoccupe-t-on des moyens de réduire la

consommation en utilisant plus complétement le calorique contenu dans les houilles employées. A Sheffield, la corporation municipale ayant obtenu une loi qui oblige les usines à consumer leur fumée, et se préoccupant des moyens pratiques de faire exécuter cette loi, a reçu de son président la communication d'un système qui non-seulement résout le problème, mais encore procure une économie de 26 0/0 dans l'emploi du combustible. En attendant que les promesses de ce système deviennent une réalité, le charbon coûte très-cher et la propriété des mines donne de magnifiques revenus.

— Le *Moniteur* du 18 contient un rapport de M. le ministre des travaux publics, annonçant la conclusion d'un traité pour la reconstruction des deux ponts suspendus d'Arcole et des Invalides, à Paris. Le pont des Invalides sera reconstruit en maçonnerie ; il aura quatre arches de 30m,70 d'ouverture chacune, et coûtera 800,000 fr. Le pont d'Arcole sera remplacé par un pont fixe en fer, d'une seule arche de 80 mètres d'ouverture, d'après le système breveté de MM. Cadiat et Oudry, dont nous avons parlé plusieurs fois. La dépense de ce dernier pont sera de 1,150,000 f. Le système de MM. Cadiat et Oudry a été déjà adopté par la Compagnie du chemin de fer Grand-Central pour la construction de ses ponts ; le Conseil général des ponts et chaussées l'a également approuvé pour le grand pont tournant à construire à Brest.

— Les métallurgistes anglais ont tenu la semaine dernière leur réunion trimestrielle. Il a été décidé que les prix seraient maintenus, nonobstant la réduction des demandes, et que, s'il était besoin, on réduirait un peu la production en mettant quelques hauts-fourneaux hors feu. Les fontes d'Écosse sont légèrement en baisse.

— Les recettes des chemins de fer, pour la semaine que nous publions aujourd'hui, sont assez favorables et donnent pour résultat le classement suivant, par ordre d'augmentation ou de diminution kilométrique. On remarquera, une fois pour toutes, dans ce classement, que nous avons consacré un compte spécial à chacune des branches dont se compose l'exploitation du chemin de fer de l'Ouest.

Augmentation.

Grand-Central,	13.2 0/0.
Est,	12.0 0/0.
Lyon,	10.6 0/0.
Orléans,	5.2 0/0.
Nord,	4.0 0/0.
Ouest, grande ligne,	3.2 0/0.
— Versailles r. g.,	3.0 0/0.
Rouen,	0.6 0/0.

Diminution.

Havre,	3.8 0/0.
Ouest, Versailles r. d.,	4.1 0/0.
Méditerranée,	9.3 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

P. S. Nous apprenons, au moment de mettre sous presse, que l'emprunt de la Compagnie de l'Est a été entièrement souscrit par les actionnaires y ayant droit. Ce résultat ne nous étonne pas, mais nous n'en félicitons pas moins la Compagnie de l'excellence de son crédit.

Ad. B. (d. V.)

Chemin de fer d'Orléans.

PRÉLÈVEMENT AU PROFIT DES EMPLOYÉS. — SITUATION DES TRAVAUX.

Un de nos confrères a annoncé à deux reprises différentes que le Conseil d'Etat refusait d'admettre, s'il n'avait déjà rejeté complétement, les modifications proposées par la Compagnie d'Orléans et acceptées par l'assemblée générale des actionnaires, en ce qui concerne le prélèvement sur les bénéfices au profit des employés.

Nous sommes en mesure d'assurer aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans que cette nouvelle est complétement inexacte. Le Conseil d'Etat, dont les vacances n'ont pris fin que le 15 de ce mois, n'est pas encore saisi de l'examen de la délibération relative au partage des bénéfices ; il n'a donc pu la rejeter ni complétement ni même en partie.

Il ne nous appartient pas de préjuger quel sera l'avis du Conseil d'Etat sur cette question, lorsqu'elle lui sera soumise, mais il nous semble bien difficile d'admettre qu'il se prononce absolument pour la négative.

Dans l'intérêt même des employés de chemins de fer et de l'application plus générale et plus étendue du principe de participation, il est essentiel de ne pas le dénaturer en l'exagérant et de ne pas manquer le but en le dépassant.

Obliger la Compagnie d'Orléans à maintenir le partage sur les bases primitives, et de distribuer ainsi plus de 2 millions entre ses employés, en sus de leurs salaires, c'est la contraindre à réduire ceux-ci et empêcher d'autres Compagnies de suivre son exemple. Or, la réduction des traitements fixes, en raison de l'accroissement des bénéfices éventuels, n'est pas une chose désirable pour les employés, pour les petits surtout, c'est-à-dire les plus nombreux, qui ont besoin de recevoir régulièrement leurs salaires pour suffire à leurs besoins de chaque jour.

Nous ne voulons pas insister davantage sur les inconvénients nombreux du maintien des bases du partage actuel ; ils sont d'une si grande évidence que l'assentiment de l'autorité supérieure à leur révision dans des limites équitables ne nous paraît pas douteux un seul instant.

SITUATION DES TRAVAUX.

I.

Tours à Bordeaux. — 347 *kilomètres.*

M. le Ministre des travaux publics vient d'autoriser la circulation sur la deuxième voie entre Sainte-Maure et Chatellerault, de sorte qu'il ne reste plus que deux lacunes à une voie simple, savoir :

Chatellerault à Poitiers,	environ 30 kilom.
Montmoreau à Libourne,	— 60 —

Sur cette dernière section, les travaux sont poussés par M. Mackenzie de manière à la livrer à la circulation au 1er décembre prochain. A cette époque donc, sur les 347 kilomètres qui séparent Tours de Bordeaux, il ne restera que la lacune de 30 kilomètres comprise entre Chatellerault et Poitiers, laquelle gênera très peu le mouvement. On espère d'ailleurs la voir fermée dès les premiers jours de janvier.

II.

Argenton à Limoges. — 105 *kilomètres.*

Sur cette section, exécutée par l'Etat aux termes de la loi de 1842, on presse activement l'achèvement des tranchées et des remblais considérables à faire sur toute la ligne, mais principalement entre Argenton et la Souterraine, où se trouvent les ouvrages les plus longs à terminer. On espère que les travaux pourront être remis à la Compagnie, par les ingénieurs de l'Etat, à la fin de décembre ou au commencement de janvier prochain.

En exécution de son cahier des charges, la Compagnie devra livrer à la circulation la ligne entière d'Argenton à Limoges, *un an* après la livraison, c'est-à-dire à la fin de l'année 1855 ou au commencement de 1856. La Compagnie a pris des mesures pour faire l'ouverture avant l'expiration des délais qui lui sont accordés.

III.

Saint-Germain-des-Fossés à Clermont. — 65 *kilomètres.*

Cette section est, comme la précédente, construite par l'Etat, aux termes de la loi de 1842.

La Compagnie se proposait d'ouvrir d'abord et isolément la petite section de Saint-Germain à Gannat (22 kilomètres); mais il se trouve que les plus grands travaux de terrassements sont précisément situés entre l'Allier et Gannat et seront terminés les derniers. Le passage dans les grandes tranchées sera probablement livré à la Compagnie du 20 au 25 de ce mois d'octobre, d'où résultera pour elle l'obligation d'ouvrir la ligne entière à la fin d'octobre 1855.

Comme tous les rails sont prêts et en partie posés, entre Gannat et Clermont, on compte que la Compagnie abrégera beaucoup les délais assignés par le cahier des charges, et que l'ouverture de la ligne pourra avoir lieu dès le printemps de l'année prochaine.

IV.

Nantes à Saint-Nazaire. — 60 *kilomètres.*

L'avant-projet présenté par la Compagnie a subi toutes les formalités des enquêtes et

est sur le point de recevoir l'approbation de l'administration supérieure.

V.

Poitiers à la Rochelle et Rochefort. — 160 kilomètres.

Les chantiers de terrassements et les travaux d'art sont en grande activité sur toute la section de Poitiers à Niort (80 kilomètres) et on déblaie l'emplacement de la station de cette dernière ville.

De Niort à la Rochelle les projets sont faits et en grande partie approuvés, sauf quelques détails qui intéressent le service des fortifications aux abords de la Rochelle et de Rochefort. On procède aux enquêtes et autres formalités nécessaires pour l'achat des terrains.

Cette dernière section étant d'une exécution beaucoup plus facile que la première, on pense que l'exploitation de la ligne entière suivra d'assez près celle de la portion de Poitiers à Niort.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les Chemins de fer et l'Agriculture.

Un décret du 9 de ce mois a prorogé jusqu'au 31 juillet 1854 l'exemption des droits de navigation accordée jusqu'au 31 décembre 1854 par les décrets des 5 septembre et 3 décembre 1853 et 24 juin 1854, aux chargements de grains et farines, de riz, de pommes de terre et de légumes secs.

L'année dernière, lorsque l'insuffisance des récoltes motivait une mesure semblable, les chemins de fer s'y associèrent largement en accordant aux transports de céréales, etc., la faveur de tarifs réduits qui descendirent sur quelques lignes jusqu'à 5 centimes par tonne et par kilomètre.

Aujourd hui, bien que les circonstances ne soient plus les mêmes, et que la tenue des prix actuels doive faiblir dès que les premières pluies permettront de remettre en activité les moulins à eau, les chemins de fer n'ont pas voulu demeurer étrangers au nouveau sacrifice que l'Etat s'impose en faveur du commerce des céréales. Nous n'avons pas encore reçu de renseignement de toutes les Compagnies, mais nous savons déjà que plusieurs d'entre elles ont prorogé leurs tarifs réduits ou accordé de nouvelles réductions sur les anciens tarifs rétablis.

La Compagnie du Nord, par exemple, a maintenu le tarif de 5 centimes;

La Compagnie de l'Est a remanié ses tarifs et les a diminués en faveur des céréales;

La Compagnie de Lyon a maintenu le tarif de 5 centimes;

Enfin, la Compagnie d'Orléans, qui avait relevé ses prix avec l'assentiment de l'autorité publique, vient de rétablir, à partir du 15 octobre, les concessions qu'elle avait faites précédemment.

Nous n'avons rien reçu des lignes de l'Ouest, de Rouen et du Havre, mais nous ne doutons pas qu'elles n'aient agi de la même manière de leur côté.

Nous constatons ces faits pour montrer une fois de plus que les Compagnies de chemins de fer, bien qu'elles représentent des intérêts privés, ne négligent aucune occasion de prouver comment elles comprennent leur mission. Le sacrifice est double de leur part, cependant, car non seulement elles renoncent à des perceptions autorisées par la loi, mais ne recueillent en échange que des reproches d'avidité et de monopole.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer du Nord.

Projet d'affermage du chemin de Namur à Liége.

La Compagnie du chemin de fer du Nord a convoqué ses actionnaires en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur une convention provisoire intervenue entre elle et la Compagnie anglo-belge, propriétaire des chemins de Namur à Liége et de Mons à Manage.

Pour faire comprendre aux actionnaires du Nord qui nous ont adressé des demandes de renseignements, l'intérêt que présente la nouvelle convention, nous avons besoin de rappeler quelques faits.

La concession primitive du chemin du Nord, résultat de deux adjudications distinctes, mais contemporaines, comprenait seulement :

1° Pour une durée de jouissance de 38 ans,

A. — La ligne de Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes;

B. — Les embranchements de Lille, par Hazebrouck, sur Calais et Dunkerque.

2° Pour une durée de 24 ans 335 jours,

Le chemin de fer de Creil à St-Quentin.

Postérieurement, et par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 26 août 1851, la Compagnie du Nord a acheté le chemin de fer d'Amiens à Boulogne, ce qui lui a assuré le trafic de l'Angleterre.

Le décret du 19 février 1852 est venu modifier cette situation d'une manière très avantageuse et compléter le réseau dont l'établissement et l'exploitation étaient concédés à la Compagnie du Nord.

Ce décret porte :

1° Approbation de la fusion du chemin de Boulogne avec le chemin du Nord;

2° Extension de la jouissance du réseau entier à 99 ans;

3° Autorisation de libérer les actions de la Compagnie à 400 fr.;

4° Concession de plusieurs prolongements et embranchements, savoir :

A. — Prolongement du chemin de Saint-Quentin jusqu'à la frontière belge, à Erquelines, près Maubeuge; longueur, 85 kilom.;

B. — Embranchement de Somain sur le Cateau, par Cambrai, reliant la ligne de Paris à Valenciennes, vers Mons et Bruxelles, au nouveau chemin prolongé de Paris et Saint-Quentin vers la frontière belge à Erquelines, dans la direction des bassins houillers de Charleroi et de Liége; longueur, 38 kilom.;

C. — Embranchement de Noyelles, station du chemin de Boulogne, à 14 kilom. d'Abbeville, sur le port de Saint-Valéry (quatrième raccordement avec la mer dans la direction de l'Angleterre); longueur, 5 kilom.;

D. — Embranchement de Tergnier, station du chemin de Paris à Saint-Quentin sur Reims, par La Fère et Laon, se soudant aux chemins de fer de l'Est, et permettant aux charbons de Mons et de Charleroi d'arriver par voie de fer à Reims et dans le groupe métallurgique de la Haute-Marne; longueur, 80 kilomètres.

Le décret du 19 février 1852, que nous venons de résumer, portait donc le réseau du Nord à 917 kilomètres (1); un décret postérieur, en date du 13 août 1853, l'a encore augmenté de 39 kilom., en concédant à la Compagnie un chemin de rectification entre Saint-Denis et Creil, permettant de desservir une riche banlieue, de soulager la section primitive de Paris à Creil, la plus fréquentée, du parcours des trains à destination ou au-delà de Creil; enfin, de réduire de 17 kilomètres la distance entre Paris et toutes les stations au delà du point rectifié.

Les travaux des chemins nouvellement concédés ont été entrepris dès l'achèvement des études et poussés avec assez de vigueur, dans la direction de Saint-Quentin à Erquelines, pour que cette nouvelle ligne de Paris à la frontière belge puisse être livrée au public au printemps prochain.

En même temps que la Compagnie du Nord déployait cette activité, elle se préoccupait de tirer le meilleur parti possible de ses travaux et de ses dépenses. Le chemin de Paris à Erquelines n'est pas destiné seulement à élargir l'approvisionnement de la France en houille belge, par son accès dans le bassin de Charleroi, mais à devenir la ligne la plus courte, et dès lors la plus économique, pour les échanges commerciaux et la circulation des voyageurs entre Paris et l'Allemagne du Nord.

En effet, en suivant la route actuelle de Paris à Berlin par Valenciennes, Mons, Bruxelles et Liége, la distance entre Paris et Cologne est de 610 kilomètres.

Et entre Paris et Liége, de 484 —

Cette dernière distance est parcourue, y compris le temps nécessaire à la traversée de Bruxelles, qui exige une rupture de charge et un changement de voitures, en 11 heures par le train de jour, et en 13 h. 20 m. par le train de nuit.

---

(1) Le réseau primitif du Nord était de... 585 kil.
La fusion avec Boulogne a ajouté........ 124 —
Le décret du 19 février y a joint, par les concessions ci-dessus........ 208 —

Etendue totale du réseau....... 917 kil.

Par la nouvelle ligne de Saint-Quentin prolongée, la distance entre Paris et Liége ne sera plus que de......... 381 kilomètres.
Au lieu de. .... 484 —

Economie...... 103 kilomètres.
ou 10 fr. 80 c. environ par tonne et par voyageur de 1re classe.

Le trajet s'effectuera, par Saint-Quentin, en prenant pour base la vitesse actuelle des trains de Paris à Quiévrain, 50 kilomètres à l'heure, en................ 7 h. 40 m.

Il est aujourd'hui, par Valenciennes, de 11 h. ou de............... 13 h. 20 m.

Soit une économie de 3 h. 20 à 5 h. 40 m.

Seulement, pour obtenir cette vitesse et réaliser ces économies de temps, il était nécessaire que les trains partant de Paris pussent aller directement à Liége se raccorder aux chemins belges appartenant à l'Etat, sans rupture de charge et sans changement de direction. Or, il se rencontrait un obstacle entre Erquelines, point de la frontière où aboutit le chemin de Saint-Quentin, et Liége: — les chemins établis ou en cours de construction appartenaient à trois propriétaires différents.

1° Les 30 kilomètres entre Erquelines et Charleroi, à une Compagnie dont les fonds étaient épuisés et qui ne pouvait achever ses travaux ;

2° Les 37 kilomètres entre Charleroi et Namur, au gouvernement belge ;

3° Les 60 kilomètres de Namur à Liége, à la Compagnie anglo-belge de Namur-Liége et de Mons-Manage, qui a terminé son chemin depuis le 10 octobre 1853, mais dont le matériel est incomplet et la situation financière grevée d'une dette de 500,000 liv. st. (12,500,000 fr.) échue et exigible depuis le 1er juillet dernier, plus d'autres dettes s'élevant ensemble à 176,895 liv. st. 16 sh. 11 p. (4,421,396 fr. 20 c.).

Ce fractionnement de propriété et d'exploitation des chemins de fer destinés à raccorder le chemin de St-Quentin à la grande ligne d'Allemagne par Liége et Cologne, était un obstacle sérieux à ce que la Compagnie du Nord pût tirer de son chemin de Paris à Saint-Quentin tous les services qu'il est appelé à rendre aux communications internationales.

Déjà un premier pas a été fait par la Compagnie du Nord, avec l'assentiment de ses actionnaires, pour écarter cet obstacle.

L'assemblée générale du 29 octobre 1853 a approuvé une convention, provisoire alors, définitive aujourd'hui, aux termes de laquelle la Compagnie du Nord a pris à ferme le chemin belge d'Erquelines à Charleroi, de 30 kilomètres, pour toute la durée de sa concession, moyennant une rente annuelle de . . . . 529,810 fr.

La convention nouvelle intervenue entre la Compagnie du Nord et la Compagnie anglo-belge de Namur-Liége et Mons-Manage est de la même nature que celle approuvée l'année dernière et tend au même but. Nous ne possédons pas le texte de cette convention provisoire, sur laquelle les actionnaires anglais de la Compagnie belge ne doivent statuer que le 19 de ce mois, mais nous en trouvons les éléments dans le procès-verbal d'une assemblée préparatoire tenue le 12 de ce mois et publié par les journaux anglais.

D'après les renseignements que nous trouvons dans ce procès-verbal, la Compagnie anglo-belge céderait à la Compagnie du Nord pour toute la durée de sa concession, soit pour 87 ans, son chemin de Namur à Liége et conserverait celui de Mons à Manage, qui est complétement distinct du premier et n'a même avec lui aucun point de contact, ce qui rend l'exploitation des deux lignes très-onéreuse.

Le prix de bail à payer par la Compagnie du Nord pendant ces 87 années se composerait :

1° D'une somme de 3 millions de francs une fois payée, dont la Compagnie belge a besoin pour compléter le matériel de son chemin de Mons à Manage ;

2° D'une rente annuelle de 40,000 liv. st. ou 1 million de francs, représentée par 61,500 obligations de 500 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt annuel et remboursables au pair dans le délai de 87 ans.

La charge annuelle pour la Compagnie du Nord, en calculant à 5 0/0 l'intérêt et l'amortissement de la somme de 3 millions à payer en espèces au moment de l'entrée en jouissance, ressort ainsi à 1,150,000 fr.

Ce contrat est avantageux pour la Compagnie anglo-belge, dont il sauve la position et relève le crédit ; mais il ne l'est pas moins pour la Compagnie du Nord.

Voici, en effet, ce qu'elle obtient :

1° La certitude de retirer de la ligne de Saint-Quentin tout l'effet utile qu'elle est susceptible de produire, et d'activer la circulation internationale en faisant disparaître les obstacles et les entraves de nature à paralyser son développement ;

2° Un chemin en exploitation partielle depuis plusieurs années, complète depuis le 10 octobre 1853, mais encore isolée, dont les produits spéciaux, déjà importants, doivent rapidement augmenter sous l'influence de l'achèvement de plusieurs lignes voisines et de l'établissement de la circulation à grand parcours.

En 1853, l'exploitation a donné un produit supérieur de 34 0/0 à celui de l'année précédente ; l'ouverture du pont d'Andenne, qui a consommé la jonction de Namur avec Liége, a surtout exercé une puissante action sur le trafic. Cette ouverture a eu lieu le 10 octobre 1853, et aussitôt les transports de marchandises se sont élevés dans la proportion de 39 à 47 0/0. L'augmentation porte principalement sur les derniers mois de l'année, et elle se continue en 1854 avec régularité. Par suite de ce progrès, les frais d'exploitation sont descendus de 52.7 0/0 (taux de 1853) à 46 3/4 0/0, y compris les frais généraux, pour les six premiers mois de 1854.

De nouvelles augmentations de recettes amèneront naturellement de nouvelles réductions de frais. Il en est une surtout que la Compagnie du Nord est appelée à faire dès le premier jour de son entrée en jouissance, celle des frais généraux que faisait supporter à la Compagnie belge l'isolement de la ligne de Namur à Liége.

Pour l'année 1853, les recettes spéciales à cette ligne, exploitée incomplétement pendant neuf mois, se sont élevées à................ 1,158,265 fr. 48 (1)
ou 19,304 fr. 40 par kilomètre.

En supposant, ce qui est inexact, que le mois de décembre dût être pris comme moyenne de l'année, les recettes de décembre 1853 annonceraient pour 1854 un produit brut de 1,370,000 fr.

Mais cette moyenne est trop faible, et les recettes, connues maintenant, des six premiers mois de l'année, promettent un produit brut de 1,425,000 fr., ou 23,750 fr. par kilomètre.

L'exercice 1855 doit voir changer cette situation d'une manière notable par le fait de l'ouverture de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines et de Bruxelles à Namur. Les circulations nouvelles que ces affluents doivent verser sur le chemin de Namur à Liége auront nécessairement une grande importance et justifient les prévisions de M. C. F. Stooks, ingénieur en chef, directeur de l'exploitation pour la Compagnie belge, lorsqu'il évalue les produits de 1855 à 68,000 liv. st., et ceux de 1856 à 80,000 liv. st. ou 2 millions de francs (33,333 fr. par kilomètre).

Par suite de ce développement, les frais subissent une diminution sensible :

En 1853, les dépenses, en ne comptant que ce qui est relatif à l'exploitation et à l'entretien, sans frais généraux, ont été de................. 562,194 fr. 45
pour une recette de....... 1,158,265 48
ou 48 1/2 0/0.

Pour les six premiers mois de 1854, les frais ne sont plus que de 45 0/0, déduction faite des frais généraux ; on peut donc compter descendre au moins à 40 0/0 pour l'époque où le raccordement avec Saint-Quentin sera complet et l'exploitation commune. Or, 40 0/0 de frais, sur une recette de 2 millions prévue pour 1856, laisse un produit net de .... 1,200,000 fr.

Les charges du rachat ne s'élevant qu'à........... 1,150,000 fr.

La Compagnie du Nord se trouverait avoir, dès la seconde année de sa jouissance, un léger bénéfice sur son prix d'achat, sans comp-

(1)) Voici la décomposition par mois ; on verra combien novembre et décembre, ordinairement les plus mauvais, sont supérieurs aux autres, par suite de l'ouverture du pont d'Andenne :

Mois	fr.	c.
Janvier.	fr. 78,219	76
Février.	67,176	73
Mars.	80,467	64
Avril.	85,188	13
Mai..	87,077	92
Juin.	93,543	54
Juillet.	103,002	67
Août.	106,035	65
Septembre..	114,117	94
Octobre..	117,053	63
Novembre.	110,622	75
Décembre.	115,159	12

ter les avantages qu'elle retirera du bail pour développer le trafic de sa ligne française.

Nous bornerons à ce qui précède les renseignements qu'il nous est possible de donner aujourd'hui sur cette transaction, nous réservant d'entrer dans de nouveaux détails lorsque le *meeting* spécial des actionnaires anglais aura ratifié la convention provisoire et que le gouvernement belge aura sanctionné cette ratification.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Chemin de fer de Lyon.

Les travaux de l'embranchement de la Roche à Auxerre se poursuivent avec une grande activité sur le territoire des communes de Cheny, Bonnard et Beaumont, c'est-à-dire aux endroits traversés par les deux rivières de l'Armançon et du Serein, où se concentrent la plus grande partie des travaux d'art nécessaires pour l'établissement de la nouvelle voie.

Les eaux ayant baissé considérablement par suite des longues chaleurs et de la sécheresse qui n'ont cessé de régner depuis deux mois, cette circonstance, assez rare dans la saison où nous sommes, est très-favorable aux travaux exécutés sur les deux rivières et sur les bas-fonds adjacents.

Chemin de fer d'Alais à Bessége.

Un traité pour l'exécution à forfait des travaux relatifs au chemin de fer de Bessége à Alais vient d'intervenir entre la Compagnie, qui a le siége de son administration à Paris, et MM. Medieu, Thoureaux et Lenoir, déjà connus comme entrepreneurs des chemins de fer de Dôle à Salins.

Les travaux commenceront aussitôt qu'un acte de l'autorité supérieure aura définitivement approuvé le tracé avec les constructions principales qui s'y rattachent, telles que débarcadères, gares, stations, etc.

On pense que la section de Bessége à Saint-Ambroix sera exécutée et livrée dans moins d'un an. M. Gervais, expert-géomètre, maire de Rousson, est chargé de l'estimation des parcelles qui devront être acquises au nom de la Compagnie du chemin de fer. Les cessions amiables de terrains seront traitées par un ancien notaire qui a été, dit-on, chargé du même travail sur la ligne de fer de Dôle à Salins.

Du reste, les travaux ne se borneront pas, en commençant, à la section comprise entre Saint-Ambroix et Bessége; il paraît que la ligne entière, aussitôt que les acquisitions de terrains seront effectuées, sera attaquée sur un grand nombre de points.

Beaucoup d'ouvriers, ceux surtout appartenant à la classe des terrassiers, qui est la plus nombreuse, vont avoir du travail assuré pour longtemps. (*Aigle des Cévennes.*)

Chemin de Lyon à la Méditerranée.

L'importance commerciale et politique du chemin de fer de la Méditerranée est si grande, que l'on se préoccupe vivement de la marche des travaux et des retards que pouvait leur faire subir le manque de rails.

Nous sommes heureux de pouvoir annoncer que les efforts de la Compagnie pour se tenir à la hauteur de ce que le public attend d'elle, ont été couronnés de succès, et que si l'ouverture de la section de Valence à Lyon n'a pas lieu, comme on l'avait espéré, à la fin de 1854, cette section sera du moins à la disposition des services publics de l'État pour le 15 février 1855, et à celle du public pour le 3 avril suivant.

Quand on connaît comme nous les difficultés de toute nature que la Compagnie a rencontrées pour obtenir ce résultat, on ne peut que lui exprimer une véritable reconnaissance pour sa vigoureuse initiative et son énergique persévérance.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer du Midi et canal latéral à la Garonne.

Ouverture du chemin de Bordeaux à Dax. — Achèvement du canal. — Retard de livraison des rails.

La Compagnie des chemins de fer du Midi vient d'annoncer l'ouverture au public, à partir du 25 de ce mois, de la section du chemin de Bayonne comprise entre Bordeaux et Dax. Le surplus du chemin jusqu'à Bayonne sera mis en exploitation le mois prochain.

En même temps que la Compagnie fait annoncer ces ouvertures, les ingénieurs du gouvernement livrent à la circulation la dernière partie du canal latéral à la Garonne jusqu'à Castets. On sait que ce canal a été concédé à la Compagnie des chemins de fer du Midi, qui en exploite déjà la première section et commence à faire aux riverains des concessions d'eau pour l'arrosage de leurs terres.

Les travaux du chemin de fer de Bordeaux à Cette sont poursuivis avec toute l'activité que permet le manque de rails; seulement, là où ils sont terminés, on ne peut rien livrer à l'exploitation, toujours faute de rails.

Ce ne sont pas des plaintes en l'air que nous reproduisons aussi fréquemment et à notre grand regret; ce sont, par malheur, des faits de notoriété publique, qui n'excitent pas moins les plaintes des populations que celles de la Compagnie.

Voici, en effet, ce que nous trouvons à cet égard dans un journal de Bordeaux, *la Gironde*, du 19 de ce mois :

AD. BLAISE (des Vosges).

« La Compagnie des chemins de fer du Midi aurait pu ouvrir deux mois plus tôt la section de Dax. Elle a dû, pour la livrer enfin à la circulation, se résigner à de grands sacrifices. Consentant à payer des droits énormes d'entrée, elle a acheté des rails en Angleterre et les a fait transporter sur sa voie à grands frais.

» La section de Langon pourrait être ouverte depuis un mois, si les rails n'avaient fait de même défaut. La Compagnie a poussé ses travaux avec vigueur, et le manque de fer lui fait perdre le fruit de son activité. Elle devrait avoir en ce moment plus de 200 kilomètres complétement installés et achevés. Elle avait pris ses mesures pour achever la voie jusqu'à Toulouse à la fin de l'année prochaine : le même motif lui fait craindre de ne pas être en mesure dans ce délai.

» On le voit donc, par suite de l'impulsion donnée en France à l'achèvement des voies modernes de communication, les commandes abondent tellement dans nos forges, que celles-ci ne peuvent suffire momentanément à les satisfaire. La concurrence exagérée que se font les diverses Compagnies des chemins de fer sur les marchés de cette matière, était déjà un grave inconvénient; mais du moment que la circulation générale est menacée de paralysie, par suite de l'insuffisance des rails, nous croyons, avec *l'Industrie*, que le gouvernement ne peut se dispenser de venir à son aide.

» Si les besoins de la consommation ont fait ouvrir les frontières aux vins étrangers dans un moment où les producteurs de cette dernière marchandise ne peuvent rentrer dans leurs avances, par suite du manque de récolte, même en exigeant des prix tout à fait exorbitants, n'est-il pas juste que les fabricants de fer consentent à ce que la matière similaire de l'étranger vienne au secours de leur insuffisance, au moins dans une proportion telle que leurs bénéfices ne soient pas sensiblement diminués?

» Les pays viticoles ont, ce me semble, le droit d'élever la voix en cette occasion pour réclamer, au nom de l'intérêt général, une mesure devenue indispensable. Soumis eux-mêmes à une sorte d'expérience sur la liberté du commerce, dans un moment où la situation leur est à tous égards défavorable, n'auraient-ils pas le droit de réclamer l'application d'une mesure analogue sur une industrie rivale, lorsque celle-ci n'en doit nullement souffrir?

» Nous disons que la production des fers est rivale de la production des vins. Comme cette affirmation pourra étonner certains esprits ou les porter à croire peu charitablement que nous voulons pousser deux catégories de citoyens à une animosité réciproque qui n'existe pas et ne pourra jamais exister, nous nous hâtons d'expliquer notre pensée.

» Pourquoi nos vins ont-ils rencontré, du moins jusqu'à ce temps-ci, une opposition si ardente à leur écoulement au dehors, de la part de quelques nations étrangères?

» N'est-ce pas parce que ces nations ne pouvaient, à leur tour, fournir notre marché de leurs produits par suite de la faveur qui entourait en France les industries analogues aux leurs, et les fers n'occupent-ils pas le premier rang parmi les marchandises protégées à l'intérieur et prohibées aux frontières?

» Quoi qu'il en soit, et en laissant de côté tous les points de vue particuliers et accessoires de la question, nous pouvons présumer qu'il sera porté un secours au moins provisoire à l'état souffrant de la situation actuelle. »

HENRI AOUST.

Chemins de fer de l'Est.

Les revenus probables du chemin de fer de l'Est ont été dans un journal l'objet d'une appréciation dont nous ne voulons pas discuter les chiffres, préférant en laisser la responsabilité à notre confrère. Nous devons seulement mettre le public en garde contre l'impression mauvaise qu'une disposition typographique défectueuse aurait pu laisser dans son esprit.

On a estimé les produits bruts pour 1854 à . . . . 32,000,000 fr.

Les frais d'exploitation ont été évalués à. 15,400,000

Ou plus de 48 0/0, ce qui est très-élevé.

Quant aux charges, on les a portées, en y comprenant l'intérêt des actions qui ne devrait pas y figurer, à . . . 8,100,000 fr.

Ce qui laisse, dit notre confrère, un *produit net* de 8,500,000 et, déduction faite de la réserve, un *dividende* de 32 fr. 30.

Cette manière de grouper les chiffres peut être exacte au fond, nous ne la discutons pas, mais elle est de nature à égarer le public sur le revenu véritable des actions.

En comprenant l'intérêt du capital social dans les charges, on a commis une erreur. L'intérêt des actions n'est pas une charge sociale; la Compagnie ne serait pas tenue à le payer si elle n'avait pas de bénéfices, tandis que les charges réelles, le service des emprunts, par exemple, constitue une charge effective, une dette exigible.

Rétablissons donc les faits.

En admettant que les frais d'exploitation et d'administration s'élèvent comme on l'a dit à . . . . 15,400,000 fr.

Les charges réelles ne sont que de 3,100,000

Ensemble. . 18,500,000 fr.

Ce qui laisserait, dans l'hypothèse de l'exactitude des évaluations de recettes et de dépenses, et déduction faite de la réserve statutaire. . . . . 13,075,000 fr. à partager entre les actionnaires, savoir :

Pour intérêt, 20 fr. par action,	5,000,000 fr.
Pour dividende 32 fr. 30 id.. .	8,075,000
Ensemb. 52 fr. 30 par action, et pour 250,000 actions	13,075,000 fr.

Dans l'un de nos prochains numéros, nous publierons les tableaux des recettes des chemins de fer pour les neuf premiers mois de 1854; et à cette occasion, nous ferons connaître nos propres prévisions au sujet du chemin de fer de l'Est.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

La Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a prévenu ses actionnaires qu'ils auraient à faire un versement de 50 fr. par action pour le 25 octobre courant.

Cet appel est motivé surtout par le désir de remplacer le plus tôt possible les titres nominatifs actuels par des titres au porteur, libérés de 250 fr. et pouvant, dès lors, être admis au Sous-Comptoir des chemins de fer comme garantie des avances dont les porteurs auraient besoin.

Les actionnaires ne sont pas tenus obligatoirement à répondre pour le 25 octobre à l'appel de 50 fr. fait par la Compagnie ; ils peuvent reculer leur versement jusqu'au 5 janvier prochain, en tenant compte de l'intérêt à 4 0/0 depuis le 25 octobre ; seulement les actions au porteur seront seules négociables à partir de cette date.

La Compagnie possède en ce moment, grâce au concours bienveillant de l'Etat et aux facilités qu'elle trouve dans la liquidation de la maison Leroy, de Chabrol et Ce, des ressources suffisantes pour les travaux qu'il sera possible d'exécuter dans cette campagne ; mais elle s'occupe en ce moment d'un projet qui imprimerait une activité nouvelle à l'exécution du chemin.

Ce projet consiste à terminer, d'ici à un an, les 55 kilomètres de Saint-Rambert à Beaucroissant. Cette portion du chemin serait, de cette sorte, livrée à la circulation presque en même temps que la section du chemin de fer de Lyon à Valence. On arriverait ainsi de Paris, sur une voie ferrée, jusqu'à 3 lieures de Grenoble.

On ne saurait dire aujourd'hui d'une manière précise ce que la Compagnie devra appeler sur les actions pour la complète exécution du chemin. D'une part, elle a fait un marché qui est en pleine exécution, et qui limite la dépense au maximum de 200 fr. par action. D'autre part, la faillite Leroy, de Chabrol ne doit pas, assure-t-on, faire perdre à la Compagnie plus de 50 fr. par action. On est, par là, fondé à conclure qu'il n'y aura pas lieu d'appeler ultérieurement plus de 100 fr., de telle sorte que les actions de Saint-Rambert à Grenoble pourront être libérées plutôt audessous qu'au-dessus de 350 fr.

C. DEVINA.

Chemin de fer Central suisse.

La section de Bâle à Sissach, qui a une longueur de 21 kilomètres, avance rapidement vers son achèvement. Les principaux travaux d'art, parmi lesquels on remarque un pont en fer sur la Birs, près Saint-Jacques, sont terminés, et les tranchées et remblais, dont plusieurs d'une certaine importance, ne tarderont pas à l'être. La pose de la voie est achevée sur une grande partie de la distance ; la plupart des stations sont prêtes à recevoir leur personnel, et le mois d'octobre ne finira pas sans que des trains d'essai aient parcouru la ligne d'un bout à l'autre. On espère pouvoir la livrer à l'exploitation en novembre, et quoique, sur un parcours aussi restreint, les produits nets ne puissent être très-avantageux, l'activité du trafic entre Bâle et Sissach est telle, qu'on ne doute pas qu'à une époque peu éloignée de son ouverture, cette section ne puisse couvrir ses frais et l'intérêt du capital qui y est engagé.

Là n'est pas toutefois l'importance de ce début. Son utilité sera surtout de mettre en mouvement les rouages d'une exploitation nouvelle, de former un personnel qui facilitera la mise en activité successive du chemin entier, et de constater aux yeux de tous la sage et persévérante action du Conseil d'administration, poursuivant son œuvre malgré les difficultés que des circonstances défavorables lui avaient suscitées.

Pendant que la ligne de Bâle à Sissach s'achève, on ne s'occupe pas moins activement des autres portions du réseau. Les terrassements et travaux d'art des sections de Sissach à Olten, et de ce dernier point à Arau, ont été adjugés il y a quelque temps moyennant un rabais de 6 1/2 0/0 environ sur les devis estimatifs, et ces travaux sont commencés.

C'est entre Sissach et Olten que se trouve le tunnel de Hauenstein, d'environ 2,400 mètres de longueur. Cet ouvrage forme la seule difficulté un peu sérieuse de l'entreprise, et nos lecteurs se rappelleront que l'exécution en a été confiée à forfait à l'habile constructeur anglais, M. Thomas Brassey, moyennant la somme de 4,235,000 fr. D'après les derniers renseignements sur la situation des travaux du tunnel, il régnait une grande activité ; les ouvriers anglais, conduits par un habile ingénieur envoyé sur les lieux par l'entrepreneur, entraînaient par leur exemple ceux du pays, peu habitués à un travail aussi pénible, et de rapides progrès s'obtenaient de leurs efforts réunis, tant dans les galeries que dans les trois puits qui se creusent de la surface de la montagne. Lorsque ces puits auront atteint le niveau des galeries, celles-ci se poursuivront simultanément sur huit points différents, et tout fait espérer que le tunnel sera entièrement terminé bien avant l'expiration du terme convenu, et au plus tard à la fin de juin 1856. Aujourd'hui la galerie est percée sur environ 480 mètres, dont la moitié entièrement maçonnée.

La pente dans le tunnel sera d'environ 0^{m},025; mais comme la Compagnie a adopté le modèle de la locomotive appliquée avec un si grand succès au passage du Semmering en Autriche, cette rampe ne présentera aucune difficulté à l'exploitation.

On voit par ces détails que les travaux du chemin Central-Suisse se poursuivent d'une manière satisfaisante. Nous apprenons d'un autre côté que l'emprunt de 4 millions de francs ouvert par le Conseil d'administration a été promptement rempli. Cette somme réunie à celle de 2 millions, que d'après une dé-

cision du mois d'août dernier, le gouvernement de Lucerne versera dans l'entreprise, assure l'exécution de la ligne d'Olten à Lucerne, et les travaux vont y être commencés.

L'exemple du canton de Lucerne sera très-probablement imité par les autres cantons intéressés à l'établissement du chemin Central; déjà des pourparlers ont eu lieu avec celui de Berne, et il y a lieu d'espérer qu'un arrangement ne tardera pas à se conclure pour l'importante portion du réseau qui emprunte son territoire.

Il était impossible que toutes ces améliorations dans les affaires de la Compagnie n'influassent pas d'une manière favorable sur son crédit. Aussi son emprunt s'est-il fait au simple intérêt de 5 0/0 l'an, remboursable au pair, sans prime, ce qui prouve la confiance dont jouit l'entreprise en Suisse et en Allemagne, où une partie de l'emprunt a été souscrite.

Les actions seules restent en arrière et paraissent aujourd'hui cotées à des cours inférieurs à leur véritable valeur. De 410 fr. où elles étaient tombées dans un moment de découragement, elles se sont à la vérité relevées jusqu'à 450 fr.; mais ce prix est évidemment encore trop bas, quand on songe qu'il ne fait ressortir l'action libérée de 500 f. qu'à 375 fr.

En effet, les versements effectués jusqu'à ce jour s'élèvent à 150 fr. par action; en achetant à 450 fr. (soit à 50 fr. de perte), on ne débourse donc que . . . . . 100 fr.

On aura à verser le 15 novembre prochain 25

Et le 15 février 1855. 25

Total du débours . . 150 fr.

Après quoi les actions provisoires, libérées de cette manière de 200 fr. chacune, seront échangées contre des titres définitifs de 500 f. entièrement libérés, à raison de cinq actions provisoires contre deux définitives.

Or, les cinq actions libérées de 200 fr. auront coûté, comme nous venons de le dire, à raison de 150 fr. l'une . . . . . 750 fr.

Soit pour chacune des deux actions de 500 fr. qu'on recevra en échange . . . . 375 fr.

Il ne nous paraît pas douteux que lorsqu'on se sera bien rendu compte de ces chiffres, le cours des actions ne se bonifie très-sensiblement.

C. Devina.

Chemin de fer d'Orléans.

La nuit dernière, le train express de Bordeaux, qui arrive à Paris vers dix heures du soir, a, par une cause encore imparfaitement connue, heurté près de Choisy un train de marchandises qui le précédait. Le choc n'a brisé ni versé aucune voiture. Trois ou quatre voyageurs ont reçu quelques contusions sans gravité; mais, malheureusement, la machine du train express ayant été renversée sur le talus, le mécanicien a été tué et le chauffeur a eu la jambe cassée.

La circulation a été rétablie assez promptement pour que les trains des malles du matin n'aient pas éprouvé de retard.

Compagnie du chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

On lit dans la *Gazette de Savoie* :

« La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel vient de traiter avec la maison Plasson, de Lyon, pour le transport, depuis cette ville jusqu'à Chambéry, des rails, coussinets, éclisses et boulons destinés au chemin de fer. L'importance de ce traité est de 9,000 tonnes ou 9 millions de kil., dont près de 3,500 doivent être rendues à Aix-les-Bains ou à Chambéry d'ici au 1er mai prochain. Les premiers arrivages auront lieu dans quelques jours. Ce matin, sont arrivés dans notre ville plusieurs grands wagons pour le transport des matériaux. »

Sociétés des Mines de la Loire.

La division de l'ancienne Compagnie des Mines de la Loire en quatre Compagnies distinctes, votée dans la dernière assemblée générale, vient d'être consacrée par décrets insérés au *Moniteur* le 20 courant, portant approbation des statuts des quatre Sociétés nouvelles, savoir :

1° Société des Mines de la Loire;
2° Société des Houillères de Saint-Étienne;
3° Société des Houillères de Montrambert et la Béraudière;
4° Société des Houillères de Rive-de-Gier.

Ponts et Chaussées.

PROMOTION.

Par décret impérial du 7 octobre 1854, rendu sur le rapport de M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, M. Avril, inspecteur général de 2me classe, a été nommé inspecteur général de 1re classe.

Compagnie des Quatre-Canaux.

Tirage du 31 juillet 1854.

Les porteurs des titres des Quatre-Canaux trouveront dans notre feuille d'annonces les numéros des actions remboursables depuis le 1er et le 10 octobre.

Crédit foncier de France.

Le gouverneur du Crédit foncier de France a l'honneur de rappeler aux porteurs d'obligations qui, faisant usage de la faculté concédée par le conseil d'administration, le 17 janvier dernier, ont réduit leur souscription de 1,000 fr. à une demi-obligation de 500 fr., ou l'ont divisée en deux demi-obligations de la même somme, qu'ils ont un versement de 100 fr. à faire avant le 1er novembre prochain.

Paris, le 20 octobre 1854.

Le Gouverneur du Crédit foncier de France,

Cte Ch. de Germiny.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — Assemblée le 25 octobre à trois heures.
Déposer 40 actions avant le 10.

APPELS DE FONDS.

Orléans. — Obligations de l'émission de 1854. Versement de 100 fr. au 1er octobre; à défaut du versement le 15, l'intérêt de retard à 5 0/0 sera dû à partir du 1er octobre
On peut verser depuis le 15 septembre.

Caen et Cherbourg. — Versement de 75 fr. avant le 1er novembre.

St-Rambert a Grenoble. — Appel de 50 fr., 25 octobre, ou bien au 1er janvier, à condition de payer l'intérêt 4 0/0.
Échange des titres provisoires nominatifs contre des titres au porteur, en même temps que le versement.
Dépôt gratuit des titres.

Crédit mobilier. — MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui ont eu recours à la Société du Crédit mobilier, pour effectuer leurs versements, sont prévenus que le délai fixé au 20 octobre pour le remboursement de ces avances, est prorogé de six mois.

Central Suisse. — Versement de 50 fr. sur les 1,459 actions qui n'ont pas effectué le versement appelé le 15 mai.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Havre. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

Orléans. — 1er octobre, 15 f d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

Est. — 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles à fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

Lyon. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre.

Ouest. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

Lyon a la Méditerranée. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.
Dépôt des titres à partir du 20 courant.

St-Germain. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

Anvers a Rotterdam. — 4 octobre, intérêts

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1er octobre, intérêts.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts à 0/0.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PALAIS DE L'INDUSTRIE. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

GAZ D'AMIENS. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Voir aux appels de fonds pour l'échange des titres.

C. DEVINA.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en moins
								0/0	0/0
ORLÉANS	8—14 oct.	1116	920,708	825	1158	1,045,717	903	9.3	»
NORD	8—14 —	710	871,679	1,227	710	906,353	1,276	4.0	»
ROUEN	8—14 —	138	231,105	1,674	138	232,665	1,685	0.6	»
HAVRE	8—14 —	91	98,600	1,083	91	94,774	1,041	»	3.8
EST	8—14 —	783	598,563	764	847	720,124	857	12.0	»
LYON	8—14 —	383	488,759	1,276	507	716,212	1,412	10.0	»
OUEST { Ouest	9—15 —	110	80,438	731	198	141,984	722	»	1.2
OUEST { Versailles r. d.	9—15 —	23	32,899	1,430	23	31,518	1,370	»	4.1
OUEST { Versailles r. g.	9—15 —	17	19,852	1,167	17	20,454	1,203	3.0	»
MÉDITERRANÉE (1)	1er—7 —	294	213,556	726	294	193,509	658	»	9.3
— VALENCE	1er—7 —	»	»	»	125	70,052	560	»	»
GRAND-CENTRAL	1er—7 —	150	162,353	1,082	150	183,915	1,226	13.2	»

(1) Ancien réseau.

Chemins de fer bavarois.

La *Gazette d'Augsbourg* fait espérer que la construction du chemin de fer de Munich à Salzbourg, interrompue faute de fonds, va être reprise.

Plus de la moitié du produit de l'emprunt de 52 millions, que le gouvernement bavarois est sur le point de négocier avec la Banque de Munich, sera, dit-on, employée à l'exécution de cette ligne.

Chemins de fer du Canada.

Pont de 3,428 mètres jeté sur le Saint-Laurent.

Le pont Victoria, qu'on jette en ce moment sur le Saint-Laurent, sera le plus bel ouvrage de ce genre exécuté dans le Canada et même dans le monde entier. Ce pont rappelle les vieilles constructions romaines, telles que les anciens aqueducs qui traversent les vallons de l'Italie. Le succès de l'architecte dans la construction du pont Britannia a justifié entièrement l'adoption du même plan pour le pont Victoria. Il sera élevé sur vingt-quatre piles et deux culées. L'arche centrale aura 110 mètres, et chacune des vingt-quatre autres, 73 mètres. La largeur des piles rapprochées des culées sera de 5 mètres; quant aux autres, elles auront une largeur d'autant plus grande, qu'elles seront plus distantes des bords; toutefois, aucune ne dépassera 6 mètres d'épaisseur. Les culées auront chacune 84 mètres de long et 30 mètres de large. En avant des culées, des massifs de grosse maçonnerie, mesurant pour une rive 400 mètres de longueur, et pour l'autre la moitié, serviront à protéger les constructions contre la force du courant. La longueur du pont sera de 3,428 mètres. La distance séparant le pont supérieur de l'arche centrale du niveau moyen de l'eau en été sera de 20 mètres. Le décroissement de hauteur des arches, du point central aux bords du fleuve, sera de 33 centimètres sur 43 mètres, de sorte que, au bord de la rivière, les culées auront une élévation de 12 mètres seulement au-dessus du niveau d'été de la rivière. S'il n'arrive pas de difficultés imprévues, les trains de chemin de fer circuleront sur le pont Victoria en 1858. Ce pont, dans quelques années, attirera les touristes et les voyageurs. Le colosse de Rhodes, sous lequel passaient de méchantes petites barques, était considéré comme une merveille par l'ancien monde; mais combien sera plus admirable ce pont de fer lancé sur une rivière de plus de 3 kilomètres, et laissant passer sous ses arches vertigineuses les vaisseaux du plus fort tonnage! (*Montreal-Pilot.*)

Chemins de fer russes.

On lit dans le *Journal de Francfort* :

« Les journaux russes publient l'ordre du jour suivant du directeur en chef des voies de communication et des édifices publics, en date de Péterhof, le 14 septembre.

» S. M. l'Empereur a daigné ordonner de procéder aux études pour la construction d'un chemin de fer de Moscou à la mer Noire. Les instructions pour l'exécution de ces travaux d'exploration sont annexées au présent ordre du jour. Toute l'étendue sur laquelle les travaux doivent être exécutés se divise en quatre sections, savoir : la première de Moscou à Orel; la deuxième d'Orel à Kharkoff; la troisième de Kharkoff à Krémentchona, et la quatrième de Krémentchona à Odessa. Pour l'exécution de ces travaux d'exploration, sont nommés les officiers ci-dessous du corps des ingénieurs de voies de communication : le lieutenant-colonel Jourawski, pour la première section; le lieutenant-colonel Kiprionoff, pour la deuxième; le lieutenant-colonel Von der Pahlen, pour la troisième, et le lieutenant-colonel Sémitcheff, pour la quatrième. La direction générale et la surveillance des travaux sont confiées au général-major du génie Melnikoff. »

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 6 octobre 1854.

Présidence de M. VUIGNER.

En résumé, on peut dire que dans la construction des ponts suspendus où se sont produits avec le plus de gravité les inconvénients qu'on est au premier abord tenté d'attribuer au système en lui-même, un grand principe d'art a été méconnu : c'est celui qui consiste à

intéresser toujours à la fois la plus grande partie possible d'un ouvrage à la résistance. Nous croyons que l'ensemble des modifications que nous avons indiquées plus haut est vraiment propre à faire disparaître complétement les inconvénients et, par suite, les dangers des ponts suspendus, et qu'il serait à désirer qu'on ne se laissât pas trop tôt conduire à abandonner un système de construction dont la place est souvent marquée dans l'industrie de manière qu'il soit presque impossible de lui en substituer un autre. Nous devons ajouter que MM. Oudry et Cadiat ont établi à Castelfranc un pont suspendu dans la construction duquel ils ont réalisé quelques-unes des indications précédentes. Quoique le système de leurs tiges de suspension en câbles de fils de fer soit loin de présenter les avantages des tiges de fer laminé, qu'ils n'aient pas fait usage d'une chaîne inférieure, et malgré l'emploi de chaînes en fils de fer, il paraît que ce pont se trouve déjà dans des conditions de stabilité notablement supérieures à celles de la plupart des constructions de ce genre.

Ponts droits.

Les ponts droits, c'est-à-dire formés de poutres droites, ne peuvent être qu'en bois ou en métal; et les premiers ne pouvant être considérés que comme des constructions provisoires, ou du moins d'une durée très-restreinte, arrivons de suite aux poutres métalliques.

De l'emploi de la fonte et du fer dans la construction des ponts droits.

Les métaux employés à la construction de ces ponts sont la fonte et le fer. La valeur relative de ces deux matériaux dépend beaucoup de l'importance de l'ouvrage. Pour des ponts à petite portée, la fonte peut être d'un excellent emploi; elle est plus économique que le fer; mais son application se trouve rapidement bornée par les exigences de la fabrication. La forme de ces poutres, en influant sur les conditions du moulage, a aussi une grande action sur la solidité des pièces, et c'est un des inconvénients les plus graves de la fonte, que d'exiger, sous ce point de vue, la plus scrupuleuse attention dans le choix de la forme. Il faut qu'elle soit telle, que le retrait se fasse avec facilité; il faut éviter toute nervure transversale tendant à fixer plusieurs points de la pièce dans le sable, et, par conséquent, à développer dans son intérieur des tensions initiales qui modifient profondément les conditions de sa résistance; les évidements, en empêchant la chaleur de se répartir uniformément, produisent également un effet nuisible; il faut enfin que la pièce présente une section aussi uniforme que possible, car toute variation d'épaisseur, en déterminant une différence de rapidité dans le refroidissement, amène une tendance à une espèce de décollement : c'est ce qui arrive, par exemple, dans une poutre à double T, sur la ligne de jonction de la paroi verticale avec la nervure horizontale, lorsque les épaisseurs de ces deux parties sont différentes. Malheureusement, même lorsqu'on a pris toutes ces précautions, qui sont trop souvent négligées, on ne peut guère arriver à une forme de poutres qui n'ait pas subi une certaine altération; et lorsqu'on essaie des poutres faites dans les meilleures conditions, on trouve toujours que l'effort de rupture de la fibre la plus fatiguée est notablement moindre que celui sous lequel rompent les barreaux d'essai, qui, fabriqués dans de plus petites dimensions, ont mieux conservé les qualités du métal. La longueur des pièces, la surface qu'elles présentent, ont aussi sur leur résistance une influence notable. Une observation bien simple peut le démontrer : le retrait mesuré avec soin sur des poutres de 2 à 3 mètres étant de 10 millimètres, celui de poutres de 7 à 10 mètres, coulées dans les mêmes conditions et avec les mêmes fontes, n'est plus que de 8 millimètres. Nous pensons que 10 à 12 mètres est une longueur de poutres qu'il faut regarder comme un maximum qu'il importe de ne pas atteindre sans nécessité.

Au delà de ces dimensions, il faut faire des poutres en plusieurs pièces; l'inconvénient qu'offre toujours un assemblage nous paraît alors devoir généralement faire abandonner les poutres de fonte pour les poutres de tôle ou de fer laminé.

Ponts en fonte d'Auteuil.

M. E. Flachat, ingénieur en chef du chemin de fer de Saint-Germain, a fait sur le chemin de fer d'Auteuil une heureuse application de ponts en fonte et maçonnerie. Ces ponts ont, entre les culées, 7 mètres de largeur; ils se composent de poutres de 8^m,50 de longueur sur 0^m,55 à 60 c. de hauteur, placées à environ 2^m,20 de distance, reliées par deux sommiers qui partagent en trois parties égales l'intervalle de 7 mètres qui sépare les culées et portant des voûtes composées de deux anneaux de briques. Ces ponts sont très-rigides et vibrent très-peu, à cause de la masse de maçonnerie qui relie les poutres, et du poids considérable du pont par rapport à la surcharge. Si on réfléchit aux conditions auxquelles devaient nécessairement satisfaire les ponts d'Auteuil, on trouvera dans l'étude de ces ouvrages un exemple frappant des services que peuvent, dans certains cas, rendre les ponts métalliques. Le débouché du chemin d'Auteuil qui traverse tout Paris en déblais, est constamment limité, inférieurement, par le niveau de la Seine; supérieurement, par le niveau de rues qu'on ne pouvait changer ou qu'on ne pouvait faire varier que très-peu; il fallait donc absolument trouver un système de ponts qui prît entre le sol de la chaussée et la surface de douelle, la moindre épaisseur possible; or, les ponts du chemin de fer d'Auteuil ont une épaisseur totale de 0^m,80; ils offrent, de plus, un débouché rectangulaire, condition indispensable pour avoir partout la hauteur *minima* et qui excluait toute forme d'arcs.

Ponts droits en tôle.

Les poutres en tôle sont éminemment propres aux grandes portées; elles présentent, dans tous les cas, sur les poutres en fonte des avantages notables; c'est une plus grande sécurité, tenant à l'homogénéité du métal et à la plus facile appréciation de sa valeur; de se plier sans inconvénient à toute espèce de forme, et, par conséquent, de permettre le choix de la plus avantageuse, sous le rapport de la résistance; les portées qu'elles peuvent franchir sont à peu près indéfinies; en un mot, elles sont plus propres aux ouvrages d'une certaine importance, où il faut réunir à la fois une grande résistance, les avantages de formes rationnelles et une légèreté relative.

Avantages des ponts droits métalliques.

Examinons maintenant les avantages présentés, en général, par les ponts droits et communs, pour la plupart, aux ponts en fonte et en fer.

1° La résultante des actions d'un pont à poutres droites sur les piles est toujours verticale, si on fait abstraction de la composante horizontale due au frottement produit par la dilatation des poutres; on peut, du reste, avec certaines précautions, rendre cette dernière force toujours négligeable.

Dans les ponts en arc, au contraire, les voûtes exercent des efforts obliques, dont l'intensité peut souvent varier notablement sous l'influence de surcharges un peu considérables. Il en résulte que les piles sont moins importantes dans le système des poutres droites que dans les autres.

La verticalité des actions exercées sur les piles par un pont à poutres droites est d'ailleurs d'un grand avantage lorsque ces piles sont hautes; il est clair, en effet, que, dans ce cas, une action horizontale peut prendre de suite une grande influence sur leur moment de stabilité.

2° Ces ponts permettent de réserver un débouché très-grand et complétement indépendant de la portée des travées, avantage qui appartient aux seuls ponts métalliques. Nous indiquerons en effet, plus loin, les dispositions au moyen desquelles on peut les réaliser.

3° Ces ponts, donnant le moyen de franchir facilement des portées considérables, permettent de diminuer le nombre des piles, avantages qui, dans certains cas, peuvent être d'une grande valeur, soit que les fondations présentent des difficultés, soit qu'il importe de conserver le plus grand débouché possible.

4° Si une pile supportant un pont à poutres droites en tôle vient à subir un tassement ou un déversement, il est facile de remédier au mal en relevant le point d'appui des poutres; tandis que, dans les ponts en arc, les déformations, se propageant à toutes les arches, occasionnent des changements dans la valeur et le point de passage des résultantes des forces, qui ont pour effet d'exposer les matériaux à des efforts supérieurs à ceux qu'ils peuvent supporter, et d'amener souvent, dans l'ensemble d'un ouvrage considérable, les avaries les plus graves, pour le seul mouvement d'une seule pile.

5° Enfin, ils présentent l'avantage, souvent inappréciable, de pouvoir être établis sous des voies existantes, sans qu'il soit nécessaire d'interrompre la circulation. Nous rappellerons, comme l'exemple le plus remarquable de la solution de ce problème, la construction des ponts de Clichy et d'Asnières, exécutés par M. E. Flachat, dans des conditions qui eussent dû faire renoncer à une semblable tentative, si l'emploi des poutres en tôle n'avait permis de surmonter ces difficultés. Sans entrer dans le détail de ces travaux remarquables, nous nous contenterons de dire que le pont d'Asnières actuel a pu être substitué à un pont provisoire en bois, sous un chemin dont la circulation est, en moyenne, de sept trains par heure, sans que le service ait subi la moindre interruption sur une quelconque des trois voies portées par le pont. Les poutres en tôle, amenées par fragments de 16 à 18 mètres de longueur sur place, furent montées, ajustées dans l'intérieur du pont en bois; les pièces de pont et les voies du nouveau pont en tôle furent posées à un niveau inférieur à celles du pont provisoire, en sorte que, en quelques nuits, la circulation se trouva établie sur le pont en tôle, sans que, dans tout le cours de cette entreprise si délicate, qui a duré huit mois, un seul événement imprévu soit venu déranger l'ordre du travail ou compromettre un instant son succès. Il suffit, du reste, du peu de mots qui précèdent pour qu'il soit évident qu'un pont à poutres droites

seul, pouvant être transportées et montées par fragments, pouvait se prêter à cette substitution difficile.

Les avantages que nous venons de citer peuvent être considérés comme essentiellement propres aux ponts droits métalliques. Aucun autre système, en effet, ne les partage avec eux.

Ponts en arc.

Les ponts en arc métalliques ont reçu, surtout en Angleterre, de nombreuses applications. Il faut distinguer dans ces ponts deux systèmes très-différents : les ponts en arc proprement dits, et ceux qui sont connus en Angleterre sous le nom de bow-strings. Ces derniers se composent essentiellement d'un arc relié par sa corde.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite au prochain numéro.*)

Forges.

SAINT-DIZIER. — 12 octobre.

D'après les ventes de Langres, le charbon reviendra au moins à 11 fr. 50 le mètre. Les prix payés à Chaumont le portent à 14 fr. Il va être encore enchéri sur ce taux à Bar ; le charbon vaudra 15 fr.

Des marchés de fonte ont eu lieu à 151 fr., et tous les consommateurs ne prennent pas à ce prix.

Les fontes pour deuxième fusion, tenues si fermement à 190 fr., et, il y a peu de temps, à 192 fr. 50, ont été traitées à 185 et 190 fr. cette semaine.

Les fers laminés se cotent de 325 à 330 fr.

Les moulages se soutiennent difficilement; on a vendu des plaques à raison de 220 à 225 fr., rendu franco à Paris.

PARIS.

Les fers de fonte au coke sont également en bonne position, le stock étant en rapport avec la consommation.

La dernière cote de Glascow, que nous avons laissée à 103 fr. 50, n'a pas pu se maintenir. Notre correspondance du 8 cote les fontes en baisse à 101 fr et 101 fr. 50. Ces avis apportent du calme dans les transactions, acheteurs et détenteurs ayant des prétentions opposées. On a opéré à 197 fr. 50 et 200 fr. la fonte française, et 212 fr. 50 215 fr. la fonte d'Ecosse.

Les tôles conservent les mêmes prix ; cependant il n'y a pas eu une tenue de prix égale chez les détenteurs : tôle anglaise, 46 47 fr., des Vosges, 60 fr.

Les aciers sont moins fermes. A Londres, l'acier de Suède a subi une baisse de 25 à 50 fr.: il est descendu à 437 fr. 50; en fagot on le tient encore à 462 fr. 50. L'acier à ressort vaut 600 fr. la tonne.

MÉTAUX.

Cuivre.— La position de l'article sur les marchés régulateurs n'a éprouvé aucun changement. On nous écrit de Londres qu'il y a toujours bonne demande de cuivre pour la consommation et pour l'exportation ; on y cote le Brest selected 3,225 fr. les 1,000 kil.; Tough Cake et Tile, 3,150; de l'Amérique du Sud, 3,100 fr. prix anciens.

Les cours sur les marchés de l'Allemagne n'ont pas varié.

Cours de la Bourse de Paris :

Cuivre de Russie, 320 330 fr. ; d'Angleterre, 315 320 fr. ; du Chili, 295 fr. ; de Suède, 315 320 fr. ; minerai corocoro, 325 fr.; cuivre laminé jaune, 320 fr. ; id. rouge, 350 355 fr.

Etain. — Sur les places de la Hollande l'étain Banca se soutient à 66 fl. 1/2 ; les opérations sont calmes par suite de la résistance des acheteurs.

Notre correspondance de Londres nous informe que l'étain est très peu demandé ; l'étain anglais est à 2,850 fr. la tonne pour les blocs, 2,875 fr. pour les barres. Peu de demandes en Banca ; l'étain des Détroits en hausse.

Cours de la Bourse de Paris :

Etain Banca, 305 310 fr. ; des Détroits, 300 305 fr. ; anglais, 300 fr.

Plomb. — Marseille a rendu à l'entrepôt 51 et 51 fr. 50. Il y a demande.

A Londres, ce métal se soutient bien à la cote suivante : anglais en saumons, 575 à 589 fr. ; id. en feuilles, 600 fr. la tonne.

Cours de la bourse de Paris :

Plomb de France et d'Espagne, 65 fr.; laminé, 75 fr.

Zinc. — Les avis de Breslau et de Hambourg sont toujours favorables.

Sans changement à Londres et en voie de hausse.

Cours de la Bourse de Paris :

Zinc brut, 61 fr. 50 et 62 fr ; Vieille-Montagne, 66 fr. ; laminé, 70 fr. Ces prix de hausse, déjà cotés jeudi dernier, ont ralenti la vente dont l'article était favorisé.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 9 octobre :

Depuis le commencement du mois les affaires ont été plus animées ; néanmoins les prix ont peu varié. L'apparence du marché porte à croire qu'ils seront maintenus.

Les gueuses d'Écosse se sont vendues en dernier lieu de 101 fr. 25 à 101 fr. 50.

On cote ainsi les fers :

Barres du Staffordshire, 312 fr. 50 à 325 fr. ; id. du pays de Galles, 256 fr. 25 à 262 fr. 50 ; id. en route, 213 fr. 75 ; ordinaires du pays de Galles, 212 fr. 50 ; tôle simple, 356 fr. 25 à 362 fr. 50.

La demande des rails est limitée; elle favorise particulièrement les fabricants du pays de Galles, qui, vendant à meilleur marché que ceux du Staffordshire, obtiennent à peu près tous les ordres.

Glasgow, 8 octobre :

Le marché a été un peu plus actif. Les cours de clôture sont : numéros mélangés, 102 fr. 20 à 102 fr. 50; n° 3, 101 fr. 25, n° 1, bonnes marques, 103 fr. 75 à 104 fr.

— Le commerce des charbons est très animé; il y a toujours bonne demande et les prix sont fermes. Les extracteurs font des préparatifs sur une vaste échelle pour les affaires d'hiver. On ouvre en ce moment plusieurs puits nouveaux. Les Compagnies de chemins de fer augmentent le stock des wagons pour faciliter les transports.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 7 octobre :

Les prix ne varient pas et la demande est en ce moment très suivie. Il s'expédie de la fonte en masse. Les travaux mécaniques sont très abondants.

Les charbons sont toujours en voie de hausse.

Le fret pour Paris est monté de fr. 12 à fr. 12 50.

On prétend même ce matin qu'on a frété à fr. 13, mais nous ne garantissons pas le fait. On a frété pour Bruxelles à fr. 5 75.

Liége, 7 octobre :

Depuis quinze jours nous n'avons aucune nouvelle à signaler en fontes et en fers. Quoique le marché soit assez calme en ce moment, il règne toujours beaucoup d'activité dans les grandes usines, occupées à l'exécution des marchés traités précédemment. Il s'ensuit que nos prix se maintiennent avec fermeté. L'époque des approvisionnements n'étant pas éloignée, il faut espérer que nous aurons prochainement à noter une reprise.

Mons, 7 octobre :

Voici le cours du fret au couchant de Mons : Lille, 35 c. l'hectolitre ras; Roubaix, 26 c. ; Paris: 80 c.; Rouen, 90 c.

Le cours du fret tend à la hausse. Les demandes sont nombreuses.

BOIS.

On a payé à Bar 4 fr. 50 et 5 fr. 50 la futaie; de beaux lots ont monté à 6 fr. Deux ou trois coupes sans importance n'ont pas trouvé preneurs.

A Langres, la vente se composait de 90 articles, sur lesquels 18 ont été retirés; les prix sont de 3 fr. à 3 fr. 50 et 3 fr. 75.

Les adjudications de Chaumont se sont effectuées dans des conditions à peu près égales ; la futaie varie de 3 fr. 50 à 4 fr ; 122 articles sur 132 sont vendus.

Nous avons appris plusieurs ventes de sciages. A Saint-Dizier, on a vendu un lot d'entrevous à 105 fr , un lot d'échantillon à 150 fr., bon ordinaire. Un autre lot d'échantillon a été payé plus cher.

De l'échantillon a trouvé placement sur le canal à 140 fr., lot ordinaire.

Les beaux lots de cette sorte sont rares et sont mieux tenus. La hausse ne porte guère que sur les bois de qualité. Les inférieurs n'augmentent pas.

Par suite de ces placements, les détenteurs ont plus de prétentions et élèvent leurs prix; c'est ainsi que sur le canal on fait de l'entrevous à 105 et 110 fr.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois de septembre.

CHEMINS.	DATES.	TITRES DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
Rouen-Havre-Dieppe.	4 septemb.	Ordonnance concernant des modifications au tarif du transport des voyageurs et des marchandises.	Modification du tarif des voyageurs pour certaines stations.— Suppression des billets d'aller et retour à l'occasion des marchés de Rouen. — Modification du tarif des articles de messagerie, marchandises, denrées alimentaires, finances, voitures et animaux, transportés à la grande vitesse.— Nouvelle classification des marchandises. — Modification des prix de transport à la petite vitesse, marchandises, voitures et animaux. — Transports à prix réduits, par wagon complet d'au moins 4000 kilogr., marchandises de 2e classe, grains, farines et céréales.
Est.......	6 septemb.	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des tuyaux de drainage.	Tarif réduit pour le transport des tuyaux de drainage par wagon complet.
Orléans...	9 septemb.	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des tuyaux de drainage.	Tarif réduit. 0,06 c. par tonne et par kilomètre.
Est.......	13 septemb	Ordonnance relative à l'insertion d'une clause omise dans le tarif spécial rendu exécutoire par l'ordonnance de police du 15 février dernier.	Les transports réglés par l'ordonnance du 15 février dernier auront lieu sans garantie de la Compagnie en ce qui concerne les avaries et déchets de route.
Ouest.....	19 septemb	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des tuyaux de drainage.	Tarif de la 4e série. 0,10 c. par tonne et par kilomètre.
Orléans. Rouen-Havre-Dieppe.	21 septemb	Ordonnance concernant des tarifs communs pour le transport des marchandises à grande et à petite vitesse.	Tarif à prix réduits pour le transport des marchandises à grande et à petite vitesse de la ligne d'Orléans sur les lignes de Rouen, du Havre et de Dieppe et *vice versâ*.
Nord Rouen Havre Dieppe	26 septemb	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des marchandises.	Tarifs à prix réduits pour le transport des marchandises à grande et à petite vitesse, de la ligne du Nord sur les lignes de Rouen, du Havre et de Dieppe et *vice versâ*.

Correspondance.

M. F. M. F. C. — Il n'y a pas de marché, et les prix ne sauraient être fixés. — On négocie, et nul ne doute que la fusion ne doive très-prochainement arriver.

M. P. P., à Gênes. — N° 1, les numéros des obligations de chemins de fer sont publiés après le tirage dans notre journal. — N° 2, les publications ont lieu à l'époque du tirage.

M. E. M., à Nancy. — N° 1, affaire sans avenir. — N° 2, oui. — N° 3, affaire douteuse. — N° 4. la Compagnie ne peut y consentir.

M. D., à Bourges. — N° 1, estimation très-erronée. — N° 2, juste. — N° 3, évidemment il n'y a pas d'analogie entre une valeur qui a beaucoup d'avenir et des résultats très-beaux, et une autre valeur sans marché et dont les produits actuels sont problématiques,

M. Ch. M., à Besançon. — L'absence de marché dans ce moment.

M. R., à X. — N° 1, Midi. — N° 2, oui. — N° 3, non, comme placement; oui, aux cours actuels, par suite de circonstances particulières. — N° 5, il n'y a rien de résolu à cet égard.

M. V., à Saint-Étienne. — Oui.

M. Ch. S., à Bagnères. — N° 1, rien. — N° 2, 15 0/0. — N° 3, oui, sécurité entière. — N° 4, excellent.

M. E. V., à Senlis. — N° 1, la Compagnie est fondée. — N° 2, l'agent a tort. — N° 3, vous avez raison. — N° 4, conservez. — N° 5, attendez.

M. B., à Saint-Quentin. — N° 1, c'est possible. — N° 2, non. — Nos 3 et 3 *bis*, oui. — N° 4, oui.

M. H. R., à Vicaigne. — N° 1, oui, mais en stipulant pour solde. — N° 2, 250 fr. — N° 3, non. — N° 4, on le dit. — N° 5, ceci est uniquement spéculatif.

M. S. L., à Strasbourg. — N° 1, 15 0/0. — N° 2, 5 0/0 en janvier et juillet; dividende 10 0/0 environ, en avril.

M. A. C., à Saint-Mandé.—N° 1, 23 fr.— N° 2, mobilier. — N° 3, oui dans le courant du mois prochain.

M. E. P., à Nantes. — N° 1, 40 à 50 0/0 de perte. — N° 2, tous. — N° 3, non, mais du temps. — N° 4, c'est votre faute : pourquoi n'avoir pas consulté?

M. J. G., aux Thernes. — Le partage aura lieu après tout produit de 8 0/0 sur toutes les dépenses, de sorte que très probablement le partage ne viendra qu'après 55 à 60 fr.

M. L. P., à Bordeaux. — Attendez, par suite d'une nouvelle circonstance.

M. A., à Chatellerault. Parce que sur les actions il y a une spéculation et des espérances, tandis que sur les obligations il n'en est pas de même, le revenu est fixé et médiocre.

M. R. Z. Z. — Vendre les nos 1 et 3, et remplacer par le n° 2.

M. E. L. D., à Bordeaux. — N° 1, excellent.— N° 2, médiocre. — N° 3, jamais. — N° 4, oui — N° 5, non.

M. P., à Villejuif. — N° 1, attendez. — N° 2, vendez. — N° 3, achetez. — N° 4, mauvais.

M. N., à Nantes. — Environ 55 fr. sur la première, et environ 60 fr. sur les autres.

M. E. J., à Tonnerre. — Cet arbitrage ne vous donnera pas de pertes, mais il n'offre pas de grandes chances d'amélioration.

M. N. J., à Bayonne. — N° 1, opération dangereuse. — N° 2, opération excellente. — N° 3, mauvaise. — N° 4, très-bon.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 8 au 14 octobre 1854.

118,103 voyageurs	399,800 91
Bagages, marchandises, etc	506,552 60
TOTAL	906,353 51

Semaine correspondante de 1853.

122,680 voyageurs	420,210 80
Bagages, marchandises, etc	451,468 50
PRODUIT total	871,679 30

Recette totale du 1er janvier au 14 octobre

1854	31,091,644 48
1853	27,149,095 25
DIFFÉRENCE	3,942,549 23

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 8 au 14 octobre 1854.

20,968 voyageurs	112,152 20
Bagages, marchandises, etc	120,512 85
TOTAL de la semaine	232,665 05
Semaine correspondante de 1853	231 165 25
TOTAL de l'exercice courant	3,851,153 60
Exercice correspondant de 1853	4,011,870 15

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 8 au 14 octobre 1854.

13,733 voyageurs	41,214 15
Bagages, marchandises, etc	53,559 95
TOTAL de la semaine	94,774 10
Semaine correspondante de 1853	98,606 65
TOTAL de l'exercice courant	690,780 05
TOTAL de l'exercice correspondant	710,384 15

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 8 au 14 octobre 1854.

Grande vitesse) 69,857 voyageurs	345,776 50
Petite vitesse) Bagages, marchand.	370,436 30
TOTAL de la semaine	716,212 80
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	17,506,644 50
TOTAL	18,222,857 30
Semaine correspondante de 1853	488,759 25
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	15,597,628 47
TOTAL de l'exercice correspondant	16,086,387 72

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 8 au 14 octobre 1854.

Voyageurs	429,352 08
Bagages, marchandises, etc	616,365 09
TOTAL	1,045,717 17
Semaine correspondante de 1853	920,798 24
Différence en faveur de 1854	124,918 93
Recettes du 1er janvier au 14 octobre	34,798,394 09
Recette correspondante de 1853	28,494,573 55
Différence en faveur de 1854	6,303,820 54

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 41e semaine.

Du 8 au 14 octobre 1854.

Voyageurs	334,010 06
Marchandises	386,114 31
TOTAL de la semaine	720,124 37
Recettes antérieures	24,857,756 19
TOTAL GÉNÉRAL	25,577,880 56
41e semaine de 1854	720,124 37
Semaine correspondante de 1853	598,563 21
Différence en faveur de 1854	121,561 16
Exercice 1854	25,577,880 56
Id. 1853	22,457,134 94
Différence en faveur de 1854	3,120,745 62

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 8 au 14 octobre 1854

Voyageurs	15,580 60
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	21,149 93
TOTAL	36,730 53
Recettes antérieures	1,238,331 15
TOTAL	1,275,061 68

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 9 au 15 octobre 1854.

Ouest. — 14,979 voyageurs (gr. vitesse	78,698 05
(Petite vitesse)	63,286 67
TOTAL	141,984 72
Rive droite. — 35,440 voyageurs	31,518 30
Rive gauche — 27,428 voyageurs	20,454 05
TOTAL	193,958 07
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	80,438 50
Rive droite	32,899 95
Rive gauche	19,852 65
TOTAL	133,191 10

Recette totale du 1er janvier au 15 octobre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	6,163,625 73
Idem. — 1853	5,259,751 49

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 1er au 7 octobre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	87,336 25
Bagages et marchandises	105,173 35
TOTAL de la semaine	193 509 60
Semaine correspondante de 1853	213,556 10
Diminution	20,046 50

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	48,838 95
Bagages et Marchandises	21,213 20
Total de la semaine	70,052 15
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	263,561 75
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	8,320,053 77
Recette correspondante de 1853	6,636,745 61
Augmentation	1,683,308 13

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 1er au 7 octobre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

26,436 voyageurs, grande vitesse	54,227 30
Petite vitesse	123,424 42
Services annexes	6,263 96
TOTAL	183,915 68

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	44 987 07
Petite vitesse	111,499 48
Services annexes	5,868 64
TOTAL	162,355 19

Recette totale du 1er janvier au 7 octobre

1854	7,145,599 22
1853	6,199,333 34

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de septembre 1854.

Voyageurs St-Germain	253,553		
id. Auteuil	256,066		
Total	509,619	Recettes.	271,229 80
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			105,311 41
		Total	376,541 21

Septembre 1853.

Voyageurs	290,364	Recettes	325,676 08
Différence en faveur de 1854			50,865 13

COMPARAISON :

Les neuf mois de 1854 ont donné	2,535,013 65
La même période de 1853 a donné	2,125,396 54
Différence en faveur de 1854	409,617 11

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Septembre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	90,427	51,430 00	1,410 85	52,840 85
1853	76,983	36,750 25	559 20	37,309 45
En faveur de 1854	13,444	14,679 75	851 65	15,531 40

CHEMIN DE FER

DU NORD MM. les Actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 25 octobre 1854, à 3 heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Namur-Liége et la Compagnie du chemin de fer du Nord. La présente convocation est faite conformément aux articles 34, 36 et 41 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut, d'ici au 10 octobre au plus tard, avoir déposé 40 actions au moins à la Caisse de la Société, place Roubaix, à Paris, ou chez M.N. Rothschild et fils, à Londres.

Ceux de MM. les Actionnaires qui ont 40 actions, au moins, déposées à la caisse, pourront se présenter pour retirer leurs cartes d'admission.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 40 actions, sans néanmoins pouvoir réunir plus de 10 voix.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 25 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires, du 29 septembre 1854, est payable, à partir du 2 octobre courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration. Ils ne peuvent pas être envoyés par correspondance.

Par ordre du conseil.

Le Chef de l'exploitation,

G. de Lapeyrière.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — *Avis aux actionnaires.* — Conformément à la convention du 17 août 1853, et dans le but d'ajourner de nouveaux appels sur les actions nouvelles, tout en imprimant une vive impulsion aux travaux de la ligne de Paris à Mulhouse, le Conseil d'administration a décidé l'émission de 125,000 obligations de 500 fr., de même forme que celles déjà émises, portant intérêt de 25 fr. par an, avec jouissance du 1er décembre prochain et remboursables à 650 fr.

En conséquence, le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des actions anciennes et nouvelles que la souscription des obligations est ouverte, depuis le 10 octobre, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures.

Tout actionnaire propriétaire de *quatre* actions a droit à *une* obligation.

Les souscriptions seront reçues jusqu'au 20 octobre.

Passé ce délai, les obligations qui n'auraient pas été réclamées par les ayants droit seront distribuées entre les actionnaires dont la souscription aurait dépassé la proportion de *une* obligation par *quatre* actions.

Les souscripteurs actionnaires devront, en souscrivant, représenter leurs actions, sur lesquelles sera apposée une estampille spéciale.

En échange de son engagement, l'actionnaire souscripteur recevra, du 20 au 31 octobre, l'avis à domicile, du nombre d'obligations pour lequel il aura été admis dans la souscription.

Le prix d'émission de l'obligation de 500 fr. est fixé à 480 fr.

A partir du 1er novembre jusqu'au 10, les actionnaires souscripteurs pourront retirer leurs obligations, après avoir effectué le premier versement, qui sera réduit à 105 fr., par suite du taux d'émission.

Les intérêts des actions, payables le 1er novembre, seront acceptés en compensation du versement à effectuer.

Le deuxième versement de 125 fr. aura lieu le 1er février 1855.

Le troisième versement de 125 fr. aura lieu le 1er mai 1855.

Le quatrième versement de 125 fr. aura lieu le 1er août 1855.

Les porteurs d'obligations auront la faculté de faire par avance la totalité des versements, sous escompte de 3 0/0 l'an, sur la somme payée par anticipation.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt du premier semestre de l'exercice 1854, représentant 2 0/0 sur le capital versé au 1er juillet, soit 5 fr. par action, est payé à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, depuis le 2 octobre.

Le deuxième semestre de l'intérêt et le dividende de l'année entière seront payés le 1er avril prochain.

La caisse sera ouverte tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 2 heures.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

Jules Coutin.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des titres des emprunts des anciennes Compagnies des chemins de fer de *Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne,* qu'ils peuvent se présenter, à partir du lundi 9 octobre courant, au siége de la Société, place Vendôme, n° 16, de 11 heures à 3 heures, pour y échanger leurs titres contre des obligations 3 0/0 de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Ces actions, garanties par l'Etat (loi du 10 juin 1853), sont productives d'un intérêt annuel de 15 fr., et remboursables à 500 fr. Les produits de l'exploitation des chemins de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire, et d'Andrezieux à Roanne, formant aujourd'hui la section de Rhône-et-Loire, du Grand-Central de France, sont, après prélèvement des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés, par privilége et préférence, au paiement des intérêts et de l'amortissement desdites obligations.

La conversion est faite dans les proportions suivantes :

3 obligations 1/2 de Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de la Compagnie de Saint Etienne à Lyon.

3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie.

3 obligations 1/2 pour une obligation, dite reconnaissance de capitalisation, de ladite Compagnie.

3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire.

3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie.

Une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Une obligation 1/4 pour une obligation de 2e ordre de la même Compagnie.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. Couapon.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 75 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris du 1er octobre au 1er novembre 1854.

A partir du 1er novembre prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,

Cte P. de Chasseloup-Laubat.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A SAINT-GERMAIN. MM les actionnaires sont prévenus que le dividende fixé de 12 fr. 50 par action est payé, à dater du 2 octobre 1854, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. AVIS.—Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait sur les actions aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 25 octobre, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

A Paris, au siége de la Compagnie, 31, rue Lepelletier, de 10 à 2 heures.

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres définitifs *au porteur*, lesquels, à dater du 15 novembre, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts, à raison de 4 0/0 l'an, courront à partir du 25 octobre pour les versements effectués jusqu'au 15 novembre.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 5 janvier prochain; mais, dans ce cas, il tiendra compte à la Compagnie de l'intérêt de 4 0/0, à dater du 25 octobre.

Tout versement qui n'aurait pas été effectué au 5 janvier 1855 donnera lieu, à partir de cette époque, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

L'ALLIANCE. Les bureaux de l'Alliance, Compagnie d'éclairage et de chauffage au gaz, qui étaient rue Lepeletier, 11, sont maintenant transférés rue de la Victoire, 66.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Décision de l'assemblée générale du 27 avril 1854.

Art. 1er. Les actionnaires qui auront effectué le versement de 50 fr. par action, appelé pour le 15 mai, jouiront de la faculté de libérer leurs actions à 200 fr., moyennant deux versements ultérieurs de 25 fr. chacun, à effectuer le 15 novembre et le 15 février prochains.

Les versements des 15 novembre et 15 février pourront être escomptés, à dater du 15 mai à 4 0/0 l'an.

Art. 2. La libération des actions aura lieu par l'échange de cinq certificats provisoires libérés de 200 fr. contre deux titres définitifs de 500 fr. complètement libérés.

Art. 3. Les actionnaires ne faisant pas usage de la facilité accordée par l'art. 1er, et dont l'intention est de verser jusqu'à 500 fr. sur leurs actions, n'auront pas de versement à effectuer le 15 novembre, et les appels subséquents sur leurs actions ne dépasseront jamais 50 fr. à la fois.

En continuant à être soumis aux dispositions des art. 10 à 15 des statuts, il leur restera pourtant le droit de se libérer à cette époque, en complétant leurs versements jusqu'à 500 fr.

En portant de nouveau à la connaissance de MM. les actionnaires la décision ci-dessus, on leur rappelle que le défaut de versement au 15 novembre entraînerait pour eux la perte du droit de libérer leurs actions à 200 fr.

Les versements seront reçus, du 10 au 15 novembre prochain, à la caisse sociale, à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, à Paris, où il sera délivré des bordereaux.

La somme de 25 fr. appelée se trouvera réduite à 20 fr. 60 par action, déduction faite des intérêts au 15 novembre sur les versements antérieurs.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas l'intention de faire le susdit versement sont invités à encaisser 2 fr. 30 c. par action pour intérêt de semestre échus le 10 juillet dernier, aux jours et lieux ci-dessus indiqués.

Bâle, le 15 octobre 1854.

Le Comité de direction du chemin de fer central Suisse.

USINES DE SEPTÈMES.

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 16 des statuts, l'intérêt annuel de 5 0/0, soit 12 fr 50 par action de 250 fr., sera payable dès le 1er octobre à la caisse de la Compagnie, à Marseille, ou chez MM. Alliez, Grand et Ce, banquiers de la Société, à Paris.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les porteurs d'actions dont les numéros suivent, et sur lesquelles les versements des cinquième, sixième, septième et huitième dixièmes n'ont pas encore été effectués, sont prévenus que, si ces versements ne sont pas faits le 22 du présent mois, lesdites actions seront vendues, conformément à l'article 20 des statuts.

1,568 *actions anciennes* non déchargées contre 784 *nouvelles* et en arrière des cinquième, sixième, septième et huitième dixièmes.

Certificats suisses :

3 de 1 action

Nos 195 196 1038.

5 de 5 actions

Nos 355 150 850 851 879.

1 de 20 actions

No 266.

Certificat nominatif :

Nos 32300 à 32394.

Certificats anglais :

43 de 5 actions

Nos 33 34 52 54 82 194 195 212 213 221 222 226 227 228 323 381 à 408.

36 de 10 actions

Nos 5 7 8 11 16 45 54 55 72 131 178 à 183 208 227 263 à 267 363 384 451 465 à 474.

47 de 20 actions

Nos 15 35 37 40 41 107 112 174 176 224 225 228 259 260 262 263 302 356 357 363 392 409 412 416 423 à 427 468 469 480 703 à 712 725 727.

195 actions en retard des sixième, septième et huitième dixièmes :

Nos 3118 à 3165 8346 à 8400 8451 à 8478 8506 à 8520 8659 à 8697 9200 à 9209.

70 actions en retard des septième et huitième dixièmes :

Nos 323 410 à 414 2451 à 2475 3166 à 3177 8490 à 8505 104-7 à 10461 11375 à 11379 11727 à 11729 11755 11822 à 11826 13949 13950.

779 actions en retard du huitième dixième :

Nos 410 à 484 1001 à 1050 10-9 à 1063 1074 à 1100 1101 à 1300 1701 à 1800 1831 à 1855 1871 à 1873 3291 à 3325 4517 4518 5676 à 5700 9560 à 9564 9571 à 9583 10018 à 10027 10896 à 10900 10959 11003 à 11005 11012 à 11021 12728 à 12732 12895 13374 13572 14555 à 14574 14765 14771 à 14774 15074 à 15077 16222.

Pour le Conseil d'administration.

Le Directeur,
Signé : W. FRAISSE.

Le 7 octobre 1854.

CHEMINS DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Dépôt de titres au porteur. — MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que le dépôt des actions au porteur de la Compagnie est reçu gratuitement dans la caisse sociale, rue Laffitte, no 23, de dix à deux heures, contre délivrance d'un récépissé nominatif.

Par ordre du Conseil d'administration.

LOUIS CORDIER.

ANCIENNE COMPAGNIE DES

MINES DE LA GRAND' COMBE ET CHEMINS DE FER DU GARD,

en liquidation. — Les obligations sorties au tirage et les coupons d'intérêts à l'échéance du 1er octobre prochain seront payés à partir dudit jour :

A Nîmes, au siége de l'administration ;

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères ;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet.

COMPAGNIE DES

QUATRE-CANAUX.

Tirages du 31 juillet 1854.

Actions à rembourser le 1er octobre 1854.

COMPAGNIE DES QUATRE-CANAUX.

44e *Tirage.*

Série	45e en entier,	500
—	97e Nos 1 à 84,	84
—	— — 284 à 500,	217
—	100e le restant,	359
	Act. et pr.	1,160

CANAL DE BOURGOGNE.

44e *Tirage.*

Série	36e le restant,	11
—	37e Nos 93 à 155,	63
—	44e le restant,	322
	Actions.	396

CANAL D'ARLES A BOUC.

52e *Tirage.*

Série	N. Nos 1 à 71,	11
—	— 209 à 240,	32
	Actions,	103

Actions à rembourser le 10 octobre 1854.

COMPAGNIE DES TROIS-CANAUX.

35e *Tirage.*

Série	1re en entier,	200
—	84e Nos 1 à 38,	38
—	— — 178 à 200,	23
	Act. et pr.	261

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* qu'elle se charge de faire pour leur compte le versement de *cent francs* par action, appelé sur les titres de cette Compagnie, à partir du 5 octobre courant. La durée des avances à faire est limitée à une année de cette date ; l'intérêt est fixé à 4 0/0 l'an. — Le remboursement pourra se faire par anticipation, moyennant une bonification de 1/2 0/0 à la Société générale. — Les bureaux sont ouverts pour cette opération, à Paris, place Vendôme, no 15 ; à Bordeaux, allées de Tourny, no 34.

CRÉDIT MOBILIER.

La *Société générale du Crédit mobilier* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est qui ont eu recours à son intermédiaire pour effectuer leurs versements, que le délai, fixé au 20 octobre pour le remboursement de ces avances, est prorogé de six mois.

Ce remboursement pourra s'effectuer par anticipation ; mais, quelle que soit l'époque à laquelle il aura lieu, la commission de 1/2 0/0, stipulée dans les polices passées par les contractants, sera, dans tous les cas, acquise à la Société.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

L'attente des nouvelles de la Crimée a excité pendant toute cette semaine une vive impatience. On s'attendait chaque jour à recevoir des dépêches officielles, et comme le *Moniteur* restait muet, on essayait de provoquer de la baisse. Quelques positions, trop chargées à la hausse, réalisaient des bénéfices, et il en résultait de la faiblesse dans les cours; mais l'inconvénient n'a pas eu beaucoup d'importance. Les spéculateurs hésitent à opérer des ventes à découvert, parce qu'ils reconnaissent, à la bonne tenue des cours, que la rente se relèverait rapidement dès que l'on recevrait quelques nouvelles décisives du siége de Sébastopol. Ainsi, le 3 0/0 a fléchi difficilement à 75 45, et il a suffi d'un bruit, qui ne s'est pas d'ailleurs confirmé, pour faire remonter, en 1/2 heure, à 76.

Les actions de chemins de fer ont été mieux tenues encore que la rente. La ligne de Lyon n'a pas cessé un seul jour d'être en grande faveur, lors même que la rente était cotée en baisse, et au moment de la dernière liquidation on a eu beaucoup de peine à se procurer les titres dont on avait besoin. Cette ligne est arrivée, presque sans réaction, au cours de 1050; elle est demandée de tous côtés à prime, tant pour le 30 octobre que pour le 15 novembre. On commence d'ailleurs, pour ce chemin comme pour toutes les autres lignes en exploitation, à escompter les recettes considérables que devra produire l'Exposition universelle de 1855.

Les actions de la Méditerranée sont encore plus fermes que la semaine dernière. On a défait une partie des arbitrages qui avaient été entrepris contre ce chemin, qui s'est raffermi à 855 et 860.

L'Orléans était resté très offert jusqu'à la bourse d'aujourd'hui jeudi. Il était tombé à 1193 75. Mais on a commencé de nouveau à s'occuper de cette ligne, et quelques achats importants l'ont fait remonter à 1210.

Les actions de l'Est ont été demandées ces jours-ci au comptant, ainsi qu'on devait s'y attendre à l'approche du délai fixé pour la souscription aux nouvelles obligations. Mais elles se négocient pour fin octobre avec 2 50 de déport. Les actions anciennes et nouvelles de cette ligne se maintiennent toujours avec un écart beaucoup trop élevé. Cet écart est de plus de 170 fr., tandis qu'il devrait être tout au plus de 100 à 115.

Les obligations nouvelles de l'Est ont donné lieu à beaucoup de transactions. Elles ont été constamment demandées à 10 fr. au-dessus du cours de souscription, c'est-à-dire à 490. Les anciennes obligations, qui avaient fléchi à 492 50, se sont relevées à 502 50.

Le Nord a éprouvé peu de variations, mais ses cours sont tenus avec une grande fermeté au dessus de 870.

Un mouvement assez vif de hausse, qui a eu lieu vendredi dernier sur les actions de Saint-Germain et de l'Ouest, avait fait croire à quelques personnes qu'il était question de nouvelles négociations entre ces deux Compagnies. Mais comme rien n'est venu jusqu'à présent confirmer ce bruit, la hausse s'est arrêtée. Cependant, les cours de ces deux lignes sont toujours tenus avec beaucoup de fermeté.

Il n'y a aucune variation sur les actions du Grand Central, qui se maintiennent continuellement de 518 75 à 52[illegible] 50. On a pu toutefois remarquer que les recettes de cette Compagnie augmentent depuis quelque temps dans une forte proportion.

Les affaires ont été peu animées sur les autres chemins. Leurs cours offrent peu de changements depuis la semaine dernière.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 12 jusqu'à celle du 19 octobre.

La rente 3 0/0 a fléchi de 76 10 à 75; elle est restée à 75 70 au comptant; elle a varié à terme de 76 35 à 75 15; elle est restée à 75 85.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 98 60 à 97 50; elle est restée à 98; elle a varié à terme de 98 85 à 97 80; elle est restée à 98 40.

La Banque a été cotée tous les jours sans variations à 2,980.

Le Crédit mobilier a fléchi de 762 50 à 745; il a fermé à 755 au comptant et à 758 75 à terme.

Les actions du Nord ont fléchi de 873 75 à 870; elles ont fermé à 875.

L'Est a fléchi de 841 25 à 830; il est resté à 840 au comptant et à 837 30 à terme; les actions nouvelles ont fléchi de 656 25 à 645; elles ont fermé à 655 au comptant et à 648 75 à terme.

Orléans a fléchi de 1,215 à 1,193 75; il a fermé à 1,207 50 au comptant et à 1,210 à terme.

Rouen a fléchi de 988 75 à 775; il est resté à 990 au comptant et à 985 à terme.

La Méditerranée a fléchi de 862 50 à 847 50; elle est restée à 855 au comptant et à 860 à terme.

Le Havre a fléchi de 570 à 560; il est resté à 562 50.

Lyon a fléchi de 1,037 50 à 1,030; il est resté à 1,050 au comptant et à 1,048 75 à terme.

L'Ouest a monté de 663 75 à 685; il est resté à 675.

Le Midi a fléchi de 621 25 à 612 50; il est resté à 620.

Le Grand-Central a baissé de 520 à 517 50; il est resté à 521 25.

Cherbourg a baissé de 522 50 à 520.

Genève a fléchi de 540 à 532 50; il est resté à 735.

Saint-Germain a monté de 710 à 733 75; il est resté à 722.

Dieppe s'est tenu à 285; la Teste, à 250, Sceaux, à 185.

Le chemin sarde Victor-Emmanuel a fléchi de 465 à 462 50.

Samedi. — Les affaires ont été nulles, mais les cours se sont assez bien soutenus. Il y avait quelques demandes sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 76, et à terme de 10 c. à 76 20; le 4 1/2 0/0, de 10 au comptant à 98 50. La Banque s'est tenue à 2,980. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 760. Le Nord s'est tenu à 875; l'Ouest, à 680. L'Est a fléchi de 1 25 à 838 25; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 650; la Méditerranée, de 5 à 857 10; Genève, de 2 50 à 537 50; le Midi, de 1 25 à 622 50; Orléans, de 2 50 à 1,210; Saint-Germain, de 3 75 à 525. Rouen s'est tenu à 990; le Havre, à 570; Cherbourg, à 525. Le Grand-Central a fléchi de 1 25 à 521 25.

Lundi. — L'absence de nouvelles du théâtre de la guerre a produit de la baisse sur toutes les valeurs. La liquidation de quinzaine des chemins était lourde et les reports élevés. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 75 50, et à terme de 45 c. à 75 75. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 98 50; la Banque, à 2,950. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 c. à 750; les actions du Nord, de 3 75 à 871 25; l'Est, de 5 à 833 75; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 648 75; Lyon, de 3 75 à 1,048 75; la Méditerranée, de 7 50 à 850; Orléans, de 12 50 à 1,197 50; Rouen, de 5 à 985; le Havre, de 10 à 560; l'Ouest, de 5 à 675; le Midi, de 2 50 à 620; le Grand-Central, de 1 25 à 520; Genève, de 2 50 à 535. Cherbourg s'est tenu à 520. Saint-Germain a baissé de 10 à 715.

Mardi. — La baisse a fait de nouveaux progrès. Toutes les valeurs étaient très-offertes. Le mouvement rétrograde de nos fonds était précipité par la baisse des fonds anglais. La rente 3 0/0 a fléchi de 20 c. à 75 30 au comptant, et de 30 c. à terme à 75 45. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 70 à 97 80, et à terme de 60 c. à 98. La Banque s'est tenue à 2,980. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 747 50; le Nord, de 1 25 à 871 25. L'Est s'est tenu à 833 75. Les nouvelles de l'Est ont repris de 1 25 à 650. Lyon a fléchi de 2 50 à 1,036 25; Genève, de 2 50 à 532 50; l'Ouest, de 1 25 à 673 75; Cherbourg, de 5 à 520; le Grand-Central, de 1 25 à 518 75. Orléans s'est tenu à 1,197 50; Rouen, à 985; la Méditerranée, à 850; le Midi, à 620; Saint-Germain, à 715. Le Havre a monté de 2 50 à 562 50.

Mercredi. — Le début de la bourse était encore en baisse, mais les valeurs ont repris tout-à-coup avec vigueur et elles sont restées en forte hausse. Le 3 0/0 a varié au comptant de 75 45 à 75 70, et à terme de 75 45 à 76; le 4 1/2 0/0, de 97 50 à 98 au comptant, et de 97 80 à 98 25 à terme. La Banque s'est tenue à 2,980. Le Crédit mobilier a varié de 743 75 à 752 50; le Nord, de 870 à 873 75; l'Est, de 835 à 837 50; les nouvelles de l'Est, de 647 50 à 650; Lyon, de 1,035 à 1,047 50; la Méditerranée, de 847 50 à 850; Orléans, de 1,195 à 1,200; Rouen, de 985 à 990; le Havre, de 562 50 à 565; l'Ouest, de 675 à 677 50; Cherbourg, de 520 à 525; le Midi, de 615 à 617 50; le Grand-Central, de 517 50 à 520. Saint-Germain a repris de 5 à 720; Genève, de 2 50 à 535.

Jeudi. — Les premiers cours étaient très-faibles; mais il est survenu de nouveaux acheteurs qui ont raffermi la rente. Les actions de chemins de fer étaient très-demandées. Le 3 0/0 a varié au comptant de 75 60 à 75 70, et à terme de 75 60 à 75 85; le 4 1/2 0/0, de 97 75 à 98 25 au comptant, et de 98 25 à 98 40 à terme. La Banque de France s'est tenue à 2,980. Le Crédit mobilier a varié de 750 à 755; le Nord, de 872 50 à 875; l'Est, de 837 50 à 838 75; les nouvelles de l'Est, de 650 à 655; Lyon, de 1,045 à 1,050; Orléans, de 1,207 50 à 1,210; le Grand-Central, de 520 à 521 25; la Méditerranée, de 850 à 855; l'Ouest, de 677 50 à 675. Le Midi s'est tenu à 620; Rouen, à 990; le Havre, à 562 50; Saint-Germain, à 720; Cherbourg, à 520.

Vendredi. — Le début de la bourse était encore faible; mais la spéculation s'est ranimée, et toutes les valeurs ont remonté au-dessus des cours de la veille. La rente 3 0/0 a varié de 75 55 à 75 85 au comptant et de 75 75 à 76 05 à terme; le 4 1/2 0/0 a varié de 97 75 à 58 40 au comptant. La Banque a fait 2,980; le Crédit mobilier, de 755 à 762 50; le Nord, de 875 à 876 25; l'Est, de 835 à 840; les nouvelles de l'Est, de 647 50 à 650; Lyon, de 1,047 50 à 1,050; Orléans, de 1,205 à 1,212 50; l'Ouest, de 775 à 780; Saint-Germain, de 722 50 à 717 50; la Méditerranée, de 857 50 à 860; le Grand-Central, de 520 à 521 25; Rouen, de 992 50 à 990; le Havre, de 565 à 562 50. Genève a fait 530; le chemin sarde, 465.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | **Bourse de Paris. Cours du 14 au 20 octobre 1854.**

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 14. Compt.	Samedi 14. Terme.	Lundi 16. Compt.	Lundi 16. Terme.	Mardi 17. Compt.	Mardi 17. Terme.	Mercredi 18. Compt.	Mercredi 18. Terme.	Jeudi 19. Compt.	Jeudi 19. Terme.	Vendredi 20. Compt.	Vendredi 20. Terme.
710	013	99	400.000	400	tout	10 fr	janv. juillet	**Nord**	875 »	875 »	871 25	872 50	870 »	970 »	873 75	873 »	875 »	875 »	876 25	875 »
tout	138	99	72.000	500	tout	27 fr 50 1er sem. 1854	août février	**Paris à Rouen**	990 »	987 50	985 »	»	985 »	975 »	990 »	»	990 »	»	990 »	»
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	**Rouen au Havre**	570 »	567 50	»	562 50	564 50	560 »	565 »	562 50	562 50	562 50	567 50	565 »
51	72	95	36.100	500	425	11 fr.	avril.	**Dieppe et Fécamp**	285 »	»	285 »	»	285 »	»	285 »	»	285 »	»	285 »	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	525 »	»	525 »	»	520 »	»	525 »	»	521 25	»	525 »	»
tout.	25	90	54.000	250	tout	32 fr. 50.	octobr. avril	**Saint-Germain**	725 »	725 »	715 »	720 »	715 »	715 »	720 »	722 50	720 »	»	717 50	720 »
tout	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	**Versailles (r. g.)**	330 »	»	320 »	»	320 »	»	320 »	»	»	»	315 »	»
228	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	680 »	680 »	675 »	»	673 75	675 »	677 50	680 »	675 »	»	680 »	680 »
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	**Paris à Orsay**	185 »	»	»	»	»	»	»	»	185 »	»	»	»
1158	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	**Orléans**	1210 »	1207 50	1197 50	1200 »	1197 50	1196 25	1200 »	1200 »	1207 50	1210 »	1212 50	1212 50
867	721	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	**Est**	838 75	837 50	833 75	841 75	833 75	831 25	837 50	840 »	840 »	836 25	840 »	838 75
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	**Id. nouvelles.**	650 »	650 »	648 75	647 50	650 »	645 »	650 »	647 50	651 25	648 75	650 »	650 »
507	542	99	265.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	**Paris à Lyon**	1042 50	1041 25	1038 75	1038 75	1038 25	1038 75	1047 50	1047 50	1050 »	1048 75	1049 75	1038 75
»	227	99	80.000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Lyon à Genève**	537 50	»	535 »	»	532 50	»	»	535 »	»	»	530 »	533 75
419	612	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobre	**Lyon à la Méditerr.**	856 50	855 »	850 »	852 50	850 »	850 »	850 »	856 »	855 »	860 »	857 50	864 25
»	950	99	131.000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Chemins du Midi**	622 50	622 50	620 »	620 »	621 »	615 »	617 50	620 »	620 »	620 »	»	623 75
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	**Bordeaux à la Teste**	250 »	»	250 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
150	915	99	180.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	**Grand Central**	521 25	522 50	520 »	518 75	518 75	518 75	520 »	521 25	521 25	522 50	521 25	522 50
	»	99	50.000	500	200	1 0/0		**St Rambert à Gren.**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. an an	mars.	**Anvers à Gand**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	»	99	100.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	**Sarde Victor-Emm.**	465 »	»	465 »	»	465 »	»	»	»	462 50	»	465 »	»
			»	»	tout	3 0/0	22 juin	**Rentes 3 0/0**	76 »	76 20	75 50	75 75	75 30	75 45	75 70	76 »	75 70	75 85	75 85	75 2[illegible]
			»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	**Rentes 4 1/2 0/0**	98 30	»	99 50	»	98 80	98 »	99 »	99 25	98 25	99 40	99 40	99 4[illegible]
			250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	**Emprunt 3 0/0**	76 65	»	»	»	»	»	75 50	»	75 70	»	»	»
			»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	**Emprunt 4 1/2 0/0**	94 55	»	»	»	97 85	»	97 75	»	94 20	»	»	»
(1) Pendant la			113.350	1.000	tout	154	janvier juillet	**Banque de France**	2900 »	»	2900 »	»	2900 »	»	2900 »	»	2900 »	»	2960 »	»
durée des travaux.			120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	**Crédit mobilier**	760 »	757 50	750 »	750 »	747 50	745 »	742 50	756 25	755 »	757 50	762 50	763 75
			40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	**Comptoir national**	580 »	»	580 »	»	580 »	»	580 »	»	577 50	»	580 »	»
			60.000	500	250	17 50	janvier juillet	**Banque foncière**	505 »	»	»	»	»	»	575 »	»	575 »	»	575 »	»
			100.000	1.000	200	3 0/0	mai novembre	**D° Obligations Cert.**	930 »	»	910 »	»	925 »	»	925 »	»	»	»	905 »	»
			»	500	400	3 0/0	mai novembre	**D° Obligations de 500**	430 »	»	430 »	»	432 50	»	437 50	»	440 »	»	442 50	»
			»	100	tout	3 0/0	»	**D° 10e d'Obligations**	»	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	»	»	100 »	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 14 au 20 octobre 1854.

Date des emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.	Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
1854	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	**Nord-Boulogne**	316 25	317 50	317 50	316 25	316 25	315 »
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	**Paris à Lyon**	1015 »	1015 »	1015 »	1015 »	1015 »	1015 »
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	**Lyon à la Méditerranée 5 0/0**	500 »	497 50	500 »	500 »	500 »	[illegible]
1852.	182.331	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	D° **Nouvelles 3 0/0**	310 »	312 50	310 »	310 »	312 50	312 50
D°.	50.000	96 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.	**Est**	492 50	495 »	500 »	495 »	502 50	502 50
1849.	12.336	91 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	**Saint-Germain** (nouvelles)	»	»	1125 »	»	»	»
D°.	6.201	13 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	**Versailles** (r. d.)	975 »	»	»	»	»	»
1852.	15.000	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	**Ouest**	1020 »	»	»	1010 »	1000 »	1010 »
1851.	17.500	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	D°	D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°	**Paris à Orléans**	»	»	»	»	»	»
1848.	3.333	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°	D° (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	»	»
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1852)	313 75	315 »	313 75	312 50	312 50	313 75
1854.	130.000	» »	275	75	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1854)	315 »	315 »	313 75	312 50	312 50	313 75
1845.	6.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°	**Paris à Rouen**	»	»	»	»	»	»
1847.	8.750	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre	**Rouen au Havre**	»	»	»	»	»	985 »
1848.	5.000	87 —	[illegible]00	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.	D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	**Grand-Central**	295 »	295 »	295 »	295 »	297 50	297 50
1853.	102.611	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°	**Rhône-et-Loire**	»	»	»	497 50	»	500 »
1853.	13.663	99 »	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°	D° 3 0/0	»	300 »	»	»	305 »	300 »
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	**Strasbourg à Bâle** (nouvelles)	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 13 au 19 octobre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	13	14	16	17	18	19
Nord	865 » à 872 50	865 » à 872 50	865 » à 870 »	865 » à 868 75	865 » à 868 75	862 50 à 868 75
Paris à Strasbourg	830 » à 835 »	831 25 à 837 50	831 » à 835 »	834 » à 835 »	835 » à 831 25	827 50 à 843 75
Orléans	1225 » à 1250 »	1225 » à 1250 »	1200 » à 1250 »	1200 » à 1250 »	1200 » à 1250 »	1210 » à 1250 »
Paris à Rouen	950 » à 1000 »	951 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	950 » à 1000 »
Rouen au Havre	567 50 à 600 »	567 50 à 600 »	567 50 à 600 »	560 » à 591 75	560 » à 591 75	556 25 à 592 50
Lyon	1031 25 à 1037 50	1031 25 à 1037 50	1031 25 à 1035 »	1030 » à 1035 »	1030 » à 1035 »	1035 » à 1042 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet	500	120 »	Brassac ...Charbon.	1/6000	300	Tuyaux Chameroy	500	»	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ...Mar. tim.	12.000	28 0/0 £ [illegible]
Caisse des ch. de fer.	500	500	Les Touches. Charbon.	500	40	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises.	1000	775	Lloyd franç. ...d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	700 »	Lyon et Loire	[illegible]	101	Cristofle	500	»	— Tricycles	200	175	Union des Ports d°	5000	12 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Douaut et c. m. o. p.	1000	540	Télégraphes sous-marins	25	25 »	— Batignollaises	1000	775	Mélusine ...d°	5000	15 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais ...Paris.	2500	5350	Compagnie générale.	500	[illegible]	Sécurité ...d°	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1000	1300	Montchanin .Charbon.	5000	»	— français ...Paris.	500	1005	Lutéciennes	500	620	Sauvegarde ...d°	5000	6 0/0 b
Cie générale des Eaux	250	215 »	Azincourt ...Charbon.	1/1500	100 E d	— parisien	1000	1175	Sylphides	500	510	Océan ...d°	3000	25 0/0 b
Eaux d'Auteuil	1000	»	Bastennes ...Asph.	1000	300 »	— Lacarrière . Paris	500	1050	Dames	500	475	Chambre ...d°	2000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	340 »	Seyssel angl. ...Asph.	125	40	— Belleville	500	1300	Echarcon (papeterie).	1000	1000	Indemnité ...d°	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1210	Seyssel franç. ...Asph.	1000	100	— Nord, Batignolles	500	400	Essonne (papeterie).	1000	»	Vigie ...d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg ...Zinc.	375	302 50	Aveyron ...Forges.	3000	4100	— Ouest ...Passy.	500	675	Journaux réunis	500	540	Nationale ...Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ...Zinc.	375	300 »	Audin ...Forges.	500	480	— Est ...Vincennes.	500	»	Le Siècle	comb.	400	Générale ...d°	2000	600 0/0 b.
Eschweiler ...Zinc.	750	650	Maubeuge ...Forges.	500	150	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon	250	222 50	Union ...d°	5000	44 0/0 b
Corphalie ...Zinc.	1000	1120 »	Alais ...Forges.	3000	1750	— Calais	1000	300 »	Palais de l'Industrie.	100	157 50	France ...d°	2000	24 0/0 b.
Tenez ...Cuivre.	100	82 50	Châtillon ...Forges.	500	175	— Amiens	500	400	Glaces de St-Gobain.	[illegible]	[illegible]	Phénix ...d°	1000	7000
Mouzaïa Algérie	100	40 »	Herserange ...Forges.	500	70 »	— Versailles	1000	175	— de Montluçon	500	500	Providence ...d°	2000	28 0/0 b
Caronte (usure)	100	42 50	Monchot ...Forges.	1000	1570	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1100	Urbaine ...d°	5000	65 0/0 b.
Loire ...Charbon.	1/80.000	675 »	Providence ...Forges.	1000	1225	— Cie centrale	500	405	— d'Aix-la-Chapelle	375	350 »	Confiance ...d°	2000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/24000	500 »	Loire et Ardèche. Forg.	4000	5225 »	Mess. imp. serv. mar.	5000	8540	Lin Maberly	500	[illegible]	Soleil ...d°	6000	30 0/0 b.
Haute-Loire Charbon.	500	293	Espérance ...Forges.	1000	1600	— voitures	1000	[illegible]	— Cohin	500	545	Nord ...d°	1000	9 0/0 b.
Blanzy ...Charbon	500	500	Montigny ...Forges.	500	370 »	— Caillard	1000	800	— Pont-Remy	»	500	Globe ...d°	500	pair
Chazotte ...Charbon.	1/3500	545	Septèmes ...Usine.	250	107 50	Gondoles parisiennes.	80	100	— Gamaches	500	225	Nationale ...Vie.	5000	15 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	115 »	Phénix ...Usine.	750	[illegible]	Omnibus (Entr. gén.)	1000	[illegible]	Richer ...Vidanges.	250	265	Générale ...d°	7500	65 0/0 b
Pont-de-Loup ind.	1000	200	Caïl ...Usine.	500	740 »	— ch. de fer	500	225	Herbet ...Sucrerie.	500	500	Union ...d°	5000	7 0/0 b
Centre-du-Flénu	1000	150	Cavé ...Usine.	250	252 50	— Favorites	500	1000	Scarpe ...d°	250	290	Phénix ...d°	5000	3 0/0 p

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 588. 13° ANNÉE. — N° 43. SAMEDI, 28 OCTOBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

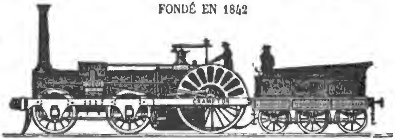
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
65, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris...........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	25 »
Etranger........	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'impatience française s'accommodait mieux, sans contredit, de la prise improvisée de Sébastopol, que de ce siége savant, conduit avec autant de prudence que d'énergie, qui provoque en ce moment l'admiration de tous les tacticiens de l'Europe et dont le succès est une certitude mathématique. Le public commence à comprendre à son tour la grandeur et l'infaillibité de cette belle opération militaire, et la bonne tenue de toutes les valeurs témoigne assez de la confiance générale dans l'issue du siége. La rente 4 0/0, qui clôturait vendredi à 75 95, finissait hier, à quelques centimes près dans les mêmes cours, après avoir fait au plus haut dans la semaine 76 15. Cette fermeté est préférable à de brusques mouvements et démontre une solide situation de place. Toutes les autres valeurs ont participé de la bonne tenue de la rente. Nous devons faire une mention spéciale de la hausse du Crédit mobilier, qui de 755 est monté à 795 fr.

— La semaine qui vient de s'écouler fournit de nombreux éléments à notre chronique.

— Le *Moniteur* du 22 courant a publié un tableau des recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer pendant les trois premiers mois de l'année. Ce tableau, comparé avec les produits de la période correspondante de 1853, constate :

1° Une augmentation dans l'étendue du réseau exploité de . . . . 308 kilom.
2° Une augmentation sur les produits bruts obtenus de plus de 19,000,000
Ce qui porte les recettes totales des neuf premiers mois de 1854 à. . . 53,969,492
3° Une augmentation du produit kilométrique moyen de 2,266
Ce qui porte la recette kilométrique moyenne à 32,890
et fait ressortir une amélioration de 7.4 0/0

— Le 25, le *Moniteur* a publié un décret portant concession d'un chemin de fer de Montluçon à Moulins avec embranchement sur Commentry. L'établissement de cette ligne est appelé à rendre de grands services aux bassins houillers et métallurgiques du Centre, déjà si importants, mais dont les conditions économiques de production étaient paralysées par la cherté et l'irrégularité des transports. On trouvera dans ce numéro, avec le texte du décret, les détails sur l'avenir auquel ce chemin est appelé. Son influence se fera naturellement sentir sur les produits de la ligne de Paris à Moulins, appartenant à la Compagnie d'Orléans.

— Le *Moniteur* du 26 contient un décret qui rend définitive la concession à la Compagnie du Nord de l'embranchement de Noyelles à Abbeville-sur-Somme et des terrains submergés, que l'exécution des travaux doit rendre à l'agriculture. Nous publions plus loin le texte du décret contenant les conditions de cet abandon.

— Outre ces deux concessions, la grande affaire de la semaine est la conclusion d'un traité intervenu entre le gouvernement autrichien et de puissantes maisons de Paris et de Vienne pour l'exploitation et l'achèvement des chemins de fer de l'Etat, et pour la mise en valeur de mines, usines et forêts domaniales en Bohême et en Hongrie. (Voir plus loin.)

— Il a été de nouveau question cette semaine des démarches d'une Compagnie spéciale à l'effet d'obtenir la concession directe d'un chemin de Paris à Lyon, entièrement indépendant des deux lignes actuelles du Bourbonnais et de la Bourgogne. Nous pouvons assurer qu'il n'y a rien de terminé; mais les actionnaires de Lyon et d'Orléans se préoccupent vivement de cette concurrence. On trouvera plus loin quelques détails sur cette affaire.

— Les recettes que nous publions cette semaine donnent lieu au classement suivant, par ordre d'augmentation ou de diminution kilométrique :

Augmentation.	
Grand-Central,	12 6 0/0.
Orléans,	12.3 0/0.
Lyon,	12.0 0/0.
Est,	10.9 0/0.
Rouen,	4.9 0/0.
Nord,	1.3 0/0.
Méditerranée,	0.7 0/0.
Diminution.	
Ouest, grande ligne,	4.1 0/0.
— Versailles r. d.,	5.1 0/0.
— Versailles r. g.,	2.4 0/0.
Havre,	0.1 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

Concession d'un chemin de fer de Montluçon à Moulins.

Un décret en date du 17 octobre, publié au *Moniteur* du 25, concède l'exécution et l'exploitation pendant 99 ans, à partir de 1860, d'un chemin de fer de Montluçon à Moulins, passant par les Barres, avec embranchement sur Bézenet.

La concession est faite à MM. :

Le comte de Bourbon-Busset, l'un des propriétaires des mines de houille du *Montet-aux-Moines*;

Jacques-Palotte, l'un des propriétaires des mines de *Châtillon* et *Commentry*, des houillères des *Ferrières*, des *Bioles*, de *Bézenet* et de *Doyet*;

Le comte de Séraincourt, l'un des propriétaires des mines de *Fins* et de *Noyant*;

Donon, de la maison Donon, Aubry, Gautier et Cᵉ.

Le chemin de fer aura une étendue totale de 85 à 86 kilomètres; il est divisé en deux sections : la première, de Montluçon aux Barres, avec embranchement sur Bézenet, ensemble 30 kilomètres, doit être exécuté dans le délai de deux ans; la seconde, des Barres à Moulins, longueur 55 à 56 kilomètres, doit être exécutée dans le délai de six ans.

Le tracé du chemin de fer, tel qu'il est déterminé par le cahier des charges, a son point de départ au canal du Berri ; il contourne la ville de Montluçon et se dirige de là sur Moulins, en passant par ou près Doyet, Villefranche, le Montet-aux-Moines, Noyant, Souvigny, et se raccorde à ou près Moulins, avec le chemin de fer du Guétin au Bec-d'Allier.

L'embranchement sur Bézenet se détache de la ligne principale au hameau des Barres ; son tracé sera ultérieurement déterminé.

Les terrains seront acquis et les travaux d'art exécutés immédiatement pour deux voies ; les terrassements pourront n'être établis et les rails posés que pour une voie seulement ; mais la seconde voie deviendra obligatoire dès que la recette brute s'élèvera à 18,000 fr. par kilomètre.

Le capital nécessaire à l'établissement du chemin de fer et de son embranchement est évalué à 22 millions, soit 259,000 fr. par kilomètre, ce qui comprend évidemment la somme nécessaire à l'exécution des terrassements, à l'achat et à la pose des rails pour la seconde voie. La Compagnie est autorisée à porter le maximum des rampes à 12 et même 14 millimètres, et à abaisser le minimum du rayon des courbes à 300 mètres.

L'énumération qui précède des points à desservir par le nouveau chemin, et la qualité des trois premiers concessionnaires, indiquent suffisamment qu'il s'agit de développer et d'ouvrir un accès plus facile et plus économique, sur les grands marchés consommateurs, aux précieuses richesses carbonifères et métallurgiques des bassins de Montluçon et de Commentry. Le chemin est appelé d'ailleurs à se prolonger, plus tard : à l'est, de Moulins sur Chagny, ligne de Lyon; à l'ouest, sur Limoges, Angoulême et la Rochelle, ce qui en fera une grande ligne transversale analogue à celles déjà concédées de Bordeaux à Lyon, par les montagnes de l'Auvergne, et de Bordeaux à Cette, par la vallée de la Garonne.

Il est à observer que ces trois lignes ne réunissent pas seulement les points extrêmes du territoire de l'ouest à l'est, mais qu'elles traversent de nombreux gisements houillers et métallifères ; elles sont par conséquent appelées à faire disparaître par leur exécution notre infériorité vis à vis de l'Angleterre sous ce double rapport. « Aide-toi, le ciel t'aidera, » est la devise des temps modernes. Dieu ne nous a pas plus refusé qu'à nos rivaux les éléments de la richesse et du travail, mais nous avons longtemps négligé de nous en servir. Le moment est venu de regagner par une activité plus grande la position que notre indolence nous a fait perdre ; — il est glorieux pour les chemins de fer d'être les instruments de cette émancipation et de ce progrès.

Le gouvernement n'a pas voulu que l'impuissance éventuelle d'une compagnie pût retarder la réalisation d'une aussi utile entreprise : aussi a-t-il stipulé, dans le cahier des charges du chemin de Montluçon à Moulins, la faculté d'exécuter ou de concéder les prolongements indiqués plus haut, et celle de racheter dans ce cas le chemin de Montluçon lui-même à une époque quelconque avant l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux. Il doit être entendu, bien que le cahier des charges ne le dise pas, que cette faculté de rachat et de concession des prolongements à des tiers ne serait exercée que dans le cas où les concessionnaires actuels ne seraient pas en mesure de se charger eux-mêmes de la nouvelle entreprise.

D'après ce qu'on nous assure, la Compagnie ferait entreprendre de suite les travaux avec ses propres ressources, et n'émettrait que plus tard son capial. Dans un prochain numéro nous comptons pouvoir revenir sur cette affaire.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer du Nord.

CONCESSION DÉFINITIVE DE L'EMBRANCHEMENT DE NOYELLES SUR ABBEVILLE.

Le décret du 19 février 1852, qui a revisé la concession du chemin de fer du Nord, porté la durée de sa jouissance à 99 ans et étendu son réseau de 585 à 917 kilomètres, réservait au gouvernement la faculté de faire établir par la Compagnie un embranchement de Noyelles, près Abbeville, sur le chemin de fer de Boulogne au port de Saint-Valery-sur-Somme. Un décret, en date du 17 octobre, publié au *Moniteur* du 26, rend cette concession définitive et règle les conditions de l'abandon à la Compagnie des terrains domaniaux aujourd'hui submergés, que les travaux d'établissement du chemin de fer doit découvrir et rendre à la culture.

Nous publions plus loin le texte de ce décret, qui n'augmente pas les charges de la Compagnie, mais lui procure, au contraire, de nouveaux avantages en même temps que l'occasion de rendre de nouveaux services à la fortune publique.

Ad. Blaise (des Vosges.)

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu le décret du 19 février 1852, qui approuve la convention passée le même jour entre notre ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord, pour l'exécution de divers embranchements de cette ligne, ladite convention contenant entre autres les dispositions suivantes :

« Art. 1er. La Compagnie du Nord s'engage à construire à ses frais, risques et périls... 4° si le gouvernement l'exige, après l'accomplissement des enquêtes et formalités préalables, un chemin de fer de Noyelles à Saint-Valery, sous la réserve des droits des tiers et sous condition qu'il sera fait abandon à la Compagnie des terrains de l'ancien lit de la Somme, appartenant à l'Etat, qui seraient soustraits par les travaux du chemin de fer à l'invasion des eaux, et qu'elle sera substituée aux droits de l'Etat sur la partie de la plus-value des terrains appartenant à des tiers qui pourra résulter de ces travaux.

» Art. 2, § 2. Les travaux d'établissement du chemin de fer de Noyelles à Saint-Valery devront être entrepris, s'il y a lieu, dans le délai d'un an, et terminés dans un délai de quatre années, à dater du décret qui homologuera la présente convention.

» Art. 3. Les clauses et conditions du cahier des charges coté B, du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin, annexé à la loi du 15 juillet 1845, seront appliquées aux quatre chemins de fer mentionnés aux articles précédents. Toutefois, la Compagnie ne sera tenue de ne poser qu'une seule voie de fer sur l'embranchement de Noyelles à Saint-Valery.

» Art. 6, § 2. La concession des lignes que la Compagnie du chemin de fer du Nord s'est engagée à construire, aux termes de l'art. 1er ci-dessus, prendra fin à la même époque (10 septembre 1947) ; »

Vu les pièces du projet présenté par la Compagnie du chemin de fer du Nord pour l'établissement de l'embranchement de Noyelles à Saint-Valery ;

Vu les pièces de l'enquête et de l'instruction auxquelles le projet a été soumis, en conformité de l'art. 1er de la convention précitée ;

Vu les avis du Conseil général des ponts et chaussées, en date des 1er et 31 août 1853, et de la Commission mixte des travaux publics, en date du 24 octobre 1853 ;

Vu les avis de nos ministres des finances, de la guerre et de la marine ;

Vu la lettre en date du 24 décembre 1853, par laquelle la Compagnie du Nord déclare renoncer au bénéfice de la condition relative à la plus-value des terrains appartenant à des tiers ;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il est fait concession à la Compagnie du Nord d'un chemin de fer de Noyelles à Saint-Valery, aux clauses et conditions stipulées dans la convention du 19 février 1852, approuvé par le décret du même jour, et plus spécialement dans le § 4 de l'art. 1er, le § 2 de l'art. 2, l'art. 3 et le § 2 de l'art. 6 de ladite convention, à l'exception de la condition relative à la plus-value des terrains appartenant à des tiers, au bénéfice de laquelle la Compagnie a déclaré renoncer.

Les délais fixés pour l'exécution des travaux par le § 2 de l'art. 2 précité courront à dater du présent décret.

Art. 2. La Compagnie se conformera au tracé adopté par la Commission mixte des travaux publics, dans son avis du 24 octobre 1853, et approuvé par l'administration. L'estacade à claire-voie, destinée à conserver le jeu alternatif des marées dans la partie supérieure de la baie de la Somme, aura au moins treize cents mètres de longueur.

L'emplacement de cette estacade sera déterminé par l'administration.

Il ne pourra être apporté aucune modification à cet ouvrage sans l'autorisation préalable de l'administration.

Les ouvrages spéciaux qui pourront être exécutés ultérieurement pour franchir le barrage éclusé et pour atteindre le quai de Saint-Valery, sur la rive gauche de la Somme, ne devront apporter aucun empêchement à la navigation dans le port de Saint-Valery et dans le canal conduisant à Abbeville.

Art. 3. En exécution du décret du 19 février 1852, il est fait abandon à la Compagnie du Nord, sous la réserve des droits des tiers, des terrains domaniaux situés dans la baie en amont du chemin de fer, qui seront soustraits par les travaux dudit chemin à l'invasion des eaux.

Art. 4. La Compagnie ne pourra obtenir l'autorisation d'établir une prise d'eau dans la Somme qu'après qu'elle en aura indiqué l'emplacement et le volume, et lorsque l'administration, après l'accomplissement des formalités voulues, aura reconnu la possibilité d'autoriser cette prise d'eau, en conciliant les intérêts de la navigation et ceux de l'agriculture.

Cette prise d'eau ne sera accordée qu'à la charge d'une redevance et à titre temporaire et révocable, conformément à la loi du 16 juillet 1840.

Art. 5. La Compagnie fera procéder, pendant l'exécution des travaux du chemin de fer, au bornage contradictoire des terrains bordant la baie en amont du chemin de fer, afin de constater et de limiter les droits des riverains.

Ce bornage sera fait aux risques et périls de la Compagnie et sans l'intervention du domaine.

Art. 6. La Compagnie ne pourra apporter aucune modification dans les terrains non enclos, ni entreprendre aucun endiguement, sans y avoir été préalablement autorisée.

Aucun terrain ne pourra être endigué avant d'avoir atteint au moins le niveau de la haute mer de morte eau. Les travaux d'endiguement ne pourront commencer avant que le plan d'endiguement ait été soumis à l'examen des ingénieurs du département et approuvé par l'administration.

La Compagnie ne pourra exercer aucun droit sur les terrains qui lui sont abandonnés, aux termes de l'art. 3, tant qu'ils ne seront point endigués.

Art. 7. Les chemins qui existent sur les terrains concédés, et dont la conservation sera jugée nécessaire par l'autorité compétente, seront maintenus libres par la Compagnie, dans les dimensions qui seront déterminées par le préfet.

Jusqu'à ce que les terrains concédés soient en culture, la Compagnie sera tenue en outre de souffrir, sans indemnité, l'ouverture des nouveaux chemins que l'administration supérieure jugerait nécessaire d'ouvrir à travers ces terrains.

Art. 8. Nos ministres secrétaires d'Etat de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 octobre 1854.

NAPOLÉON.

Chemins de fer autrichiens.

Une transaction qui revêt à la fois un double caractère de haute politique et de grande industrie, vient d'être conclue à Vienne entre le gouvernement de S. M. I. et R., et de puissantes maisons françaises et autrichiennes.

Le monde diplomatique et le monde des affaires sont vivement émus par l'annonce de la conclusion de ce traité qui a pour objet :

1° De concéder à une Compagnie l'achèvement et l'exploitation pendant 90 ans de trois des principales lignes de chemin de fer appartenant à l'Etat, en Hongrie, en Bohême et dans les Etats héréditaires d'Autriche.

2° La Compagnie obtient en même temps la concession à perpétuité, avec faculté de revente, de riches mines de houille, de mines de fer et de cuivre, de fonderies, et enfin de 120,000 hectares de forêts et de terrains propres à la culture.

Le prix de ces diverses concessions, payable en trois ans, est fixé à 200 millions de francs, dont l'Etat garantit l'intérêt à 5 0/0 et l'amortissement.

La Société est en même temps exempte de tout impôt pendant 30 ans sur les chemins de fer, les mines, les usines et les propriétés; elle a de plus le droit d'introduire en franchise, pendant 5 ans, les rails qui lui sont nécessaires, ainsi que son matériel d'exploitation.

Le prix du rachat des chemins de fer, des établissements et des immeubles est fixé à 200 millions, payables en trois ans, par mois et sans intérêt, avec faculté d'escompter les paiements sous bonification de 4 0/0.

Les maisons qui figurent au traité sont celles de M. Arstein et Eskélès et Ce, et Sina et Ce, de Vienne, et MM. Pereire et Ernest André, de Paris.

Moitié du capital à réunir par la Société doit être fournie par les maisons allemandes, l'autre moitié est réservée à la France.

Ces dernières, agissant à la fois dans un intérêt politique et privé, ont mis à leur acceptation définitive un délai qui a pour but de laisser au gouvernement autrichien le temps de conformer sa conduite dans les affaires d'Orient, à la politique active des puissances occidentales.

Nous attendons pour entrer plus avant dans l'examen de cette grande opération, que tous les éléments en soient officiellement connus; pour aujourd'hui, nous nous bornons à reproduire les détails publiés par *l'Indépendance belge.*

J. Mirès.

« L'origine de l'affaire remonte à près de six mois; elle se rattache aux grandes mesures financières que les ministres d'Autriche ont si habilement conçues à cette époque et si heureusement conduites depuis. Voulant inaugurer une nouvelle politique et une nouvelle ère industrielle dans l'empire, et y introduire les idées pratiques, les réformes et les améliorations qui ont produit en France et en Angleterre de si merveilleux résultats; voulant, en même temps, mettre fin aux embarras financiers et aux expédients qui, chaque année, mettaient en question le crédit de l'Etat, ils ont résolu de liquider d'un seul coup tout le passé, d'assurer des ressources pour l'avenir, et de rétablir la circulation monétaire dans des conditions normales.

» En prenant la détermination hardie d'ouvrir une souscription volontaire d'un emprunt de 500 millions de florins (un milliard deux cent cinquante millions de francs) dans toutes les contrées et toutes les classes de l'Empire exclusivement, ils ont songé à appuyer cette mesure d'une opération à l'étranger, non pas par un emprunt à découvert, mais par une vente des chemins de fer construits ou achetés par l'Etat, et par la concession de mines, de forges et de forêts se rattachant à l'exploitation de ces chemins. C'est un actif qu'ils ont voulu réaliser, afin de donner une base positive à leurs autres opérations. Dès le mois de mai dernier, des ouvertures ont été faites dans ce but à MM. Pereire, qui, après examen de l'ensemble du plan, ont répondu que si, dans la question d'Orient, la politique du gouvernement autrichien était entièrement conforme à celle des puissances occidentales, il pouvait être donné suite au projet; que, dans ce cas seulement, on pouvait ouvrir des négociations.

» Une réponse affirmative à l'égard de la politique ayant été donnée, des représentants de deux des premières maisons de Vienne se sont rendus à Paris avec tous les documents à l'appui de cette négociation. A la suite d'un examen préliminaire, fait à Paris avec plusieurs maisons de banque et divers ingénieurs, M. Lechatelier, ingénieur en chef des mines de France, s'est rendu à Vienne avec d'autres ingénieurs. Tous les registres, toutes les justifications sur place lui ont été fournis. A son retour à Paris, tous les éléments de son investigation ont été mis sous les yeux d'une réunion de capitalistes, qui depuis plusieurs années, sont à la tête du mouvement industriel et financier en France.

» M. Ernest André, l'un d'eux, administrateur du Crédit mobilier et de plusieurs grandes Compagnies de chemins de fer, est allé à Vienne

pour suivre une négociation qui embrassait des intérêts si variés et si étendus. M. Lechatelier est retourné à Vienne avec lui pour l'aider dans une mission aussi délicate et aussi laborieuse. Après deux mois de conférences, M. E. André vient de conclure un traité qui fait honneur à l'habileté du négociateur, mais qui est important surtout par les résultats qu'il assure à l'Autriche, et par ses rapports avec le mouvement des affaires européennes. La conclusion définitive a été arrêtée par l'empereur François-Joseph en personne, dans une audience qu'il a accordée à M. André, ainsi que les journaux de Vienne l'ont constaté.

» Le traité qui vient d'être signé par S. M. I. et R. consiste :

» 1° Dans la concession du chemin de fer du Nord ou de Bohême, de la frontière de Saxe par Prague à Brunn et à Olmutz ;

» 2° Du chemin de fer du Sud-Est, ou chemin de fer central de Hongrie ;

» 3° Du chemin de fer d'Oravicza à Barcasch, ou des mines de houille du Banat au Danube. Ces concessions sont faites pour 90 ans. Ces chemins sont exploités en ce moment sur une longueur de 950 kilomètres, et en construction sur 112 kilomètres seulement ; pour opérer la jonction de Temeswar au Danube, il y aura 83 kilomètres à construire par la Compagnie, ce qui complétera un ensemble de lignes de 1,176 kilomètres.

» Le gouvernement concède, en outre, *à perpétuité* :

» 1° La mine de houille de Brandeisch, en exploitation à quelques kilomètres de Bohême et de Prague, plus une mine de lignite ;

» 2° Une superficie de 30 à 40 kilomètres carrés à choisir dans le bassin houiller de Fanfkirchen.

» 3° Les propriétés industrielles et domaniales de l'Etat dans la province du Banat de Temeswar, comprenant un bassin houiller en activité et relié au Danube par le chemin d'Oravicza à Barcasch, une usine à fer et d'importantes annexes, atelier de construction de machines, fonderie de canons, produisant actuellement 5 à 6,000 tonnes de fer ; enfin, 120,000 hectares de forêts et de terrains propres à la culture.

» Le prix de l'achat est fixé à 200 millions.

» Le gouvernement garantit un minimum d'intérêt de 5 0/0 pendant toute la durée de la concession.

» La Compagnie est exempte de tout impôt sur les usines, mines et propriétés, pendant 30 ans, des droits de douane sur les rails étrangers qu'elle introduira pendant cinq années pour son usage, et des droits de douane sur une valeur déterminée du matériel d'exploitation.

» Le prix d'acquisition est payable en trois années sans intérêt.

» Dans cette négociation, le gouvernement autrichien paraît avoir été mû autant par le désir de mettre le dernier sceau à une grande mesure financière, que par celui d'attirer en Autriche un grand mouvement industriel.

» Il suffit, en effet, de jeter les yeux sur une carte d'Europe pour comprendre que cette opération se rattache d'une manière étroite à la question d'Orient : d'abord, parce qu'elle resserre les liens de l'Autriche avec les puissances d'Occident ; ensuite, parce que les chemins de fer de Hongrie sont le tronc sur lequel doit se greffer la grande ligne qui doit relier Paris, Munich, Strasbourg, Vienne, Pesth, Belgrade et Constantinople. »

Chemin de fer direct de Paris à Lyon par Nevers et Tarare.

La lenteur des négociations auxquelles donne lieu la demande de concession d'un chemin de fer de Paris à Nevers par les Compagnies d'Orléans, de Lyon et du Grand-Central, sur des bases de conciliation de ces trois grands intérêts, ont lassé la patience des populations situées sur l'ancienne route principale de Paris à Lyon. Aussi, ont-elles formé une Compagnie spéciale qui sollicite en ce moment la concession d'un chemin direct, non plus seulement de Paris à Nevers, mais de Paris à Lyon, par la rive droite de la Loire, et se dirigeant de Nevers par Digoin, Tarare et l'Arbresle, sur la deuxième ville de France. La même Compagnie offre d'exécuter en même temps des embranchements sur Charlieu et Thisy, et de Digoin sur Mâcon. La demande de cette Compagnie, vivement appuyée par les localités intermédiaires, repose :

1° Sur la nécessité d'établir un chemin direct de Paris à Lyon, qui abrége la distance actuelle de 70 kil. et réduise d'autant le coût des transports entre Paris et Lyon ;

2° Sur les intérêts nombreux et importants des populations que vivifiait autrefois la route royale, et que l'ouverture des chemins de la Bourgogne et du Centre a complétement déshéritées ;

3° Sur une délibération fortement motivée du Conseil général du Rhône, qui réclame l'établissement du tracé direct par Nevers et Tarare.

Nous ne discuterons pas la valeur des arguments que la Compagnie soumissionnaire fait valoir, nous avons voulu seulement les indiquer et nous en servir comme d'avertissement pour les trois Compagnies d'Orléans, Lyon et Grand-Central, pour les engager à mettre un terme à leurs hésitations. Sans doute ces Compagnies trouveraient encore dans leur trafic intermédiaire des recettes considérables, mais la perte des transports entre les points extrêmes ne leur en imposerait pas moins des dommages sérieux. Qu'elles s'entendent donc sans retard et qu'elles terminent promptement cette affaire, si cela leur est possible, car autrement la place sera bientôt prise et les intérêts de leurs actionnaires en souffriront gravement.

C. Devina.

Voici l'extrait de la délibération du Conseil général du département du Rhône à ce sujet :

» Considérant que l'exécution de cette nouvelle ligne directe de Lyon à Paris, par Tarare, Roanne, Digoin, Nevers et Fontainebleau, présente, sur le chemin de la Bourgogne, une abréviation de parcours d'environ 70 kilomètres, et sur celui du Centre, d'environ 110 kilomètres ;

» Que les avantages de cette abréviation, non seulement pour Lyon et les villes et vallées industrielles desservies, mais encore pour Paris, le midi et le nord de la France, sont incalculables ; qu'ils consistent notamment pour le département du Rhône,

» 1° Dans l'approvisionnement à prix réduit du bétail provenant du Bas-Charollais et de l'Auvergne ;

» 2° Dans l'approvisionnement en céréales provenant du Bourbonnais et du Nivernais ;

» 3° Dans l'économie de transport des houilles pour l'approvisionnement des trois cantons populeux et industriels sus-mentionnés ;

» 4° Dans l'économie du septième environ du transport des voyageurs et marchandises de Lyon à Paris et réciproquement ;

» Considérant que la ville de Lyon et le département du Rhône ont droit de compter sur la sollicitude du gouvernement pour un aussi grand intérêt, à la fois agricole, industriel et stratégique ;

» Par ces motifs :

» Emet le vœu pour l'exécution la plus prompte d'un chemin de fer direct de Lyon à Paris, par Tarare, Roanne, Digoin, Nevers et Fontainebleau, et avec un débarcadère à Lyon, aussi rapproché que possible du centre de l'agglomération lyonnaise. »

(Séance du 1er septembre 1854.)

Chemin de Lyon à la Méditerranée.

La diminution considérable que l'on remarquait avec peine depuis plusieurs mois dans le chiffre des recettes de l'ancien réseau du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, a heureusement pris fin. Nous avons la satisfaction de publier aujourd'hui un bulletin hebdomadaire qui constate le rétablissement de l'équilibre. Ce résultat est dû à la cessation de l'épidémie qui a désolé la Provence depuis quatre mois et qui était la seule cause de la réduction du trafic.

Nous pouvons confirmer en même temps ce que nous avons déjà annoncé la semaine dernière au sujet des mesures prises pour l'ouverture de la section de Valence à Lyon, dans les premiers mois de l'année prochaine. M. le ministre des travaux publics vient de parcourir la ligne dans toutes ses parties ; son attention s'est portée principalement sur les travaux de la dernière section, et il a levé tous les obstacles que la Compagnie pouvait rencontrer dans leur prompt achèvement.

Grâce à la haute sollicitude de M. Magne et à ses décisions, la ligne entière de Lyon à la Méditerranée pourra être mise à la disposition des services publics dès le 15 février prochain, et dès le 2 avril, la pose de la seconde voie entre Valence et Lyon étant achevée, cette section sera ouverte à la circulation générale.

Nous profitons de l'occasion qui nous est offerte de parler du chemin de la Méditerranée, pour répondre aux observations qui nous ont été adressées au sujet du nouveau mode de résumé des recettes des chemins de fer, tel que nous le publions dans chacun de nos numéros. Il y a quelques mois à peine, nous nous bornions à faire ressortir les différences totales entre les produits bruts des semaines correspondantes. Plusieurs Compagnies ont réclamé, en se fondant sur le vice d'une com-

paraison qui avait pour résultat de faire ressortir sur certaines lignes des augmentations considérables, dont la seule cause était l'ouverture de sections nouvelles. On nous a demandé alors de comparer non plus les recettes totales, mais les produits kilométriques. C'est pour nous conformer à ce désir que nous avons combiné le tableau que nous publions chaque semaine. Cette modification ne paraît pas être du goût de tout le monde. Les Compagnies qui ont ouvert des sections importantes, dont les produits kilométriques sont moindres que les fractions de lignes précédemment exploitées, se plaignent de figurer dans notre tableau avec des diminutions de produit, bien qu'en réalité leurs recettes présentent une forte augmentation. Il nous est très-difficile de faire droit à ces plaintes sans en exciter de nouvelles de la part des Compagnies placées dans une situation différente. Nous ne voyons pas, au surplus, que le public puisse être induit en erreur par notre mode de publication, puisqu'il présente à la fois les recettes totales de chaque chemin et les recettes kilométriques. Si nous parvenons à découvrir une combinaison nouvelle, nous n'hésiterons pas à l'employer; mais jusque-là nous comptons sur l'intelligence de nos lecteurs pour ne pas commettre les méprises dont certaines Compagnies, et celles de la Méditerranée entre autres, les croient capables.

C. Devina.

Comparaison de recettes des chemins de fer pendant le 3e trimestre de 1853-54, et pendant les neuf premiers mois des mêmes années.

Le *Moniteur* a publié dans son numéro du 21 octobre le tableau comparatif des recettes brutes des chemins de fer français pendant les trois premiers trimestres des années 1853-54. Cette publication, faite d'après un mode de classement qui diffère de celui que nous avons adopté, ne saurait nous dispenser de placer sous les yeux de nos lecteurs les tableaux que nous avons l'habitude de leur soumettre chaque trimestre.

Le *Moniteur* réunit en une seule somme les recettes de toute nature de chaque chemin de fer. Nous croyons cependant qu'il est utile d'en faire connaître les éléments et de distinguer, par exemple, les produits des transports de voyageurs de ceux résultant des transports de marchandises. Le public possède ainsi les moyens de suivre les développements du trafic dans chacune de ces deux branches essentielles et de constater celle des deux qui fait les progrès les plus rapides.

La place nous manquant aujourd'hui pour résumer les faits relatifs à chaque Compagnie et en faire ressortir les conséquences sur les revenus nets des sections, nous ajournons ce travail au prochain numéro, et, en attendant, nous publions :

1° Les recettes comparées du 3e trimestre;
2° Les recettes comparées des trois premiers mois de l'exercice.

C. Devina.

Enseignement public de l'école des ponts et chaussées.

Nous lisons dans le *Moniteur* du 27 l'avis suivant :

« En vertu d'une décision de S. Exc. M. le » ministre de l'agriculture, du commerce et » des travaux publics, le public pourra dé» sormais être admis aux cours de l'école » impériale des ponts et chaussées.

» L'enseignement de cette école comprend » des cours de

» Routes,
» Ponts,
» Chemins de fer,
» Navigation intérieure,
» Mécanique appliquée,
» Hydraulique agricole,
» Géologie,
» Minéralogie,
» Droit administratif,
» Economie politique.

» Les cours commenceront cette année » le 3 novembre.

» Les personnes qui désireraient être ad» mises devront en faire la demande à M. le » directeur de l'École, rue des Saints-Pères, » n° 28. »

Nous ne pouvons laisser passer cette décision de M. le ministre des travaux publics sans dire combien elle a de valeur pour l'industrie en général, et pour les chemins de fer en particulier.

Jusqu'ici le haut enseignement technique, confié aux hommes les plus éminents dont la science s'honore et que l'Europe nous envie, était exclusivement réservé aux élèves les plus distingués de l'Ecole polytechnique, parmi lesquels se recrute le corps des ingénieurs des ponts et chaussées. La décision de M. le ministre des travaux publics appelle au bénéfice de cet enseignement tous nos jeunes ingénieurs, tous les jeunes gens qui se destinent à la carrière du génie civil, tous ceux pour qui des cours spéciaux préparatoires ont été créés dans nos lycées, et qui doivent un jour occuper une place dans les établissements industriels, dans les travaux des Compagnies.

En leur fournissant les moyens d'acquérir une instruction plus complète et plus solide, on accroît l'utilité des services qu'ils sont appelés à rendre, et on ajoute aux forces vives du travail national.

Cette grande et libérale mesure sera, sans aucun doute, complétée par une organisation intérieure du nouvel enseignement, qui permettra de constater à la fois l'aptitude des candidats à suivre les cours de l'Ecole des ponts et chaussées, et le degré de connaissances qu'ils en auront retiré à la fin de leurs études.

La délivrance de cartes d'admission, le pointage de ces cartes, l'examen des élèves par le corps des professeurs à la fin de chaque année, ferait ressortir les résultats de l'enseignement donné aux élèves libres, et constituerait pour eux la preuve de l'instruction la plus élevée dans la profession d'ingénieur. L'avis publié au *Moniteur* ne dit rien de cette organisation; mais elle est si désirable et le complément si nécessaire de la mesure principale, que nous ne doutons pas sinon de son existence immédiate, au moins de son institution dans un avenir prochain.

Déjà, le haut enseignement professionnel était établi à l'Ecole centrale des Arts-et-Manufactures, mais il y était à la fois incomplet et dispendieux. L'ouverture de l'Ecole des ponts et chaussées au public ne nuira pas à cet utile établissement, mais il lui servira de modèle et de stimulant. Il multipliera le nombre si restreint en France des ingénieurs civils, et sortira cette importante profession de l'état d'infériorité dans lequel il est demeuré jusqu'ici.

On ne compte pas aujourd'hui en France, tant en ingénieurs de l'État qu'en ingénieurs libres, plus de 2,000 personnes possédant d'une manière plus ou moins complète les connaissances de leur art. Aussi, un grand nombre de villes, même importantes, sont-elles dépourvues d'ingénieurs. Pour les moindres questions de moteur mécanique, de distribution d'eau, d'éclairage, d'égouts, d'établissements de salubrité, de halles et marchés, de lavoirs, d'irrigation, d'exploitation minéralogique, de ponts, de chemins, etc., il faut recourir, soit à l'ingénieur de l'Etat, déjà surchargé de travail, soit à des ingénieurs de Paris, exposés à commettre de graves erreurs en raison de leur ignorance des ressources et des circonstances locales. De là il résulte sur beaucoup de points que des richesses naturelles abondantes sont compromises ou négligées, et que la fortune publique de la France est loin d'être en rapport avec les éléments mis à sa disposition.

Le corps des ponts et chaussées lui-même ressentira les heureux effets de la mesure qui vient d'être prise. L'enseignement de l'Ecole, sans cesser d'être théoriquement aussi élevé qu'aujourd'hui, deviendra plus spécial et plus pratique, et une émulation féconde s'établira, on n'en peut douter, entre les élèves pensionnaires de l'Ecole et les externes libres, entre ceux qui doivent surveiller et contrôler pour l'Etat, et ceux qui doivent exécuter.

Pour les anciens ingénieurs civils, dont la vie a été une longue lutte en faveur de cette profession, dont le courage n'a été soutenu que par la conviction de l'utilité de ses services et par l'espoir de l'élever un jour à la hauteur qu'elle a atteint en Angleterre, l'ouverture de l'Ecole des ponts et chaussées aux élèves libres est une récompense de leurs efforts passés et un encouragement à les continuer.

Honneur donc à M. Magne, et reconnaissance de l'industrie et de ses représentants, pour le signalé service qu'il vient de lui rendre.

Ad. Blaise (des Vosges).

Commerce de la France pendant les neuf premiers mois de 1854.

Le *Moniteur* a publié cette semaine le tableau comparatif des principales marchandises importées et exportées pendant les mois de septembre 1852, 1853 et 1854, et pendant les neuf premiers mois des mêmes années.

Les trois premiers trimestres de 1852 avaient produit au Trésor 103,290,658 fr.
Les trois premiers trimestres de 1853 ont donné 103,318,453 fr.
Les trois premiers trimestres de 1854 s'élèvent à. . . . . 107,177,887 fr.
L'augmentation sur 1853 est de. . . . . 3,859,434 fr.

Elle porte spécialement sur les sucres coloniaux et étrangers, qui ont pris une plus grande part à l'approvisionnement intérieur et remplacé des quantités à peu près équivalentes de sucre indigène.

Le tableau présente, en outre, des augmentations sur les entrées de céréales, de café, de graines de sésame, de laines en masse, d'aciers en barre, de fontes brutes et de rails; ces derniers figurent dans le compte pour 4,374 tonnes en poids et 641,545 fr. en perception de droits, ou 146 fr. 67 par tonne. Les vins ordinaires figurent, pour la première fois, avec une place spéciale au tableau des douanes, pour une quantité de 16,520 hect. et une perception de 13,947 fr.

Par contre, il y a réduction sur le bétail, sur le coton en laine, les fils et toiles de lin et de chanvre, la houille, l'huile d'olive, le zinc et les articles divers non dénommés.

Ces résultats sont ceux des neuf premiers mois de l'année, mais ils ne donnent pas une idée aussi exacte de la situation de notre commerce et de notre industrie que le tableau spécial des entrées pour le mois de septembre. Nous trouvons, par exemple, dans ce dernier une reprise sérieuse dans l'emploi du coton brut, une pénurie de plus en plus grande des approvisionnements de houilles belges, un développement, au contraire, des houilles prussiennes, et une amélioration marquée des articles divers.

A l'exportation, commerce spécial, il y a depuis le commencement de l'année augmentation sur la garance, les livres et gravures, les machines, les modes, le sucre, le sel marin, les toiles et les verres et cristaux primés. Tous les autres articles sont stationnaires ou un peu en défaveur. Le mois de septembre, considéré spécialement, ne présente d'augmentation que sur les machines, le sucre et les cristaux primés.

C. DEVINA.

Comptoir national d'escompte de Paris.

Assemblée générale extraordinaire du 21 octobre 1854.

Conformément aux nouveaux statuts de la Société anonyme du Comptoir national d'escompte de Paris, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires a eu lieu le 21 octobre à la salle Herz, à l'effet de procéder à l'élection des deux directeurs de la Société, en remplacement de trois administrateurs dont les pouvoirs étaient expirés, et à la désignation, pour la première fois, des trois censeurs qui doivent surveiller les opérations du Comptoir.

Après la lecture faite par M. Boissaye, administrateur remplissant les fonctions de secrétaire du Conseil, d'un rapport dans lequel un juste tribut d'éloges et de regrets a été payé à l'honorable M. Pagnerre, l'un des fondateurs du Comptoir national et son premier directeur, l'assemblée a procédé aux élections pour lesquelles elle était convoquée.

M. Biesta a été nommé premier directeur;

M. Pinard, deuxième directeur.

MM. Ogereau, Cohin et Dubochet, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les trois censeurs choisis sont MM. :

Ledagre, ancien président du Tribunal de commerce, membre de la Commission municipale, de la Chambre de commerce, et du Conseil d'escompte du Comptoir;

Lucy Sedillot, ancien juge au Tribunal de commerce, membre de la Chambre de commerce et du Conseil d'escompte du Comptoir;

Denière, juge au Tribunal de commerce, et membre de la Chambre de commerce.

Toutes ces nominations ont été faites à l'unanimité.

Un des actionnaires présents a demandé quel était le chiffre des traitements alloués aux directeurs; M. Dubochet, qui présidait la réunion, a fait observer que cette question se rattachant à la gestion financière du Comptoir, il ne pouvait y être répondu que dans une assemblée ayant à connaître des comptes de la Société. Cet incident n'a pas eu d'autre suite.

Nous avons entendu, en sortant, plusieurs actionnaires exprimer le regret que le rapport du Conseil n'ait rien dit de l'époque et des formes de la nouvelle émission d'actions que le Comptoir d'escompte aura prochainement à faire pour remplacer la subvention du Trésor et la double garantie de l'Etat et de la ville, qui prennent fin au 31 décembre 1854. Peut-être le Conseil a-t-il craint qu'une annonce actuelle ne fût prématurée et ne donnât lieu à de fâcheuses spéculations; il est vrai que, d'un autre côté, l'inconvénient n'est guère moins grand en ne faisant l'annonce qu'au moment précis de l'opération, ce qui prend tout le monde au dépourvu, et réserve les bénéfices, s'il y en a à réaliser, aux quelques personnes forcément mises dans la confidence.

AD. BLAISE (des Vosges).

Compagnie du chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

A la demande du Conseil d'administration, le ministre des finances sarde a autorisé la Banque de Savoie à faire des avances sur dépôt des titres du chemin de fer Victor-Emmanuel, autorisation qui n'avait été accordée jusqu'à ce jour que pour les dépôts de titres de rentes publiques.

Un certain nombre d'actionnaires a déjà profité du bénéfice de cette décision pour réaliser le versement récemment appelé par la Compagnie.

Le public y verra un nouveau témoignage de la sollicitude du gouvernement pour les porteurs d'actions et pour une entreprise si intimement liée aux intérêts nationaux.

C. DEVINA.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — L'assemblée est ajournée.

APPELS DE FONDS.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 75 fr. avant le 1er novembre.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Appel de 50 fr., 25 octobre, ou bien au 1er janvier, à condition de payer l'intérêt 4 0/0.

Echange des titres provisoires nominatifs contre des titres au porteur, en même temps que le versement.

Dépôt gratuit des titres.

CRÉDIT MOBILIER. — MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui ont eu recours à la Société du Crédit mobilier, pour effectuer leurs versements, sont prévenus que le délai fixé au 20 octobre pour le remboursement de ces avances, est prorogé de six mois.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 50 fr. sur les 1,459 actions qui n'ont pas effectué le versement appelé le 15 mai.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

ORLÉANS. — 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles 4 fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre.

OUEST. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

Dépôt des titres à partir du 20 courant.

ST-GERMAIN. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

ANVERS A ROTTERDAM. — 4 octobre, intérêts.

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1er octobre, intérêts.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts 4 0/0.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août

deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PALAIS DE L'INDUSTRIE. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

GAZ D'AMIENS. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Voir aux appels de fonds pour l'échange des titres.

C. DEVINA.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités.	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités.	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFERENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFERENCE en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS..........	15—21 oct..	1116	867,539	777	1158	1,011,670	873	12.3	»
NORD..............	15—21 —	710	849,629	1,196	710	861,270	1,213	1.3	»
ROUEN.............	15—21 —	138	214,033	1,550	138	224,458	1,626	4.9	»
HAVRE.............	15—21 —	91	95,023	1,044	91	93,984	1,032	»	1.0
EST................	15—21 —	783	620,416	766	847	720,055	850	10.9	»
LYON...	15—21 —	383	465,378	1,215	507	690,341	1,361	12.1	»
OUEST { Ouest	16—22 —	110	75,072	682	198	131,424	66[illegible]	»	4.1
OUEST { Versailles r. d.	16—22 —	23	25,718	1,117	23	23,408	1,061	»	5.0
OUEST { Versailles r. g.	16—22 —	17	16,842	990	17	16,253	950	»	2.4
MÉDITERRANÉE.(1)	8—14 —	294	197,888	673	294	199,446	678	0.7	»
— VALENCE	8—14 —	»	»	»	125	70,370	563	»	»
GRAND-CENTRAL..	8—14 —	150	164,687	1,097	150	185,442	1,236	12.8	»

(1) Ancien réseau.

ACTES OFFICIELS.

Décret relatif à la concession du chemin de Montluçon à Moulins

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, celle du 15 juillet 1845;

Vu la convention passée, le 16 octobre 1854, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et MM. Bourbon-Busset, Donon, Jacques-Palotte et de Seraincourt, ladite convention ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Montluçon à Moulins, avec embranchement sur Bézenet;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Vu l'avis du Conseil général des ponts et chaussées;

Vu l'avis du Comité consultatif des chemins de fer;

Vu le certificat délivré le 20 septembre 1854 par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de sommes et valeurs représentant un cautionnement de quatre cent mille francs;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention passée, le 16 octobre 1854, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et MM. Bourbon-Busset, Donon, Jacques-Palotte et de Seraincourt.

En conséquence, les conditions qui y sont stipulées, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. Les actions ne pourront être émises qu'après la constitution définitive de la Compagnie en Société anonyme.

Art. 3. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions avant le versement des deux premiers cinquièmes de chaque action.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 octobre 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-quatre et le seize octobre,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat et sous l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part,

Et MM.

Bourbon-Busset (comte Charles de), l'un des propriétaires du Montet-aux-Moines, demeurant à Paris, rue de Lille, n° 51;

Donon (Armand), de la maison de banque Donon, Aubry, Gautier et Ce, demeurant à Paris, rue de la Victoire, n° 44;

Jacques-Palotte (Jean-Auguste), ancien député, l'un des propriétaires des mines de Châtillon et Commentry, des houillères des Ferrières, des Bioles, de Bezenet et de Doyet, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 27 *bis*;

Seraincourt (comte de), l'un des propriétaires des mines de Fins et de Noyant, demeurant à Paris, rue de Berri, n° 2?,

D'autre part,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à MM. le comte de Bourbon-Busset, Donon, Palotte et le comte de Seraincourt, un chemin de fer de Montluçon à Moulins, avec embranchement sur Bézenet, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexés.

Art. 2. MM. le comte de Bourbon-Busset, Donon, Palotte et le comte de Seraincourt s'engagent à exécuter entièrement à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour l'exploitation et la construction dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

Art. 3. Si, à une époque quelconque avant l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement veut exécuter ou concéder une ligne formant le prolongement de celle de Montluçon à Moulins, soit à l'est, soit à l'ouest, il aura la faculté, ou de mettre la Compagnie en mesure d'exécuter ce prolongement aux clauses et conditions de la présente concession, ou de racheter la ligne principale du chemin de Montluçon à Moulins, en remboursant à la Compagnie les sommes qu'elle aura dépensées utilement pour l'établissement de cette ligne, plus l'intérêt de ces sommes à quatre pour cent (4 0/0) pendant un an. A défaut de justifications suffisantes de la part de la Compagnie pour établir le montant des dépenses faites, il sera procédé à une estimation à dire d'experts.

Après l'expiration des quinze premières années, le prix de rachat sera réglé suivant les conditions portées dans l'art. 52 du cahier des charges. A quelque époque que le rachat ait lieu, on appliquera les dispositions indiquées à l'art. 53 du même cahier des charges pour la reprise du matériel mobile et des approvisionnements.

Art. 4. Les actions à émettre pour la réalisation du capital nécessaire ne pourront être négociées en France qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 5. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe de 1 fr.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

JACQUES-PALOTTE, comte Ch. de BOURBON-BUSSET, SERAINCOURT, Armand DONON.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 6 octobre 1854.

Présidence de M. VUIGNER.

(SUITE)

Avantages et inconvénients des ponts en arc à une seule arche.

Les ponts en arc, toutes choses égales d'ailleurs, sont le système le plus avantageux comme emploi de métal pour des ponts à une arche, c'est-à-dire que, dans les mêmes conditions de portée, un arc est plus avantageux, comme emploi de métal, que la poutre qui a pour hauteur la flèche de cet arc. Mais les ponts en arc entraînent rapidement à des constructions de culées dispendieuses, surtout si la portée est grande par rapport à la flèche. La composante horizontale de l'effort exercé par l'arc sur la culée croît, en effet, en rapport inverse de la flèche et en rapport direct du carré de la portée. Lorsque les conditions de débouché, etc., imposées pour la construction du pont sont exigeantes et ne permettent qu'une flèche faible, on arrive donc rapidement à des efforts considérables qui nécessitent des maçonneries d'un cube énorme, et dont l'exécution, de la plus grande importance pour la résistance du pont, présente souvent de grandes difficultés. Pour donner une idée de la valeur de ces forces, nous citerons l'exemple d'un pont en arc pour chemin de fer à deux voies de 75 mètres de portée, dont la flèche est de 1/15e, dont le poids par mètre courant est d'environ 12,000 kil., y compris les surcharges, et qui produiraient sur les culées un effort d'environ 2,000,000 kil. Pour qu'un arc semblable ne puisse glisser sur le plan des naissances, il faut que le poids de maçonnerie qui pèse sur ces naissances soit d'environ 4,500 mètres. Il est vrai qu'en continuant la voûte dans les culées, on peut quelquefois diminuer un peu leur profondeur; mais on conçoit sans peine que ces ponts ne seront avantageux que dans des circonstances spéciales, tant sous le rapport de la qualité des terrains, que des ressources pour la construction des maçonneries.

Il existe pourtant des cas où ces ponts sont seuls possibles; ce sont ceux où on se trouve gêné pour les débouchés, le niveau du plan supérieur se trouvant en même temps invariablement fixé. Les ponts en arc permettent, en effet, d'employer à la clef une épaisseur excessivement faible, relativement à leur portée; il est également facile de donner au pont tout entier une courbure générale, surtout s'il s'agit de ponts établis sous une route, ce qui permet de gagner de la hauteur et peut offrir une grande ressource; en un mot, si on suppose un pont qui, par des circonstances spéciales, telles qu'une trop grande largeur, ne puisse être construit au moyen de poutres en garde-corps, que le plan des naissances soit déterminé par la hauteur d'un chemin de halage au-dessus de l'étiage; que le débouché soit imposé sous la clef, on pourra se trouver placé dans une circonstance où un pont en arc sera seul possible.

La seule condition qui détermine l'épaisseur à la clef est, en effet, que la section présentée par la pièce soit suffisante pour résister à la composante horizontale, et, grâce à la grande résistance du métal, cette condition conduit généralement à des dimensions de clef relativement très-faibles.

Métal qu'il convient d'employer pour les ponts en arc.

Quant au métal à employer pour ces ponts, on peut faire usage de fer ou de fonte. Nous pensons que c'est le cas où, sous tous les rapports, la fonte sera employée avec le plus d'avantage. Elle résistera, en effet, entièrement à la compression; il sera généralement facile de lui donner la forme de sortes de voussoirs qui pourront satisfaire aux conditions de dimensions et de formes imposées par la fonderie; enfin, les assemblages de ces différentes pièces, faisant partie d'un système travaillant tout entier à la compression, se trouveront dans d'excellentes conditions de résistance. Nous croyons pourtant que pour des portées un peu considérables, l'emploi du fer présentera des avantages, surtout sous le rapport de la sécurité.

Sans entrer dans une étude trop spéciale de la forme qui convient à chaque système, que nous ne voulons pas aborder ici de crainte d'être entraîné trop loin, il est pourtant indispensable de dire quelques mots de la forme des arcs: c'est une question trop intimement liée à leurs avantages ou à leurs inconvénients pour que nous puissions la passer sous silence.

De la forme des arcs.

On connaît des types assez variés de ponts en arc, depuis le pont célèbre de M. Polonceau jusqu'aux derniers ponts en fonte formés de voussoirs construits sur le chemin d'Avignon. On reproche à la plupart d'entre eux d'être très-déformables sous l'action de charges non uniformément réparties et de vibrer souvent de manière à donner des craintes pour leur résistance. On a cherché à remédier à ces inconvénients de différentes manières; mais la meilleure certainement, c'est de donner à l'arc une grande hauteur, de façon que les déformations, qui tendent toutes à se produire dans le plan vertical, aient plus de peine à changer la courbure de l'arc, et de relier le tablier à l'arc par des tympans en croisillons ou mieux pleins, qui, se trouvant attachés d'une part entre eux, et de l'autre à des points de l'arc qui subissent des déformations inégales, donnent naissance à des forces intérieures qui contribuent puissamment à détruire ces vibrations. Il est certain qu'une des causes principales des vibrations qui se font sentir sur le pont du Carrousel est due à ce qu'on a négligé cette précaution utile. Les ponts de M. Talabot, composés de voussoirs en fonte et formant par conséquent des tympans pleins, nous paraissent préférables.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

(*La suite au prochain numéro.*)

Forges.

SAINT-DIZIER. — 19 octobre.

Les ventes de bois dont nous avons à rendre compte aujourd'hui au bulletin des bois, se sont faites à des prix plus élevés encore que ceux dont nous avons eu à parler jeudi dernier. Sans que rien ne justifie une hausse, les acheteurs se sont disputé les coupes et les ont poussées à un taux inconcevable. Quand, il y a dix jours, les producteurs s'accordaient à dire qu'avec les acquisitions de cette année, ils devaient pouvoir vendre la fonte 425 fr., ils paient le mètre de charbon 14 fr. à Bar-sur-Aube, 16 fr. à Vassy.

Notre marché est calme en transactions, ce qu'on attribue à l'absence de nouvelles de Crimée.

On raisonne les mêmes cours.

PARIS.

Il ne s'est rien fait d'important sur la place de Paris: la vente s'est ralentie. Les prix sont sans changement à 330 fr. les fers au coke, 350 fr. les fers au bois.

Le bruit avait couru, comme nous l'avons relaté dernièrement, que la pointe avait baissé énormément. Son prix n'est pas tombé aus

bas que nous l'avons dit. On a porté le n° 20 à 40 fr. et 40 fr. 5 pour des marchés de quelque valeur. Le cours de la verge de tréfilerie est de 340 à 350 fr. On voit que si c'est une baisse sur la pointe, ce n'en est pas une sur le fer.

On cote ainsi la ferraille : vieux fers longue barre, 24 fr. 50 et 25 fr. : ferraille à maréchal, 21 et 22 fr. 50 ; gros riblons, 18 et 18 fr. 50 ; petits riblons, 16 et 16 fr. 50.

Nous n'avons rien à signaler de remarquable sur le marché des métaux, tant sur les marchés régulateurs qu'à Paris. Les prix n'ont guère varié.

Le cuivre a été plus recherché à Londres. Sur les places de l'Allemagne, diverses opérations ont eu lieu dans les conditions antérieures ; les prix sont très fermes, en voie d'augmentation.

La position de l'étain s'affermit de plus en plus en Hollande. A Londres, l'article est négligé.

Le plomb de Marseille a fait 52 f. 25 pour les derniers marchés. La demande est bonne à Londres.

Le zinc se maintient en hausse à Breslau. On a vendu dans ce sens à Hambourg. Il est bien tenu à Londres.

O. Saupique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 16 octobre :

Il n'y a pour ainsi dire rien de changé aux précédents cours. Notre marché est languissant ; la demande est irrégulière ; on n'achète que par petites parties. Les gueuses d'Ecosse se sont vendues sur notre place (rendues à bord à Glascow) de 102 fr. 50 à 103 fr. 10. Les fers fabriqués ont un marché peu actif ; les prix sont les mêmes que ceux cotés la semaine dernière ; il n'y a guère que les barres attendues du pays de Galles qui présentent une différence : on les fait 237 fr. 50 à 263 fr. 75.

Les maîtres de forges du Staffordshire étaient réunis à Wolverhampton mercredi dernier, et à Birmingham le jour suivant. Les affaires sont peu importantes, néanmoins les prix restent maintenus. La demande pour la consommation est plus abondante qu'elle n'a été depuis trois ans, en sorte qu'on n'attend pas une baisse.

Quoique les quantités exportées depuis le 1er janvier jusqu'au 30 septembre 1854 dépassent de 6,000 à 7,000 tonnes les quantités exportées dans la même période de 1853, les stocks en Ecosse se trouvent réduits de 220,000 tonnes à 95,000 ; le montant des exportations pendant juillet, août et septembre ... est de 225,000 tonnes. Ces chiffres suffisent pour nous convaincre que la perspective est encore favorable au détenteur.

Glasgow, 15 octobre :

La demande pour la fonte a été meilleure ; il y a eu plus d'affaires. On cote numéros mélangés 101 fr. 85 ; n° 1, bonnes marques, 103 f. 75 ; n° 3, 101 fr. 25 au comptant.

Liverpool, 13 octobre :

Il y a amélioration dans la demande des fers ; les producteurs luttent contre la baisse. Deux fortes opérations ont donné plus de vigueur aux cours, fermés à 105 fr. 85 et 102 fr. 25.

Charbons. — On nous écrit que le commerce des charbons reste très animé. Les extracteurs ne veulent pas s'engager au cours du jour, et ne vendent que par petites quantités.

— Les cours du fret de Sunderland pour la France sont comme suit :

Bordeaux, 437 fr. 50 ; Charente, 425 fr. ; Dieppe, 275 fr. ; Fécamp, 287 fr. 50 ; Havre, 312 fr. 50 ; Honfleur, 300 fr. ; Marseille, 500 f. ; Nantes, 450 fr. ; Rouen, 375 fr. ; par kiel de 21,550 kil.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Liége, 14 octobre :

Les prix des fontes et des fers se cotent actuellement comme suit, les 1,000 kil. pris aux usines :

Fonte d'affinage, fr. 110.

Fontes de moulage : fr. 135, 145, 155, 165, pour les numéros 4, 3, 2 et 1.

Fers marchands : fr. 220, 260, pour les numéros 1.

Il y a tendance à la hausse sur les charbons dont la demande commence à être plus active.

Charleroi, 14 octobre :

Charbons. — Les demandes sont toujours très suivies et les prix en hausse.

On a affrété cette semaine à fr. 13 50 pour la Villette, ce qui établit le cours pour Reims et Amiens à fr. 12 50.

On nous assure qu'on a traité à 14 fr. pour la Villette.

BOIS.

A l'adjudication des coupes du Dert, il n'avait rien été vendu par suite des prétentions des vendeurs : depuis il a été traité de quatre coupes du Dert à raison de 8 fr. 50 et 9 fr. les solives. Le taillis a été cédé à un maître de forges des environs.

Toute l'affiche des bois domaniaux et communaux de l'arrondissement de Vas y a été adjugée avec un entrain inconcevable. Les prix sont également excessifs. On a payé les premières solives 7 fr. 50 et 8 fr., et de 5 fr. 50 à 6 fr. 50 les solives moyennes. Des cordes ont été reprises sur pied à 11 fr.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Correspondance.

M. D., à Lyon. — Il vaut mieux vendre et remplacer par du Lyon.

M. A., à Bordeaux. — N° 1, vous trouverez les détails de cette opération dans notre numéro de ce jour. — N° 2, oui. — N° 3, Lyon, Orléans, Nord.

M. R. M., à Metz. — N° 1, on renouvelle les rails. — N° 2, c'est possible. — N° 4, bon placement.

M. C. D., à Angoulême. — N° 1, cette affaire donnera un fort beau résultat. — N° 2, au prix actuel des houilles cette nature d'opérations est magnifique.

M. V., à Nevers. — N° 1, envoyez les fonds. — N° 2, au moins 15 0/0. — N° 3, oui.

M. R. R., à Turin. — N° 1, Lyon, Orléans, Nord. — N° 2, Mobilier. — N° 3, c'est probable.

M. N. O., à Paris. — N° 1, nous préférons les placements sur les chemins de fer. — N° 2, notre maison se charge d'acheter et de vendre pour le compte des clients.

M. C. S. D., à X. — N° 1, cela dépend des événements, et nous ne sommes pas plus que vous dans le secret des gouvernements.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, non. — N° 2, ce n'est pas probable aussi tôt. — N° 3, oui. — N° 4, oui. — N° 5, vous voyez qu'elle a déjà commencé. — N° 6, oui. — N° 7, il vaut mieux prendre une autre valeur. — N° 8, non pas pour les anciens actionnaires.

M. L. S. M. — N° 1, parce qu'on ne connaît pas encore suffisamment les résultats de l'exploitation, et parce que ce n'est pas, dans tous les cas, la section la plus fructueuse. — N° 2, c'est probable. — N° 3, non. — N° 4, l'arbitrage nous paraît bon, même au cours de 1060. — N° 5, nous préférons Lyon, qui donnera 70 fr. pour cette année, y compris la réserve. — N° 6, ce n'est pas une règle assez fixe pour s'y fier.

M. D. P. — N° 1, il est impossible de déterminer l'époque. — N° 2, des nouvelles.

M. O., rue de Vaugirard. — N° 1, le Mobilier, comme spéculation ; le Lyon, comme placement. — N° 2, vous n'en tirerez pas grand chose.

M. X. X., à Saint-Quentin. — N° 1, ce n'est pas probable. — N° 2, 20 ou 25 fr. — N° 3, médiocre. — N° 4, non.

M. J. B. — N° 1, non. — La première peut dispenser de la seconde. — N° 3, des actions de la *Caisse et Journal des chemins de fer*. — N° 3 *bis*, c'est encore plus mauvais. — N° 4, oui. — N° 6, oui, comme spéculation. — N° 7, Lyon.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

RECETTES COMPARÉES DU TROISIÈME TRIMESTRE EN 1853 — 1854

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A GRANDE VITESSE

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploit en moyenne.	3e TRIMESTRE 1854 Recettes totales	par kil	kilom. exploit en moyenne	3e TRIMESTRE 1853 Recettes totales	par kil	Différence sur 1853. totale. en plus	en moins	0/0 par kilomètre en plus.	en moins
Orléans	1158	6.368,191 *g*	5,490	1078	6,410,900	6.039	»	142,709	»	8.0
Nord	710	6,735,380	9,486	710	6,544,182	9,217	191,198	»	3.0	»
Rouen	138	2,232,349	16,176	138	2,314 956	16,775	»	82,607	»	3.5
Havre	91	854,172	9,376	91	895,285	9,838	»	42,113	»	4.6
Est — ancien	819	5,068,614 *a*	6,188	783	4,405,163	5,625	663,451	»	10.0	»
Est — Blesmes à St-Dizier	19	11,647	613	»	»	»	»	»	»	»
Est — Montereau à Troyes	100	229,412	2,294	100	154.120	1,541	753	»	48.8	»
Lyon	494	3.965.779 *c*	8,027	383	3.459,771	9 032	505,999	»	»	11.1
Ouest — Ouest	212	978,416 *d*	4.620	150	677,147	4,514	301,299	»	2.3	»
Ouest — Versailles r. d.	23	528,028	22 984	23	685 811	29,818	»	157.183	»	22.9
Ouest — Versailles r. g.	17	333,404	20,112	17	396,306	23,312	»	57,902	»	13.7
Méditerranée	»	» *b*	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central	150	733,900	4 893	150	694,443	4,630	39,457	»	5.6	»
Saint-Germain	29	1,135,941	39,135	29	992,691	47,271	143,250	»	»	10.8

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A PETITE VITESSE.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploit en moyenne.	3e TRIMESTRE 1854 Recettes totales	par kil	kilom. exploit en moyenne	3e TRIMESTRE 1853 Recettes totales	par kil	Différence totale en plus	en moins	0/0 par kilomètre en plus.	en moins
Orléans	1158	6,297,107 *g*	5.438	1078	4,817,156	4,468	1479,951	»	21.7	»
Nord	710	4.666,069	6,577	710	3,558,840	5,012	1107,229	»	31.1	»
Rouen	138	1,124,919	8,157	138	1,207,327	8,749	»	82,378	»	6.8
Havre	91	575,853	6 328	91	626,300	6 882	»	50.447	»	8.0
Est — ancien	819	3,881,803 *a*	4,743	783	3,195,053	4,080	680,750	»	16.2	»
Est — Blesmes à St-Dizier	19	30,206	1,590	»	»	»	»	»	»	»
Est — Montereau à Troyes	100	192,732	1,927	100	220,949	2,209	»	28,217	»	12.3
Lyon	494	3,157,079 *c*	6 390	383	2,349,869	6,135	807,210	»	4.0	»
Ouest — Ouest	212	574,834 *f*	2,121	150	352,508	2 350	222,326	»	15.7	»
Ouest — Versailles r. d.	»	»	»	23	»	»	»	»	»	»
Ouest — Versailles r. g.	»	»	»	17	»	»	»	»	»	»
Méditerranée	»	» *b*	»	000	»	»	»	»	»	»
Grand-Central	150	1,779,602	11,864	150	1,514,046	10,091	265,556	»	17.6	»
Saint-Germain	»	» *i*	»	»	»	»	»	»	»	»

RECETTES BRUTES TOTALES.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploit en moyenne.	3e TRIMESTRE 1854 Recettes totales	par kil	kilom. exploit en moyenne	3e TRIMESTRE 1853 Recettes totales	par kil	Différence totale en plus	en moins	0/0 par kilomètre en plus.	en moins
Orléans	1158	12,665,298 *g*	10 937	1078	11,228,056	10,415	1437,242	»	5.1	»
Nord	710	11,401,450	16.058	710	10,103,022	14 239	1298,421	»	12.8	»
Rouen	138	3,357,297	24,328	138	3,522.283	25,524	»	164,986	»	4.6
Havre	91	1.429,025	15,704	91	1,521,585	16,730	»	92,560	»	6.1
Est — ancien	819	8,953,416 *e*	10,932	783	7,603,515	9,709	1350,401	»	12.5	»
Est — Blesmes à St-Dizier	19	41 853 *h*	2,203	»	»	»	»	»	»	»
Est — Montereau à Troyes	100	426,144	4,261	100	375,069	3,750	51,075	»	13.6	»
Lyon	494	7,122,850 *c*	14,418	383	5,809,641	15,167	1313 209	»	»	4.9
Ouest — Ouest	212	1,555,280 *f*	7,336	150	1.029,655	6,866	525,625	»	6.8	»
Ouest — Versailles r. d.	23	528,028 *i*	22,984	23	685,811	29,818	»	157,183	»	22.9
Ouest — Versailles r. g.	17	338.404 *i*	20,112	17	396,306	23,312	»	57,902	»	13.7
Méditerranée	419	3,136,457 *b*	7.485	294	2,605,661	8.862	530,796	»	»	15.5
Grand-Central	150	2,514,013	16,760	150	2,271.899	15,136	242,114	»	10.6	»
Saint-Germain	21	1,136,941 *i*	39,135	29	992,091	47,271	143,250	»	»	10.8

OBSERVATIONS

(Pour complément de notes, voir la colonne d'observations du tableau des 9 mois.)

(*a*) Comprenant Strasbourg, Metz, Bâle, Forbach, Thionville, etc.

(*b*) L'ouverture de la section d'Avignon à Valence a eu lieu le 29 juin 1854 sur 125 kilomètres. En moyenne 419

(*c*) Le 10 juillet a été ouverte, pour le service de la grande vitesse, la section de Chalon-sur-Saône à Lyon (gare de Vaise). L'ouverture pour la petite n'a eu lieu que le 20 août.

(*d*) Ouverture de Nogent-le-Rotrou au Mans sur 63 kilomètres, le 1er mai.

(*e*) Epernay à Reims. Ouverture le 5 juin sur une étendue de 30 kilomètres. Metz à Thionville, le 14 septembre, sur 31 kilomètres.

(*f*) La ligne de l'Ouest a été augmentée d'environ 70 0/0, soit de 99 kilomètres, depuis le 1er janvier.

(*g*) Ouverture de Saint-Germain-des-Fossés le 19 juin, sur 13 kilomètres.

(*h*) Cet embranchement a été ouvert le 15 février 1854, sur 17 kilomètres.

(*i*) Sur cette ligne il n'y a pas de service pour la petite vitesse.

C. D.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

RECETTES COMPARÉES DES NEUF PREMIERS MOIS EN 1854—1853

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploit	3 TRIMESTRES 1854 Recettes totales	par kil	kilom. exploit	3 TRIMESTRES 1853 Recettes totales	par kil	Différence sur 1853 totale en plus	totale en moins	0/0 par kilomètre en plus	0/0 par kilomètre en moins
Recettes comparées des transports à grande vitesse.										
Nord	710	16,002,515 *a*	22,538	710	15,496,732	21,826	505,783	»	3.2	»
Rouen	138	5,075,008	36,776	138	5,035,501	36,489	39,507	»	0.7	»
Havre	91	2,964,883	32,58:	91	1,929,658	21,205	1,035 225	»	53.6	»
Ouest	200	4,204,790 *k*	21,023	164*b*	3,964,560	24,1.4	240,230	»	»	13.0
Orléans	1132	16,263,021 *d*	14,366	983	14,621,512	1,191	1,641,509	»	28.3	»
Est (ancien)	786	12,530,863 *c*	15,942	783	41,001,495	14,050	1,529,368	»	13.4	»
Est (nouveau)	112	597,786	5,337	100	479,641	4,796	118,145	»	11.2	»
Lyon	421	8,900,091 *i*	20,902	383	8,354,484	21,813	545,607	»	»	4.1
Méditerranée	»	» *h*	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central	150	1,948 714	12,991	150	1,782,375	11,882	166,339	»	9.3	»
Saint-Germain	29	3,000,679 *j*	103 471	26	1,974,395	75,937	1,026,284	»	3.8	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Recettes comparées des transports à petite vitesse.										
Nord	710	13,344,001 *a*	18,794	710	10,099,081	14,224	3,245,520	»	32.1	»
Rouen	138	3,410,557	24,711	138	3,349 252	24,270	61,305	»	2.0	»
Havre	91	1,802,799	19,811	91	1,612,688	17,721	190,111	»	11.8	»
Ouest	200*f*	1,490,430 *k*	7,452	164	1 007,311	6,752	483,119	»	10.3	»
Orléans	1132	16,431,101 *d*	14,515	983	12,272,413	12,484	1,158,658	»	16.2	»
Est (ancien)	786	11,721,663 *e*	14,913	783	9,246,942	11,800	2,474,721	»	26.2	»
Est (nouveau)	112	674,024	6 018	100	505,121	5,051	168,903	»	19.1	»
Lyon	421	7,892,751 *i*	18,747	383	6,686,235	17,457	1,206,516	»	7.3	»
Méditerranée	000	» *h*	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central	150	5,050,277	33,668	150	4,235,441	28,235	814,836	»	19.2	»
Saint-Germain	29	*j*	»	26	*g*	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Recettes brutes totales.										
Nord	710	29,347,116 *a*	41,334	710	25,595,813	36,060	3,751,303	»	14.3	»
Rouen	138	8,485,564	61,489	138	8,384,753	60,759	100,811	»	1.2	»
Havre	91	3,767,682	41,401	91	3,542,337	38,926	225,345	»	6.3	»
Ouest	200	5,363,820 *k*	26,819	164	4,971,871	30,316	391 949	»	»	11.5
Orléans	1132	32,694,133 *d*	28,881	983	26 893,955	27,359	5 800,178	»	5.5	»
Est (ancien)	786	24,252,524 *e*	30,855	783	29,251,736	25,861	4,000,788	»	19.3	»
Est (nouveau)	112	1,287,467	12,387	100	984,762	9,847	302,705	»	25.7	»
Lyon	421	16,792,842 *i*	39 888	383	15 040,720	39 269	1,752,122	»	1.5	»
Méditerranée	342	8,056 494 *h*	23,557	294	6,422,977	21,482	1 633,517	»	9.6	»
Grand-Central	150	6,999,502	46,663	150	6,084,228	40,537	187,242	»	15.1	»
Saint-Germain	29	2,536,014 *j*	87,448	26	2,125,396	81,746	410,618	»	6.9	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBSERVATIONS.

(a) Approximatif pour les deux premiers mois de 1854. Comprend aussi les accessoires à la grande vitesse.

(b) En 1854, 161 kilomètres de 1er janvier au 15 février, 169 kilomètres du 16 février au 31 mai, 232 kilomètres du 1er juin au 30. Moyenne pour 1854.

(c) Metz, Forbach, Bâle Thionville, Strasbourg.

(d) Ouverture de Châteauroux à Argenton, le 2 mai, sur 31 kilomètres; de Varennes à Saint-Germain, sur 13 kilomètres, le 19 juin.

(e) Ouverture de Riesmes à Saint-Dizier sur 17 kilomètres, le 15 février; d'Epernay à Reims sur 29 kilomètres, le 5 juin; et de Metz à Thionville, sur 31 kilomètres, le 14 septembre.

(i) L'ouverture pour la grande vitesse a eu lieu le 10 juillet; la petite vitesse n'a été ouverte que le 21 août sur la section de Chalons à Lyon Vaise, 125 kilomètres.

(f) Ouverture de La Loupe à Nogent-le-Rotrou, le 10 février, 25 kilomètres. Ouverture le 1er juin au Mans, sur 18 kilomètres.

(g) Il n'y a pas de petite vitesse sur cette ligne.

(h) Rives droite et gauche du Rhône. Ouverture de la section de Valence, le 29 juin, 126 kilomètres.

(j) Paris à Auteuil, ouvert sur 8 kilomètres.

(k) Comprenant Paris au Mans (Ouest), Versailles (rive droite), Versailles rive gauche). La ligne se trouve augmentée de 81 kilomètres cette année, à partir du mois de juin, soit environ 70 0/0 en plus du parcours exploité avant cette époque.

C. DEVINA.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 15 au 21 octobre 1854.

102.841 voyageurs	354,324 52
Bagages, marchandises, etc	506,946 47
Total	861,270 99

Semaine correspondante de 1853.

108,258 voyageurs	387.785 75
Bagages, marchandises, etc	461.844 13
Produit total	849,629 88

Recette totale du 1er janvier au 21 octobre

1854	31,952,915 47
1853	27,998,725 13
Différence	3,954,190 34

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 15 au 21 octobre 1854.

20,980 voyageurs	107.032 45
Bagages, marchandises, etc	117,421 20
Total de la semaine	224,453 65
Semaine correspondante de 1853	214 633 30
Total de l'exercice courant	4,075,607 25
Exercice correspondant de 1853	4 275,903 45

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 15 au 21 octobre 1854.

14,614 voyageurs	42,089 03
Bagages, marchandises, etc	51,895 60
Total de la semaine	93,984 63
Semaine correspondante de 1853	95,023 90
Total de l'exercice courant	784,764 70
Total de l'exercice correspondant	805,408 03

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 15 au 21 octobre 1854.

Grande vitesse) 66,901 voyageurs	334,555 05
Petite vitesse) Bagages marchand.	355,786 55
Total de la semaine	690,341 60
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	18,222,857 30
Total	18,913,198 90
Semaine correspondante de 1853	465,378 25
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	16,086,387 72
Total de l'exercice correspondant	16,551,765 97

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,138 kilom.)

Du 15 au 21 octobre 1854.

Voyageurs	378,077 70
Bagages, marchandises, etc	633.042 79
Total	1,011,070 49
Semaine correspondante de 1853	867,539 09
Différence en faveur de 1854	144 131 40
Recettes du 1er janvier au 21 octobre	35,810,064 58
Recette correspondante de 1853	29,362,112 64
Différence en faveur de 1854	6,447 951 94

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 42e semaine.

Du 15 au 21 octobre 1854.

Voyageurs	320,242 94
Marchandises	399 812 57
Total de la semaine	720.055 51
Recettes antérieures	25,577,880 56
Total général	26,297,936 07
42e semaine de 1854	720,055 51
Semaine correspondante de 1853	620,416 61
Différence en faveur de 1854	99,638 90
Exercice 1854	26,297,936 07
Id. 1853	23,077,551 55
Différence en faveur de 1854	3,220,384 52

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 15 au 21 octobre 1854

Voyageurs	13 512 45
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	18,968 87
Total	32,481 32
Recettes antérieures	1,275,061 68
Total	1,307,543 00

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 16 au 22 octobre 1854.

Ouest. — 13,111 voyageurs (gr. vitesse	66.643 80
(Petite vitesse)	64,780 64
Total	131.424 44
Rive droite. — 26,852 voyageurs	23,408 50
Rive gauche — 21,153 voyageurs	16,253 90
Total	171,080 84
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	75,072 45
Rive droite	25,713 00
Rive gauche	16,842 10
Total	119,627 55

Recette totale du 1er janvier au 22 octobre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	6 334,712 57
Idem. — 1853	5,378,508 29

Chemin de fer de Lyon à la Méditerrané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 8 au 14 octobre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	86.180 35
Bagages et marchandises	113,266 50
Total de la semaine	199 446 85
Semaine correspondante de 1853	197,888 75
Augmentation	1,558 10

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	48,834 10
Bagages et Marchandises	21,535 95
Total de la semaine	70,370 05
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	269,816 90
Total des recettes, à partir du 1er janvier	8,589,870 67
Recette correspondante de 1853	6,834,634 39
Augmentation	1,755,236 28

Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 8 au 14 octobre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

24,319 voyageurs, grande vitesse	49.117 90
Petite vitesse	130 020 62
Services annexes	6,304 39
Total	185.442 91

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	44 861 07
Petite vitesse	113.896 95
Services annexes	5,928 72
Total	164,687 74

Recette totale du 1er janvier au 14 octobre

1854	7,731,042 13
1853	6,364,022 01

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de septembre 1854.

Voyageurs St-Germain	253 553		
id. Auteuil	256,066		
Total	509,619	Recettes.	271,229 80
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			105,311 41
Total			376,541 21

Septembre 1853.

Voyageurs	290,[illegible]	Recettes.	325,676 08
Différence en faveur de 1854			50,865 13

COMPARAISON :

Les neuf mois de 1854 ont donné	2,535,013 65
La même période de 1853 a donné	2,125,396 54
Différence en faveur de 1854	409,617 11

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Septembre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	90,427	51,430 00	1,410 85	52,840 85
1853	76,983	36,750 25	559 20	37,309 45
En faveur de 1854	13,444	14,679 75	851 65	15,531 40

CHEMIN DE FER

DU NORD. *Ajournement de l'assemblée générale.* — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale, qui avait été fixée au mercredi 25 octobre courant, se trouve forcément ajournée, parce que le nombre des actions préalablement déposées, en exécution des statuts, n'est pas suffisant pour la validité des délibérations. Il sera fait une nouvelle convocation, pour laquelle les cartes délivrées jusqu'ici seront valables.

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 25 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires, du 29 septembre 1854, est payable, à partir du 2 octobre courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration. Ils ne peuvent pas être envoyés par correspondance.

Par ordre du conseil.

Le Chef de l'exploitation,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMINS DE FER

DE L'EST. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer le public que les 125,000 obligations émises en ce moment par la Compagnie, étant complétement souscrites par suite des demandes faites par MM. les actionnaires, la souscription a été close le 20 octobre, conformément aux avis donnés.

Aucune demande faite par le public non actionnaire n'a pu être et ne peut être admise.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt du premier semestre de l'exercice 1854, représentant 2 0/0 sur le capital versé au 1er juillet, soit 5 fr. par action, est payé à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, depuis le 2 octobre.

Le deuxième semestre de l'intérêt et le dividende de l'année entière seront payés le 1er avril prochain.

La caisse sera ouverte tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 2 heures.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

Jules COTTIN.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement des bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des titres des emprunts des anciennes Compagnies des chemins de fer de *Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne*, qu'ils peuvent se présenter, à partir du lundi 9 octobre courant, au siége de la Société, place Vendôme, n° 10, de 11 heures à 3 heures, pour y échanger leurs titres contre des obligations 3 0/0 de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Ces actions, garanties par l'Etat (loi du 10 juin 1853), sont productives d'un intérêt annuel de 15 fr., et remboursables à 500 fr. Les produits de l'exploitation des chemins de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire, et d'Andrezieux à Roanne, formant aujourd'hui la section de Rhône-et-Loire, du Grand-Central de France, sont, après prélèvement des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés, par privilége et préférence, au paiement de l'intérêt et de l'amortissement desdites obligations.

La conversion est faite dans les proportions suivantes :

3 obligations 1/2 de Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon.

3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1830 de la même Compagnie.

3 obligations 1/2 pour une obligation, dite reconnaissance de capitalisation, de ladite Compagnie.

3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire.

3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie.

Une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Une obligation 1/4 pour une obligation de 2e ordre de la même Compagnie.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. COURPON.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A SAINT-GERMAIN. MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende fixé de 12 fr. 50 par action est payé, à dater du 2 octobre 1854, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. AVIS — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait sur les actions aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 25 octobre, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

A Paris, au siége de la Compagnie, 31, rue Lepelletier, de 10 à 2 heures.

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres définitifs *au porteur*, lesquels, à dater du 15 novembre, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts, à raison de 4 0/0 l'an, courront à partir du 25 octobre pour les versements effectués jusqu'au 15 novembre.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 5 janvier prochain; mais, dans ce cas, il tiendra compte à la Compagnie de l'intérêt de 4 0/0, à dater du 25 octobre.

Tout versement qui n'aurait pas été effectué au 5 janvier 1855 donnera lieu, à partir de cette époque, à l'application des dispositions de l'art. 13 des statuts.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 75 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris du 1er octobre au 1er novembre 1854.

A partir du 1er novembre prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,

Ce P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre courant, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, LE PREVOST.

COMPAGNIE

DES MINES DE BRASSAC. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 novembre prochain, à trois heures, au siége de la Compagnie, rue de la Victoire, n° 46.

Aux termes de l'art. 17 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions.

Tout actionnaire peut se faire représenter par un autre actionnaire, également propriétaire de vingt actions.

Des modèles de pouvoirs sont déposés dans les bureaux de la Compagnie, ouverts tous les jours, de dix à deux heures.

USINES DE SEPTÈMES.

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 10 des statuts, l'intérêt annuel de 5 0/0, soit 12 fr. 50 par action de 250 fr., sera payable dès le 1er octobre à la caisse de la Compagnie, à Marseille, ou chez MM. Altiez, Grand et Ce, banquiers de la Société, à Paris.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les porteurs d'actions dont les numéros suivent, et sur lesquelles les versements des cinquième, sixième, septième et huitième dixièmes n'ont pas encore été effectués, sont prévenus que, si ces versements ne sont pas faits le 22 du présent mois, lesdites actions seront vendues, conformément à l'article 20 des statuts.

1,568 *actions anciennes* non déchargées contre 784 *nouvelles* et en arrière des cinquième, sixième, septième et huitième dixièmes.

Certificats suisses :

3 de 1 action

N°s 195 196 1038.

5 de 5 actions

N°s 355 550 850 851 879.

1 de 20 actions

N° 266.

Certificat nominatif :

N°s 32390 à 32394.

Certificats anglais :

43 de 5 actions

N°s 33 34 52 54 82 194 195 212 213 221 222 226 227 228 323 381 à 408.

36 de 10 actions

N°s 5 7 8 11 16 45 54 55 72 131 178 à 183 208 227 263 à 267 383 384 451 465 à 474.

47 de 20 actions

N°s 15 35 37 40 41 107 112 174 176 224 225 228 259 260 262 263 302 356 357 363 392 409 412 416 423 à 427 468 469 486 703 à 712 725 727.

195 actions en retard des sixième, septième et huitième dixièmes :

N°s 3118 à 3165 8346 à 8400 8451 à 8478 8506 à 8520 8659 à 8697 9200 à 9209.

70 actions en retard des septième et huitième dixièmes :

N°s 323 410 à 414 2451 à 2475 3166 à 3177 8409 à 8505 10457 à 10461 11375 à 11379 11727 à 11729 11755 11822 à 11826 13949 13950.

779 actions en retard du huitième dixième :

N°s 460 à 484 1001 à 1050 1059 à 1063 1074 à 1100 1101 à 1300 1701 à 1800 1831 à 1855 1871 à 1873 3291 à 3325 4517 4518 4676 à 4700 9560 à 9564 9574 à 9583 10018 à 10027 10896 à 10900 10959 11003 à 11005 11012 à 11021 12728 à 12732 12895 13374 13372 14555 à 14574 14765 14771 à 14774 15074 à 15077 16222.

Pour le Conseil d'administration.

Le Directeur,

Signé : W. Fratsse.

Le 7 octobre 1854.

L'ALLIANCE.

Les bureaux de l'Alliance, Compagnie d'éclairage et de chauffage au gaz, qui étaient rue Lepeletier, 11, sont maintenant transférés rue de la Victoire, 66.

ANCIENNE COMPAGNIE DES

MINES DE LA GRAND' COMBE ET CHEMINS DE FER DU GARD,

en liquidation. — Les obligations sorties au tirage et les coupons d'intérêts à l'échéance du 1er octobre prochain seront payés à partir dudit jour :

A Nîmes, au siége de l'administration :

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Décision de l'assemblée générale de 27 avril 1854.

Art. 1er. Les actionnaires qui auront effectué le versement de 50 fr. par action, appelé pour le 15 mai, jouiront de la faculté de libérer leurs actions à 200 fr., moyennant deux versements ultérieurs de 25 fr. chacun, à effectuer le 15 novembre et le 15 février prochains.

Les versements des 15 novembre et 15 février pourront être escomptés, à dater du 15 mai à 4 0/0 l'an.

Art. 2. La libération des actions aura lieu par l'échange de cinq certificats provisoires libérés de 200 fr. contre deux titres définitifs de 500 fr. complétement libérés.

Art. 3. Les actionnaires ne faisant pas usage de la facilité accordée par l'art. 1er, et dont l'intention est de verser jusqu'à 500 fr. sur leurs actions, n'auront pas de versement à effectuer le 15 novembre, et les appels subséquents sur leurs actions ne dépasseront jamais 50 fr. à la fois.

En continuant à être soumis aux dispositions des art. 10 à 15 des statuts, il leur restera pourtant le droit de se libérer à cette époque, en complétant leurs versements jusqu'à 500 fr.

En portant de nouveau à la connaissance de MM. les actionnaires la décision ci-dessus, on leur rappelle que le défaut de versement au 15 novembre entraînerait pour eux la perte du droit de libérer leurs actions à 200 fr.

Les versements seront reçus, du 10 au 15 novembre prochain, à la caisse sociale, à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, à Paris, où il sera délivré des bordereaux.

La somme de 25 fr. appelée se trouvera réduite à 20 fr. 60 par action, déduction faite des intérêts au 15 novembre sur les versements antérieurs.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas l'intention de faire le susdit versement sont invités à acquitter 2 fr. 30 c. par action pour intérêt de semestre échus le 10 juillet dernier, aux jours et lieux ci-dessus indiqués.

Bâle, le 15 octobre 1854.

Le Comité de direction du chemin de fer central Suisse.

CHEMINS DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Dépôt de titres au porteur. — MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que le dépôt des actions au porteur de la Compagnie est reçu gratuitement dans la caisse sociale, rue Laffitte, n° 23, de dix à deux heures, contre délivrance d'un récépissé nominatif.

Par ordre du Conseil d'administration.

Louis Cordier.

COMPAGNIE DES

QUATRE-CANAUX.

Tirages du 31 juillet 1854.

Actions à rembourser le 1er octobre 1854.

COMPAGNIE DES QUATRE-CANAUX.

44e Tirage.

Série	45e en entier,	500
—	97e N°s 1 à 84,	84
—	— — 284 à 500,	217
—	100e le restant,	359
	Act. et pr.	1,160

CANAL DE BOURGOGNE.

44e Tirage.

Série	36e le restant,	11
—	37e N°s 93 à 155,	63
—	44e le restant,	322
	Actions.	396

CANAL D'ARLES A BOUC.

52e Tirage.

Série	N. N°s 1 à 71,	11
—	— 209 à 240,	32
	Actions,	103

Actions à rembourser le 10 octobre 1854.

COMPAGNIE DES TROIS-CANAUX.

35e Tirage.

Série	1re en entier,	200
—	84e N°s 1 à 38,	38
—	— — 178 à 200,	23
	Act. et pr.	261

CRÉDIT MOBILIER.

La *Société générale du Crédit mobilier* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est qui ont eu recours à son intermédiaire pour effectuer leurs versements, que le délai, fixé au 20 octobre pour le remboursement de ces avances, est prorogé de six mois.

Ce remboursement pourra s'effectuer par anticipation ; mais, quelle que soit l'époque à laquelle il aura lieu, la commission de 1/2 0/0, stipulée dans les polices passées par les contractants, sera, dans tous les cas, acquise à la Société.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Italie. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

Grèce et Turquie. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis; le 21.

Égypte et Syrie. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Peyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours: les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

Syrie (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :
- Alger. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- Oran. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- Stora, Bone et Tunis. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'Inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

CHEMIN DE FER DE

TARRAGONE A REUS.

Émission d'obligations, conformément aux statuts, et à la décision de la dernière assemblée générale.

Conditions : — 1° émission au pair de 250 fr. ; — 2° revenu annuel : 15 fr. par obligation ; — 3° remboursement à 500 fr., soit avec 250 fr. de prime.

La souscription est ouverte :

A Paris, chez MM. Destrem, Mallet, Ragel et Ce, rue Saint-Fiacre ;

A Madrid, chez MM. les Fils de Guilhou jeune.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Quoique les nouvelles du siége de Sébastopol ne soient pas arrivées aussi vite que les attendait l'impatience publique, la spéculation s'est tenue fort calme, et ne s'est pas laissé influencer par les bruits de toute nature qui ont été répandus journellement à la Bourse sur la situation des affaires en Crimée. On a été toutefois étonné de voir la rente éprouver un peu de faiblesse à la bourse d'hier, au moment même où l'on apprenait que le bombardement avait commencé le 17 et que les Russes avouaient, pour la première journée, une perte de 500 hommes.

Ce mouvement rétrograde s'explique par l'approche de la liquidation, qui a engagé beaucoup de spéculateurs engagés à la hausse à alléger leur position en réalisant quelques bénéfices. Mais, d'un autre côté, le découvert a fait des progrès, par suite du jeu des petites primes quotidiennes. Depuis huit jours les cours étaient toujours faibles dans la coulisse; on vendait des primes à de faibles écarts, et comme les cours montaient pendant la bourse, les primes étaient levées, ce qui liquidait certains spéculateurs et rendaient d'autres vendeurs à découvert.

L'approche du coupon du 3 0/0 commence déjà à se faire sentir. On vendait ces jours-ci des inscriptions de 4 1/2 0/0 au comptant et l'on se remplaçait par du 3 0/0.

La situation de la place de Londres et la faiblesse croissante des cours des consolidés ont contrarié pendant toute la semaine la tendance ascensionnelle de nos fonds. La cherté des céréales et la nouvelle d'une crise financière sérieuse aux Etats-Unis, ont contrebalancé à Londres l'effet des nouvelles favorables de la Crimée, et ont fait fléchir les consolidés à 94 3/8 1/2

Les affaires ont encore été nombreuses, pendant les premiers jours de cette semaine, sur les actions de chemins de fer. La tenue extraordinaire de ces valeurs contribuait même puissamment à soutenir les prix du 3 0/0 au-dessus de 76 fr. C'est seulement à la bourse d'hier que des velléités de réalisations se sont manifestées parmi les acheteurs de chemins. C'est ce qui arrive à chaque quinzaine, trois ou quatre jours avant la liquidation. On songe alors à faire quelques ventes pour diminuer l'importance de ses opérations et avoir moins de reports à faire pour la liquidation suivante.

Les actions de Lyon avaient monté, en peu de jours de 1,050 à 1,067 50, et c'est seulement à ce dernier cours que quelques réalisations de bénéfices sont survenues et ont fait rétrograder à 1,057 50 et 1,060. Mais on continue toujours à faire des achats au comptant, et il y a lieu de croire que les titres seront même fort rares au moment de la prochaine liquidation.

Un mouvement assez vif a eu lieu sur le Grand-Central, ce qui a fait croire que les négociations relatives à la ligne de Nevers touchent à leur terme. Cette valeur a touché au cours de 535; mais elle a reculé à 527 50.

Les arbitrages que l'on a faits depuis quelque temps contre les actions d'Orléans semblent être arrêtés. Cette ligne est mieux tenue depuis huit jours, et l'on s'attend à une reprise lorsqu'il faudra défaire les arbitrages.

Le même motif a raffermi les cours des actions de la Méditerranée. On espère, d'ailleurs, que la section de Valence à Lyon sera mise en activité beaucoup plus tôt qu'on ne l'avait annoncé. Le gouvernement attache la plus grande importance à ce que la grande ligne de Paris à la Méditerranée soit complète pour le printemps prochain.

Les actions de l'Est ont éprouvé peu de mouvement : on a remarqué pourtant ces jours-ci des achats importants sur les actions nouvelles, qui ont repris à 660 et 662 50.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 19 jusqu'à celle du 26 octobre.

Le 3 0/0 a monté de 75 70 à 76 05 au comptant; il est resté à 75 80. Il a varié à terme de 75 85 à 76 15; il est resté 75 80.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 98 25 à 98 85; il est resté à 98 10; il a varié à terme de 98 40 à 98 90; il est resté à 98 35.

La Banque a monté de 2,980 à 2,990; elle a fermé à 2,985.

Le Crédit mobilier a monté de 755 à 795; il a fermé à 787 50.

Le Comptoir d'escompte a repris de 575 à 585.

Le Nord a monté de 875 à 895; il a fermé à 882 50.

L'Est a monté de 840 à 850; il est resté à 843 75

Les nouvelles de l'Est ont monté de 651 25 à 660; elles ont fermé à 658 75.

Lyon a monté de 1,050 à 1,067 50; il a fermé à 1,060.

La Méditerranée a monté de 855 à 867 50; elle a fermé à 866 25.

Orléans a monté de 1,207 50 à 1,220; il a fermé à 1,215.

Rouen a varié de 990 à 985; le Havre, de 570 à 565.

Le Grand-Central a monté de 521 25 à 532 50; il est resté à 535 75.

Le Midi a monté de 620 à 625; il a fermé à 620.

Saint-Germain a varié de 725 à 712 50; il est resté à 720.

L'Ouest a monté de 675 à 680; il a fermé à 677 50.

Cherbourg s'est tenu de 522 50 à 525; Genève, de 540 à 537 50.

Samedi. — La rente a été très-ferme, mais elle a donné lieu à peu de variations. L'attention se portait surtout sur les actions de chemins de fer, qui donnaient lieu à des affaires importantes et qui étaient en hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 75 95 à 76, et à terme de 76 à 76 10; le 4 1/2 0/0, de 98 20 à 98 50 au comptant. La Banque a fait 2,980; le Crédit mobilier, de 767 50 à 771 25; le Nord, de 877 50 à 890; l'Est, de 837 50 à 842 50, les nouvelles de l'Est, de 652 50 à 655; Lyon, de 1,050 à 1,056 25; la Méditerranée, de 860 à 862 50; Orléans, de 1,215 à 1,212 50; Saint-Germain, de 720 à 722 50; le Grand-Central, de 525 à 522 50. Rouen a fait 990; le Havre, 567 50; Genève, 535; l'Ouest, 680; le Midi, 625; Cherbourg, 525.

Lundi. — La rente était plus faible, mais les affaires n'étaient pas plus animées. Les principales lignes de chemins de fer continuaient au contraire un mouvement ascensionnel. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 76 à 75 90 et à terme de comptant de 76 10 à 75 95. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 98 50 à 98 75, et à terme de 98 70 à 98 85. La Banque a fait 2,980; le Crédit mobilier, de 771 75 à 772 50; le Nord, de 895 à 890; l'Est, de 845 à 843 75; les nouvelles de l'Est, de 656 25 à 652 50; Lyon, de 1,055 à 1,060; la Méditerranée, de 866 25 à 865; Orléans, de 1,215 à 1,217 50, Saint-Germain, de 722 50 à 716 25; le Grand-Central, de 523 75 à 522 50; le Midi, de 625 à 622 50. Genève a fait 537 50; l'Ouest, 680; Cherbourg, 525; Rouen, 990, et le Havre, 565.

Mardi. — Les cours de la bouse étaient sans variations, mais ils se tenaient avec fermeté. On continuait à acheter des actions des principales lignes de chemins de fer. Le 3 0/0 a varié au comptant de 76 à 76 05, et à terme de 76 10 à 75 95; le 4 1/2 0/0, de 98 85 à 98 50 au comptant. La Banque a fait 2,980. Le Crédit mobilier a monté de 15 à 787 50. Le Nord a varié de 890 à 887 50; l'Est, de 850 à 846 25; les nouvelles de l'Est, de 657 50 à 656 25; Lyon, de 1,060 à 1,065; la Méditerranée, de 863 75 à 865; le Grand-Central, de 522 50 à 527 50; le Midi, de 623 75 à 621. Orléans a fait 1,210; Rouen, 990; le Havre, 567 50; Saint-Germain, 720; Genève, 538 75; Cherbourg, 525; l'Ouest, 680.

Mercredi. — Les cours étaient un peu plus fermes, mais les affaires n'étaient pas plus animées sur la rente. Il y a eu quelques réalisations de bénéfices sur les chemins en vue de l'approche de la liquidation. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 75 85 à 76, et à terme de 75 90 à 76 05; le 4 1/2 0/0, de 98 70 à 98 50 au comptant. La Banque a monté de 10 à 2,990; le Crédit mobilier, de 1 25 à 788 75. Le Nord a varié de 882 50 à 885; l'Est, de 847 50 à 845 25; les nouvelles de l'Est, de 660 à 657 50; Lyon, de 1,065 à 1,060; Orléans, de 1,212 50 à 1,215; la Méditerranée, de 865 à 862 50; Genève, de 540 à 538 75; le Midi, de 625 à 622 50; le Grand-Central, de 532 50 à 528 75. Saint-Germain a fait 720; l'Ouest, 677 50; Cherbourg, 525; Rouen, 990; le Havre, 570.

Jeudi. — Les cours de toutes les valeurs ont été offerts pendant toute la bourse. Il y a eu de nombreuses réalisations de bénéfices, et la baisse a été générale quoique peu importante. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 75 80, et à terme de 25 c. à 75 80; le 4 1/2 0/0, de 40 c. au comptant à 98 10, et de 25 c. à terme à 98 35. La Banque a fléchi de 5 fr. à 2,985; le Crédit mobilier, de 1 25 à 787 50; le Nord, de 2 50 à 882 50; l'Est, de 2 50 à 843 75. Les nouvelles de l'Est ont monté de 1 25 à 658 75. Lyon a varié de 1,058 75 à 1,060; Orléans, de 1,220 à 1,215; Rouen, de 987 50 à 985, le Havre, de 567 50 à 565; la Méditerranée, de 865 à 866 25; le Midi, de 622 50 à 620; le Grand-Central, de 532 50 à 528 75. Saint-Germain s'est tenu à 717 50, Genève, à 537 50; l'Ouest, à 677 50; Cherbourg, à 525.

Vendredi. — La rente a fléchi aujourd'hui de 20 centimes, de 75 80 à 75 60. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 50 au comptant et 98 50 à terme; la Banque de France a fait 2,985; le Crédit mobilier 782 50 au comptant et 780 à terme; le Comptoir national, 585; le Crédit foncier, 685. Le Nord a fait 880 au comptant; Rouen, 985; le Havre, 562 50; Dieppe, 285; Caen à Cherbourg, 525; Saint-Germain, 715; Versailles, rive gauche, 315; Ouest, 675; Orléans, 1,200; Est, 840; Est nouveau, 657 50; Lyon, 1,050; Genève, 535; Méditerranée, 852 50; Midi, 620; Grand-Central, 526 25; Saint-Rambert, 445; Victor-Emmanuel, 465.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 21 au 27 octobre 1854.

Longueur exploitée	Longueur à l'étude	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 21 Compt.	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Compt.	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Compt.	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Compt.	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Compt.	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Compt.	Vendredi 27 Terme
710	341	99	100.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	**Nord**	890 ..	892 50	891 ..	891 ..	887 50	884 75	885 ..	885 ..	882 50	882 50	883 ..	877 50
tout.	408	90	72.000	500	tout	27 fr 50 1er sem. 1854	août février	**Paris à Rouen**	930 ..	»	930 ..	»	930 ..	935 ..	930 ..	»	935 ..	»	935 ..	»
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobre	**Rouen au Havre**	507 50	»	503 ..	505 ..	507 50	507 50	510 ..	507 50	505 ..	503 75	501 50	»
54	72	95	36.100	500	425	11 fr.	avril	**Dieppe et Fécamp**	»	»	265 ..	»	265 ..	»	265 ..	»	265 ..	»	261 ..	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	525 ..	»	525 ..	»	525 ..	»	515 ..	»	525 ..	525 ..	525 ..	»
tout	25	90	54.000	250	tout	22 fr. 50	octobre avril	**Saint-Germain**	722 50	723 75	720 25	717 50	720 ..	»	720 ..	717 50	724 ..	»	715 ..	711 25
tout	17	99	20 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	**Versailles (r. g.)**	»	»	315 ..	»	315 ..	»	315 ..	»	315 ..	»	315 ..	»
218	530	99	70 000	500	300	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	680 ..	681 25	680 ..	677 50	680 ..	677 50	677 50	677 50	677 50	»	675 ..	671 25
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	**Paris à Orsay**	»	»	»	»	»	»	185 ..	»	»	»	»	»
1135	1470	99	300.000	500	tout	61 fr. 50.	octobre.	**Orléans**	1212 50	1212 50	1217 50	1216 25	1220 ..	1217 50	1215 ..	1220 ..	1215 ..	1215 ..	1210 ..	1207 50
647	721	99	250 000	500	tout	51 fr. 30.	mai novemb.	**Est**	842 50	841 ..	843 75	845 ..	844 25	845 ..	845 25	845 ..	843 75	842 50	840 ..	835 75
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	**Id. nouvelles**	645 ..	652 50	653 50	655 ..	656 25	661 ..	657 50	660 ..	658 75	658 75	657 50	»
507	512	99	265 000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	**Paris à Lyon**	1056 25	1055 ..	1060 ..	1065 ..	1065 ..	1063 75	1060 ..	1061 75	1062 ..	1065 ..	1060 ..	1052 50
»	221	99	90 000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Lyon à Genève**	537 ..	537 50	537 50	»	536 75	»	538 75	539 75	537 50	»	535 ..	»
419	612	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobre	**Lyon à la Méditerran.**	862 50	862 50	865 ..	865 ..	865 ..	865 ..	862 50	862 75	866 25	863 75	862 50	861 25
»	9.0	99	120 000	500	300	4 0/0 (1).	»	**Chemins du Midi**	625 ..	631 75	622 50	622 50	625 ..	623 75	624 50	622 50	620 ..	622 50	620 ..	620 ..
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	**Bordeaux à la Teste**	»	»	»	»	250 ..	»	»	»	245 ..	»	240 ..	»
150	915	99	110 000	500	200	4 0/0.	janv. juillet	**Grand Central**	532 50	532 50	532 50	527 75	530 ..	530 ..	528 75	531 ..	528 75	527 50	525 25	523 ..
»	»	99	60 000	500	200	4 0/0		**St-Rambert à Grenoble**	440 ..	»	»	»	440 ..	»	445 ..	»	»	»	445 ..	»
»	40	99	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. an an	mars.	**Anvers à Gand**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	10.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb	**Sarde Victor-Emm.**	»	»	465 ..	»	465 ..	»	465 ..	»	465 ..	»	465 ..	»
			»	»	tout	3 0/0	22 juin	**Rentes 3 0/0**	76 ..	76 10	75 90	75 95	75 05	75 95	76 ..	76 05	75 90	75 60	75 55	75 60
			»	»	tou.	4 1/2 0/0	22 mars	**Rentes 4 1/2 0/0**	95 50	..	94 70	94 65	98 50	..	94 50	..	94 10	95 25	94 90	98 1
			250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	**Emprunt 3 0/0**	75 95	»	75 90	»	74 ..	»	75 25	»	75 60	»	75 45	»
			»	122 2.	»	4 1/2 0/0	22 mars	**Emprunt 4 1/2 0/0**	98 45	»	18 75	»	94 75	»	..	»	93 25	»	..	»
(1) Pendant la durée des travaux.			111.370	1.000	tout	154	janvier juillet	**Banque de France**	2930 ..	»	2930 ..	»	2920 ..	»	2931 ..	»	2935 ..	»	2935 ..	»
			120.000	500	tout	18 25	janvier juillet	**Crédit mobilier**	771 25	771 25	772 50	773 75	787 50	788 75	788 75	788 75	781 50	787 50	782 50	780 ..
			40 000	500	tout	36 (1853 1854)	janvier juillet	**Comptoir national**	580 ..	»	582 50	»	582 50	»	585 ..	»	582 50	»	585 ..	»
			60.000	500	250	17 50	janvier juillet	**Banque foncière**	560 ..	557 50	562 50	565 ..	»	»	557 50	»	565 ..	»	560 ..	»
			100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	**Do Obligations Cert.**	935 ..	»	»	»	935 ..	»	935 ..	»	935 ..	»	932 50	»
			»	500	400	3 0/0	mai novemb.	**Do Obligations de 500**	441 25	»	442 50	»	441 ..	»	440 ..	»	440 ..	»	448 ..	»
			»	100	tout	3 0/0	»	**Do 10e d'Obligations**	100 ..	»	100 ..	»	..	»	..	»	110 ..	»	98 7	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 21 au 27 octobre 1854.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts par an	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	21	23	24	25	26	27
1851	150.000	75 ans	285	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	**Nord-Boulogne**	316 25	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..
Do.	8.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	**Paris à Lyon**	1015 ..	1020 ..	1020 ..	1020 ..	1015 ..	1023 75
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do	**Lyon à la Méditerranée 5 0/0**	498 75	500 ..	500 ..	501 25	501 25	502 5
1851.	133.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	Do **Nouvelles 3 0/0**	312 50	315 ..	315 ..	»	313 75	315 ..
Do.	50.000	96 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.	**Est**	505 ..	505 ..	505 ..	506 25	506 25	505 ..
1848.	12.358	97 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.	**Saint-Germain** (nouvelles)	»	»	»	»	1005 ..	»
Do	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do	**Versailles** (r. d.)	975 ..	..	»	975 ..	975 ..	»
1852.	15.006	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Do	**Ouest**	1013 ..	1020 ..	1020 ..	1020 ..	1010 ..	1010 ..
1853	17.000	.. ..	1.000	700	1.250	5 0/0	»	Do	Do (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1842	6.000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do	**Paris à Orléans**	»	»	»	»	»	»
1844.	3.333	60 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do	Do (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	»	»
1853	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1852)	313 75	315 ..	313 75	315 ..	315 ..	313 75
1854.	130 000	.. ..	275	175	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1854)	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..	315 ..
1845.	6.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do	**Paris à Rouen**	»	»	985 ..	»	»	»
1847.	8.750	68 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	Do (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1849.	15.000	78 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre	**Rouen au Havre**	»	»	»	»	985 ..	985 ..
1845.	5.000	87 —	1 000	tout.	1.250	4 0/0	Do	janvier juillet.	Do (nouvelles)	»	»	»	»	1150 ..	»
1853.	101.007	10 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	**Grand-Central**	294 75	303 50	302 50	302 50	300 ..	304 25
1853.	102.041	99 —	500	tout.	625	5 0/0	Do	Do	**Rhône-et-Loire**	505 ..	515 ..	»	»	»	502 ..
1850.	23 043	99 ..	500	tout.	500	3 0/0	Do	Do	Do 3 0/0	»	»	»	305 ..	301 25	300 ..
1853.	20 000	50 —	560	tout.	625	5 0/0	»	Do	**Strasbourg à Bâle** (nouvelles)	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 20 au 26 octobre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	20	21	23	24	25
Nord	867 50 à 873 75	870 .. à 871 ..	875 .. à 881 25	882 50 à 885 ..	875 .. à 881 25
Paris à Strasbourg	837 50 à 843 75	835 .. à 840 ..	835 .. à 837 50	837 50 à 843 75	831 25 à 837 50
Orléans	1.200 .. à 1210 ..	1200 .. à 1210 ..	1200 .. à 1210 ..	1.200 .. à 1210 ..	1.240 .. à 1250 ..
Paris à Rouen	950 .. à 1.000 ..	950 .. à 1000 ..	9.0 .. à 1000 ..	9.0 .. à 1000 ..	9.0 .. à 1000 ..
Rouen au Havre	585 .. à 591 75	585 .. à 591 75	585 .. à 591 75	585 .. à 591 75	580 25 à 5.6 ex d
Lyon	1037 50 à 1042 50	1040 .. à 1045 ..	1045 .. à 1050 ..	1055 .. à 1062 50	1062 50 à 1.00 ..
Ouest	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Dernier cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
[illegible]	500	1.0 ..	Brassac .... Charbon.	1,800	303	[illegible]	500	»	Omnibus Hirondelles	1.000	»	Générale ... Mar. tim.	12.000	29 0/0 B.
Caisse des ch. de fer	500	500	Les [illegible] Charbon.	5.0	40	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises.	1000	775	Lloyd franç. ...... do.	5000	11 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.0 ..	Layon et Loire	1/1 31	405	Cristallerie	500	»	— Tricycles	500	475	Union des ports. do.	5000	12 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	15 0	Bonnet et v. m. n. p.	1000	515	Télégraphe sous-marin	25	25 ..	— Batignollaises	1000	775	Mélusine ..... do.	2000	1. 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais .... Paris.	2500	2350	Compagnie générale	5.0	600	Sécurité ...... do.	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1 600	1300	Montchanin .Charbon.	5000	»	— français ... Paris.	500	975	Lucéennes	500	0.0	Sauvegarde ...... do.	5000	8 0/0 b
Cie générale des Eaux	250	212 50	Azincourt ... Charbon	1/1510	100 B d	— parisien	1000	1175	Sylphides	500	540	Océan ...... do.	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Argenteuil	1000	»	Hasenbrunnen ... Asph.	1.00	245 ..	— Lacarrière .Paris	500	1000	Dalesses	500	4 5	Chambre ...... do.	10 0	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	81	540 ..	Seyssel angl. ... Asph.	125	4..	— Belleville	500	1300	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ...... do.	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	12 ..	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	.00	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ...... do.	1000	10 0/0 b.
Stolberg ..... Zinc.	375	467 50	Aveyron .... Forges.	2000	410	— Ouest .... Passy.	500	675	Journaux réunis	500	500	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie .... Zinc.	375	.6.1 ..	Aubin ...... Forges.	500	450	— Est .. Vincennes.	500	»	Le Siècle	Fonds	400	Générale ...... do.	5000	680 0/0 b.
[illegible] .... Zinc.	750	6..	Marnaval .... Forges.	500	450	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon	250	222 50	Union ...... do.	5000	4 0/0 b.
Compagnie .... Zinc.	1000	100 ..	Alais ...... Forges	2000	170	— Calais	1000	3.0 ..	Palais de l'Industrie	100	101 75	France ...... do.	5000	34 0/0 b.
[illegible] ... Cuivre.	1.1	82 50	Châtillon .... Forges.	500	1.5	— Amiens	500	46.	Glaces de St-Gobain	7.000	3200	Phénix ...... do.	1000	0..
Mouzaïa (Algérie)	1.0	4. ..	Horme ...... Forges.	500	90 25	— Versailles	1000	4.5	— de Montluçon	500	3.0	Providence ...... do.	25 0	78 0/0 b
[illegible]	100	42 50	Monceau ...... Forges	1000	1500	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1.00	Urbaine ...... do.	5000	6. 0/0 b.
Loire ...... Charbon	1.800.000	8.5 ..	Pontgibaud .. Forges.	1000	1225	— Cie centrale	500	105	— d'Aix-la-Chapelle	375	370 ..	Confiance ...... do.	1000	5 0/0 ..
Grand'Combe	1/2400	500 ..	Loire et Ardèche Forg	4 00	3210 ..	Mess. imp. nav. mar.	2000	8.0	Lits militaires [?]	5.0	755	Soleil ...... do.	6 000	9. 0/0 b.
Rive-de-Gier Charbon.	.00	20.	Espérance .. Forges.	1000	941	— voitures	1000	1000	— C. hin	500	5..	Nord ...... do.	1000	9 0/0 b.
Blanzy .... Charbon	500	5.0	Montigny .. Forges.	500	530 ..	— Central	1000	0.0	— Pont-Remy	»	500	Globe ...... do.	5 0	pair
Carmaux .... Charbon.	1/35 6	515	S. ... Usine.	2..	112 50	Gondoles parisiennes.	80	140	— Gamach	500	225	Nationale ...... Vie.	5000	15 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	415 ..	[illegible] ... Usine.	7.0	84.. c.	Omnibus (Pais. gén.)	1000	2.00	[illegible] ... Vid. gen.	500	255	Générale ...... do.	7500	0.. 0/0 b
Pont-du-Loup (Sud)	1000	200	Cail ..... Usine.	500	7.. ..	— ch. de fer	500	245	Herbet ..... Sucrerie.	500	500	Union ...... do.	5000	7 0/0 b
Centre-du-Flénu	1000	150	Cavé ..... Usine.	250	232 50	— Favorites	100	1000	Scarpe ..... do.	250	220	Phénix ...... do.	5000	3 0/0 p.

Paris. — Imprimerie centrale des chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 135. 12e ANNÉE. — N° 44. SAMEDI, 4 NOVEMBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

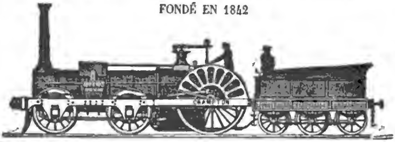
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger........	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

En présence de beaucoup de nouvelles contradictoires, l'opinion publique a souvent de la peine à se fixer ; elle oscille de la confiance à la crainte, et imprime par suite aux affaires des mouvements en sens contraires. Après quelque réflexion cependant, c'est la confiance qui l'emporte toujours; et ce qui la fortifie, c'est que les nouvelles les plus fâcheuses finissent toujours par être démenties.

La semaine qui vient de s'écouler n'a pas été exempte de ces variations ; elle en a même éprouvé de plus fortes en raison de la liquidation. Après la nouvelle de la victoire de l'Alma, suivie à deux jours de distance de celle qui faisait prématurément tomber Sébastopol au pouvoir des armées anglo-françaises, il avait été pris à la Bourse un assez grand nombre de positions à la hausse ; la dernière nouvelle ayant été rectifiée, et les lenteurs inévitables d'un siége en règle remplaçant la spontanéité d'un coup de main impossible, quelques-unes des positions dont nous venons de parler sont devenues difficiles pour ceux qui étaient hors d'état de les soutenir. De là une assez forte baisse le jour de la liquidation, suivie d'une reprise marquée le lendemain, c'est-à-dire aujourd'hui.

La confiance l'emporte donc décidément et à bon droit, et la situation s'améliore par l'élimination même des faibles. Cette confiance, nous l'avons déjà fait remarquer plusieurs fois, ressort d'une manière incontestable quand on met en regard, non pas les cours d'une bourse et ceux de la veille, mais les cours de deux époques un peu distantes. A ce point de vue, le tableau comparatif suivant du plus haut et du plus bas prix de chaque valeur, pendant le mois d'octobre 1853 et 1854, mérité d'être consulté :

Plus haut et plus bas cours de la Bourse pendant le mois d'octobre.

	1853				1854			
	plus haut		plus bas		plus haut		plus bas	
Rente 3 0/0	75	20	71	75	76	70	75	45
Crédit foncier	625	»	525	»	605	»	570	»
id. mobilier	732	50	675	»	788	75	745	»
St-Germain	1500	»	1500	»	730	(1)	705	»
Orléans	1215	»	1120	»	1257	50	1196	25
Rouen	1022	50	982	50	990	»	975	»
Havre	507	50	475	»	605	»	560	»
Nord	850	»	815	»	892	50	865	»
Est ancien	932	»	881	25	845	»	831	25
Est nouveau	»	»	»	»	660	»	645	»
Lyon	910	»	870	»	1063	75	1000	»
Méditerranée	750	»	700	»	878	75	845	»
Midi	610	»	575	»	625	»	615	»
Ouest	710	»	675	»	680	»	663	75
Caen et Cherb.	605	»	580	»	530	»	520	»
Grand-Central	530	»	500	»	537	50	518	75
Genève	511	25	490	»	542	50	535	»
Bord. à la Teste	265	»	245	»	250	»	240	»
Dieppe	335	»	330	»	287	50	285	»
Graissessac	460	»	460	»	»	»	»	»
Orsay	200	»	200	»	180	»	165	»

(1) Les actions de St-Germain ont été dédoublées.

Ces chiffres parlent trop haut pour que nous ayons besoin d'y rien ajouter ; tout le monde y verra combien la situation est améliorée et quels progrès la confiance en l'avenir a faits dans l'opinion publique.

— Le *Moniteur* n'a parlé que deux fois cette semaine des chemins de fer. Une fois, pour rectifier une erreur commise en copiant pour le *Moniteur* le texte de la convention relative au chemin de fer de Montluçon à Moulins; la seconde fois, pour concéder un embranchement particulier sur le chemin de fer Grand-Central à la Société qui a établi près de Clermont de grands ateliers de construction de machines et de matériel pour les chemins de fer.

— Les recettes des chemins de fer sont, en général, satisfaisantes. Il n'y a baisse que sur les lignes de Rouen, du Havre, de l'Ouest et sur les deux chemins de Versailles. Tous les autres sont en progrès; la Méditerranée elle-même a une augmentation de 5.7 0/0 sur son ancien réseau ; on peut donc considérer la crise, toute locale, qui a si fortement affecté cette ligne, comme heureusement terminée.

Voici le classement des chemins par ordre d'augmentation de recettes kilométriques pour cette semaine :

Augmentation.

Grand-Central,	20.6 0/0.
Est,	14.4 0/0.
Lyon,	14.0 0/0.
Orléans,	9 0/0.
Méditerranée,	5.7 0/0.
Nord,	3.1 0/0.

Diminution.

Rouen,	1.1 0/0.
Versailles r. g.,	3.0 0/0.
Havre,	5.4 0/0.
Ouest,	7.8 0/0.
Versailles r. d.,	14.7 0/0.

Ad. Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de l'Est.

ANCIEN RÉSEAU.

On nous presse de faire connaître nos appréciations sur les produits probables du chemin de fer de l'Est, ancien réseau, pour l'année courante.

En nous rendant à ce désir, nous renouvelons les réserves que nous ne manquons jamais de faire au sujet de l'incertitude qui accompagne nécessairement ce genre de calculs. Que l'on ne s'en prenne donc pas à nous, si les événements ne confirmaient pas nos prévisions; nous ne répondons que d'une seule chose, c'est du soin que nous avons apporté dans nos recherches, et de notre confiance dans leurs résultats, si des circonstances imprévues ne viennent pas déranger nos prévisions.

Sous le bénéfice de ces réserves, voici nos chiffres sur les revenus probables du chemin de fer de l'Est, ancien réseau, en 1854.

Au 21 octobre, dernier bulletin publié, les recettes s'élevaient, depuis le commencement de l'année, à. . . . . . 26,297,936 fr. 07

Du 21 octobre au 31 décembre, nous évaluons les recettes à faire à . . . . 6,300,000 »

Ensemble pour l'année. 32,597,936 fr. 07

Avant d'aller plus loin, nous devons dire sur quelle base repose notre évaluation des recettes de la fin de l'année.

En 1853, du 21 octobre au 31 décembre, les recettes de Paris à Strasbourg, non compris les embranchements de Reims et de Thionville, qui n'existaient pas, se sont élevées à . . . . 4,919,593 fr. 67

Pendant la même période, les recettes de Strasbourg à Bâle, qui appartiennent cette année à l'ancien réseau de l'Est, ont été de 620,076 90

Ensemble. . . . . . . 5,539,670 fr. 57

L'augmentation moyenne du trafic pour les deux lignes, en y comprenant les produits des nouveaux embranchements, dépasse depuis quelque temps 100,000 f. par semaine et atteint même 120,000 fr. (1); afin d'éviter les erreurs, nous calculons pour les dix semaines à courir, du 21 octobre au 31 décembre, 80,000 fr. par semaine, ou ensemble. . . 800,000 »

Les recettes probables de la fin de l'année sont ainsi de. . . . . 6,339,670 fr. 57 que nous portons seulement dans le compte ci-dessus pour 6,300,000 fr.

Le chiffre des recettes étant établi approximativement, il s'agit de déterminer celui des déductions, des charges et des dépenses.

(1) Pour la semaine du 22 au 28 octobre, que nous publions aujourd'hui, l'augmentation est de 140,457 f.

En 1853, les déductions ont été considérables et se sont élevées à. . 1,843,501 fr. 36

Quelques-uns des éléments du compte de déductions doivent être plus forts cette année, notamment l'impôt du dixième; mais comme les produits des voyageurs se sont beaucoup moins développés en 1854 que ceux des marchandises, on fera face à toutes les augmentations de ce chef et des autres en ajoutant pour l'année une somme de . . . . 200,000 fr. »

Ce qui portera le total des déductions à. . . . . 2,050,000 »

La Compagnie déduisant chaque semaine de ses recettes réelles une somme de 18,000 fr. pour l'impôt, les détaxes, subventions, etc., soit pour l'année. . . . . 950,000 »

La diminution effective du total des *recettes publiées* sera seulement de. . . . 1,100,000 fr. »

Et comme nous avons évalué ces recettes à. . . 32,597,936 07

elles se trouveraient ainsi ramenées à. . . . . . . 31,497,936 fr. 07

Que l'on augmente encore si l'on veut les déductions, on arrivera toujours au moins à . . . . 31,000,000 fr.

Voyons maintenant les charges.

Elles se composent:

1° De l'intérêt et de l'amortissement de 25 millions, soit pour l'année, en nombre rond. à . . . . 1,300,000 fr.

2° Des emprunts de l'ancienne Compagnie de Strasbourg-Bâle, et de l'annuité à servir à ses actionnaires; ensemble, nombre rond . . . 1,800,000

3° De la dotation de la caisse des retraites. . . . 75,000

Total des charges. . 3,175,000

Quant aux frais d'exploitation, ils ont été l'année dernière de 40 0/0 de la recette brute et doivent avoir donné lieu à des économies en 1854; par contre, il est vrai, l'exploitation coûte un peu plus sur Strasbourg-Bâle que sur la grande ligne, et le prix du coke a été plus élevé en 1854 qu'en 1853. Tout cela doit arriver à une compensation, et laisser le quantum des frais au même taux.

Maintenant, si nous combinons ensemble tous ces éléments, dans lesquels nous n'avons fait entrer aucune somme pour le produit des placements de fonds, et il y avait 31 millions en caisse à la fin de 1853, nous arriverons au résultat probable de l'année 1854, savoir :

Recettes brutes probables, déductions faites de l'impôt du 10°, des détaxes, etc. . . . . 31,000,000 fr.

Charges. . 3,175,000 f.
Frais d'exploitation, 40 0/0 sur 32,600,000 f. 13,040,000 } 16,215,000

Il resterait net 14,785,000

à répartir ainsi :

Intérêt à 4 0/0 sur les actions. . . 5,000,000 f.
Réserve statutaire à 5 0/0 sur le surplus des bénéfices. . 489,250
Dividende aux actions . 9,295,750 } 14,785,000 fr.

Les actions recevraient ainsi :

Intérêt à 4 0/0, 20 fr. l'une, 5,000,000
Dividende à 7.40 0/0, 37 fr. l'une, 9,250,000

Soit 11.4 0/0 ou 57 fr. par action.

Solde à reporter. . 45,750 fr.

57 fr. par action, tel est donc, suivant nous, le revenu *probable* de l'Est ancien pour 1854.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de l'Est.

La confiance des capitalistes dans les chemins de fer augmente chaque jour; nous en trouvons la preuve chaque fois que des valeurs de chemins de fer qui présentent une grande sécurité sont offertes au publics; ainsi la Compagnie du chemin de fer de l'Est a ouvert une souscription pour les obligations d'un emprunt de 62,500,000 fr. représenté par 125,000 obligations. Le nombre de souscripteurs à l'emprunt a été si considérable que la Compagnie n'a pu allouer aux actionnaires souscripteurs, dans la répartition supplémentaire, que 36 0/0, nombre déjà obtenu en vertu de leur droit.

C. DEVINA.

Chemin de fer d'Orléans.

TRAVAUX.

Dans un récent article publié par nous sur la situation des travaux du chemin d'Orléans, nous avons dit que la section de Saint-Germain-des-Fossés à Gannat n'avait pas encore été livrée à la Compagnie par les ingénieurs de l'Etat chargés de son exécution, et qu'elle ne pourrait pas l'être avant le 20 ou le 25 octobre.

Au sujet de cette note, l'entrepreneur réclame, et déclare que les travaux dans la partie comprise entre l'Allier et Gannat sont terminés depuis six mois, ou du moins que depuis cette époque on aurait pu y placer la voie de fer. — Nous n'avons pas désigné nominalement l'entrepreneur dont il s'agit; nous nous sommes bornés à dire que l'ensemble des travaux des diverses entreprises

ne pouvait être livré, pour la pose de la voie, que du 20 au 25 octobre, et ce fait est parfaitement exact : c'est seulement le 23, si nous sommes bien informés, que la livraison a eu lieu.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon.

Les renseignements que nous avons publiés la semaine dernière au sujet d'une demande en concession d'un chemin direct de Paris à Lyon par Nevers et Tarare, entièrement distincts des deux chemins actuels par la Bourgogne et par le Bourbonnais, ont donné quelques craintes aux actionnaires de la Compagnie de Lyon.

Nous ne pouvons répéter que ce que nous avons déjà dit :

1° Que la demande du chemin direct est faite ;

2° Que le Gouvernement n'a pris aucun parti, accordé aucune concession, et que ceux qui assurent le contraire se trompent ou trompent le public.

Maintenant nous répétons aussi, pour conclure, de l'accord des trois Compagnies d'Orléans, que Lyon et du Grand Central, ou tout au moins des deux dernières pour l'exécution du chemin de Nevers, est plus urgent et plus nécessaire que jamais. Il faut absolument en finir avec cette question puisqu'on l'a soulevée ; le plus tôt sera le meilleur.

Chemin de fer de l'Ouest.

APPEL DE FONDS.

La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, dont les actions étaient déjà libérées de 300 f., vient de faire un nouvel appel de 100 fr. par action, et en fixe l'époque d'exigibilité au 6 janvier prochain.

Les paiements faits avant cette date jouiront d'une bonification d'intérêt à raison de 3 0/0 l'an ; les versements qui seront effectués après le 6 janvier donneront lieu, au profit de la Compagnie, à la perception d'intérêts de retard calculés à 5 0/0 l'an.

Ce nouvel appel est rendu nécessaire par l'activité qui règne sur tous les chantiers de la ligne, tant dans la direction du Mans à Laval, que dans celle du Mans à Alençon. On compte sur l'achèvement et l'ouverture de ces deux sections pour l'année prochaine.

AD. BLAISE (des Vosges).

Concession des chemins de fer autrichiens.

La concession à une Compagnie française des chemins de fer appartenant au domaine de l'empereur d'Autriche est un événement de la plus haute importance qui fait honneur au gouvernement autrichien, et constate de la manière la plus irrécusable l'influence que la France exerce aujourd'hui en Allemagne.

Tant que le délai accordé à la Compagnie française, pour rendre définitif le traité provisoire qu'elle a obtenu, n'est pas expiré, nous ne pouvons sans inconvénient entrer dans l'examen de la valeur industrielle de l'opération, mais il n'en existe aucun à en faire ressortir ses avantages généraux au double point de vue politique et économique.

N'est-ce pas, en effet, une véritable conquête pour la France, et dont elle doit être fière, que de voir un puissant empire comme l'Autriche réclamer son assistance pour développer chez lui le travail et la richesse ?

Politiquement, c'est un fait considérable, quand on se souvient de la défiance qui depuis vingt-cinq ans éloignait de la France les puissances allemandes, qui rendait si laborieuses et si difficiles les négociations relatives au mariage du duc d'Orléans, et amenait en 1840 la signature du fameux traité du 15 juillet ou de la quadruple alliance.

Economiquement, ce côté de la question n'excite pas en nous moins de légitime orgueil que le premier, n'est-ce pas la preuve d'un progrès immense accompli dans une période de moins de quinze ans ?

En 1840, en effet, par une coïncidence étrange, à cette même date du 15 juillet, en même temps qu'une coalition politique redoutable se formait au nord et au nord-est de la France, nous désarmions industriellement ici. Les plus grandes puissances financières d'alors avouaient qu'il leur était impossible d'exécuter les chemins de Paris au Havre et de Paris à Orléans; les unes y renonçaient définitivement et obtenaient la résiliation pure et simple de leur contrat, les autres en sollicitaient la révision et le concours de l'Etat par voie de garantie d'intérêt pour réaliser leur capital. En même temps, nous réclamions pour l'exécution de nos chemins de fer l'appui et la participation financière des Anglais.

Cela se passait le 15 juillet 1840 ; il n'y a donc pas encore quinze ans! Trois années s'écoulaient même après cette date, sans que nous eussions le courage ou les moyens d'agir par nous-mêmes pour doter notre pays des nouveaux moyens de transport qui l'ont si prodigieusement transformé. C'est seulement à partir de 1843 et 1844 que nous commençons à nous mettre sérieusement à l'œuvre, et depuis lors notre marche a été assez rapide pour que nous puissions aujourd'hui répondre à un appel du dehors et porter chez les autres notre industrie avec nos capitaux.

N'est-ce pas là un progrès merveilleux et un fait économique de la plus haute portée ?

Maintenant, le juste sentiment de fierté que nous éprouvons nous aveugle-t-il sur les avantages de cette expansion extérieure de notre activité ? Nous cache-t-il des dangers ou des inconvénients, et nous permet-il de calculer exactement la limite de nos forces?

C'est ce qu'il est sage d'examiner.

S'il existait encore quelque part, aujourd'hui, des partisans du système de la balance du commerce, voyant un double malheur dans l'accroissement des importations et dans la sortie du numéraire, il y aurait, certes, lieu de s'alarmer d'une opération dont la première conséquence doit être d'engager des capitaux français dans une industrie étrangère, et la seconde de développer la production de cette industrie, et d'accroître ainsi les objets d'échange qu'elle aura à nous offrir en paiement des nôtres.

Mais ce qui eût certainement effrayé une certaine école, il y a quarante ans, est précisément ce dont se félicitent les hommes les plus éclairés de la génération actuelle. La commandite qu'il s'agit en ce moment de confier à l'industrie autrichienne, nous reviendra au centuple, non pas seulement sous forme de revenus directs, mais surtout par l'élargissement d'un marché, restreint aujourd'hui par l'insuffisance du travail et des moyens d'échange. Ce sont des consommateurs que nous allons créer en Hongrie et en Bohême pour nos manufactures, en rendant ces fertiles provinces plus laborieuses et plus fécondes.

« On ne vend avec profit qu'à ceux qui peuvent payer; on ne vend beaucoup qu'à ceux qui produisent beaucoup ; » c'est là une vérité élémentaire et qui ressort de l'observation même la plus superficielle. Avec quels pays la France entretient-elle les relations commerciales les plus actives et les plus profitables, si ce n'est avec les pays les plus riches et qui développent le plus rapidement leur population et leur production : avec l'Angleterre, avec les Etats-Unis, avec la Belgique, avec la Suisse, avec la Sardaigne. Avec qui faisons-nous le moins d'affaires? avec les puissances barbaresques, avec l'Italie, avec l'Autriche, c'est-à-dire avec les pays où le travail industriel est le moins développé.

En aidant l'Autriche à mettre en œuvre les éléments de richesse qu'elle tient de la munificence de Dieu, ses mines, ses forêts, son admirable sol, nous créons donc des acheteurs directs ou indirects pour nos produits, des fournisseurs nouveaux pour certains articles dont nous avons besoin ; nous gagnons ainsi de tous les côtés.

Maintenant, excédons-nous nos forces en réalisant, si les événements politiques le permettent, le traité qui concède à une Compagnie française trois lignes de chemins de fer en Autriche, des mines, des usines, des forêts, et une grande étendue de terres cultivables? Il suffit de se rendre compte des sommes à fournir et des termes de paiement pour être complétement rassuré à cet égard.

Le prix d'achat est fixé à 200 millions et payable par mois en trois ans, sans intérêt.

Un capital de 100 millions environ paraît, en outre, nécessaire pour terminer les travaux, compléter le matériel et mettre en exploitation quelques-unes des mines et usines dont les produits sont nécessaires aux chemins de fer eux-mêmes.

C'est donc en tout 300 millions à payer en quatre ans environ, soit 75 millions par an.

Il est probable qu'il sera fait trois parts de l'affaire ;

Une pour la France;
Une pour l'Allemagne;
Une pour l'Angleterre;
Soit, pour chacune, environ 25 millions par an. — Evidemment c'est là une somme minime, que nous pouvons parfaitement distraire de nos propres affaires, sans en éprouver aucune gêne, sans même nous en apercevoir. Après l'avoir prise d'ailleurs, nous ne sommes pas tenus de la garder si elle nous embarrasse. Nous pourrons toujours la céder à d'autres, à l'Allemagne elle-même, à qui il s'agit seulement de donner confiance dans ses propres forces, comme le concours des Anglais, depuis 1840, nous a donné confiance dans nos chemins de fer, à ce point de nous faire rembourser la commandite que nous avions reçue, par le rachat des actions de nos différentes lignes.

Il n'y a donc qu'à se louer, sous tous les rapports, de l'issue des négociations qui font à la France une position si honorable et en même temps si avantageuse en Autriche, et lui permettent d'accroître les services qu'elle a déjà si fréquemment rendus à la civilisation.

C'est une gloire pour notre pays, c'est la consécration de la rentrée dans le concert européen, c'est un gage de paix pour l'Europe et une nouvelle source de profits ouverts à tout le monde et dont nous aurons notre large part. — Dieu veuille que toutes ces espérances soient bientôt des réalités!

AD. BLAISE (des Vosges).

Recettes comparées des chemins de fer français.

NEUF PREMIERS MOIS. — 3e TRIMESTRE DE 1853-1854.

La comparaison des recettes des chemins de fer français pendant les neuf premiers mois et pendant le 3e trimestre de 1853-1854, est maintenant sous les yeux de nos lecteurs, et ils ont pu déjà constater les progrès généraux de cette industrie, depuis le commencement de l'année, et les progrès spéciaux de chaque ligne.

Sous le premier rapport, le tableau totalisé que publie le *Moniteur*, et qui comprend les recettes de plusieurs chemins dont les produits ne sont connus que du gouvernement, tels que le chemin de Ceinture, celui d'Anzin à Somain, celui de Dieppe et celui de Bordeaux à la Teste, présente une amélioration notable dont nous reproduisons ici les élements principaux.

	Neuf premiers mois de 1853	1854.
	fr.	fr.
Nombre de kilomètres exploités en moyenne. .	3,974	4,282
Augmentation en 1854		308
Recettes brutes totales	121,698,889	140,833,277
Augmentation en 1854 ou 15.72 0/0.		19,134,388
Recettes brutes par kilomètre	30,624	32,890
Augmentation en 1854 ou 7.4 0/0.		2,266

Le mouvement a été moins rapide dans le troisième trimestre que dans les deux premiers.

En 1853, les recettes de juillet, août et septembre avaient été de. . 49,355,711 fr.
En 1854, elles ont été de. 53,969,492
ou seulement 9.3 0/0 de plus, au lieu de 15.72 pour les neuf mois.

Ces résultats n'en sont pas moins d'autant plus remarquables qu'ils ont été obtenus au milieu de circonstances peu propres à développer la circulation sur les chemins de fer, c'est-à-dire malgré l'influence exercée sur le mouvement général des affaires par l'état politique de l'Europe, par l'élévation excessive du prix des subsistances, par l'épidémie qui a ravagé plusieurs de nos provinces et désolé presque toutes les parties de la France, par la crise monétaire du commencement de l'année, enfin par la crise commerciale qui a éclaté aux États-Unis et restreint dans une forte proportion nos envois dans ce pays.

En étudiant chacune de nos lignes de chemins de fer en particulier (1), on saisit mieux que dans un aperçu général l'influence perturbatrice de ces diverses circonstances, notamment dans le troisième trimestre de 1854, et l'on y puise en même temps la conviction d'un progrès beaucoup plus considérable pour le jour où elles auront cessé d'agir.

NORD.

Le réseau exploité par la Compagnie du Nord n'a pas varié en 1854; il est resté de 710 kilomètres.

Les recettes brutes totales, qui étaient, l'année dernière, pour neuf
mois, de . . . . 25,595,813 fr.
sont pour 1854, de 29,347,116

Augmentation en 1854. . 3,751,303
ou 14 3 0/0.

Cette augmentation provient surtout du transport des marchandises, et en particulier de celui des houilles; en effet, les produits de la grande vitesse ne se sont accrus que de 3.2 0/0
tandis que les transports à petite vitesse ont augmenté de 32.1 0/0

On se méprendrait en supposant que les transports à petite vitesse sont productifs de bénéfices bien inférieurs à ceux des voyageurs, et en croyant en particulier que les tarifs réduits grossissent stérilement le chiffre des recettes totales sans laisser de profit net. La concession de tarifs très-réduits a toujours pour corollaire la suppression des délais de transport, ce qui permet d'obtenir des charges pleines et d'utiliser complétement le personnel et le matériel mis en mouvement. Il n'y a d'exception à cette règle que pour les céréales, en faveur desquelles les Compagnies ont consenti de bas tarifs, tout en restant tenues de les transporter dans les délais légaux, n'importe leurs quantités, ce qui constitue un véritable sacrifice et une opulente aumône faite par les Compagnies de chemins de fer à la population tout entière, aux riches aussi bien qu'aux pauvres.

En distinguant entre les produits des trois premiers trimestres de l'année, on remarque que le progrès a été un peu moins rapide dans le troisième trimestre que dans les deux premiers. En effet, l'augmentation, qui est de 14.3 0/0 pour les neuf premiers mois pris ensemble, n'est que de 12.8 0/0 pour le troisième trimestre.

Cette légère différence ne saurait exercer une influence bien grande sur le produit net de l'année, qui doit approcher de 49 fr. par action.

ROUEN.

Cette Compagnie distribuant ses bénéfices deux fois par année, et le dividende du premier semestre de 1854 étant déjà distribué, la comparaison des neuf premiers mois n'offre d'intérêt que pour l'ensemble du trafic des chemins de fer en 1854; quant aux actionnaires, le troisième trimestre les touche seuls; nous ne nous occuperons donc que de lui.

Les recettes totales du 1er juillet au 30 septembre 1853 avaient été de . 3,522,283 fr.
Celles du 3e trimestre de
1854 ont été de 3,357,297

Diminution en 1854 . . . 164,986
ou 4.6 0/0.

La diminution porte:
Sur les voyageurs pour 3.5 0/0,
Sur la petite vitesse pour 6.8 0/0.

La cause de cette dernière réduction a déjà été expliquée: l'année dernière, le chemin de Rouen et celui du Havre ont été chargés, pour le compte du gouvernement, du transport d'une quantité considérable de grains et farines destinés aux manutentions de la guerre; ces transports exceptionnels ne se sont pas reproduits cette année: de là, en grande partie, la différence que l'on remarque dans le chiffre des recettes.

On sait aussi qu'en compensation de cet abaissement des recettes, on peut compter sur une réduction notable des frais d'exploitation, par suite du nouveau traité de traction et d'entretien du matériel passé avec MM. Buddicom et Ce.

Ajoutons que le mois de septembre a été plus favorable que les deux précédents; la réduction est seulement de 2.4 0/0 au lieu de 4.6 0/0.

HAVRE.

Nos observations sur le chemin de Rouen sont applicables à celui du Havre, de même que le mouvement des recettes observé sur cette ligne est semblable à celui constaté sur la première.

Les recettes totales du 3e trimestre de 1853 ont été de. . . . . 1,521,585 fr.
Celles du 3e trimestre de
1854 sont de 1,429,025

(1) Ce travail analytique, spécial pour chaque ligne, est d'autant plus nécessaire ce trimestre, qu'il nous fournira les moyens de rectifier plusieurs fautes typographiques qu'une indisposition ne nous a pas permis de corriger sur l'épreuve, dans les tableaux publiés par nous la semaine denière. (Voir plus loin un *errata* spécial.)

Diminution en 1854 (3e trimestre). . . . . 92,560 fr.
ou 6.1 0/0.

La réduction porte sur :

Les voyageurs, pour 4.6 0/0.

La petite vitesse, pour 8 0/0.

L'exercice semestriel du chemin du Havre ayant été clos au 31 août, il n'y a que les produits du mois de septembre qui intéressent aujourd'hui les actionnaires, et nous sommes heureux de pouvoir constater qu'ils présentent une amélioration sur ceux de juillet et août.

Mois de septembre 1853. . 500,902 fr. 35
— 1854. . 488,987 35

Diminution en 1854 . . . 11,915 fr. »
ou seulement 2.38 0/0 pour le mois de septembre, appartenant au nouvel exercice.

ORLÉANS.

La Compagnie d'Orléans a ouvert cette année deux petites sections de ses prolongements, savoir :

31 kil., de Châteauroux à Argenton, le 2 mai ;

13 kil., de Varennes à Saint-Germain, le 19 juin.

Ces nouvelles sections n'ayant pas de parcours intermédiaire, n'aboutissant pas à une grande ville et ne pouvant comporter à leur terminus qu'un service provisoire, dépourvu d'aménagements et d'installations convenables (1), n'étaient pas de nature à augmenter de beaucoup le trafic et devaient même entraîner une réduction des produits kilométriques. — Voilà du moins ce que l'on était en droit de prévoir; voici maintenant les faits.

Recettes brutes totales des neuf premiers mois de 1853, pour 983 kil. 26,893,955 fr.
De 1854, pour 1,132 kil. 32,694,133

Augmentation en 1854 . . 5,800,178 fr.
ou 21 1/2 0/0.

La comparaison des produits kilométriques ne saurait, on le pense bien, présenter une augmentation aussi forte ; néanmoins, elle en donne une très-satisfaisante.

La recette brute par kilomètre, en 1853, était de . . . . 27,359 fr.
Celle de 1854, avec un réseau plus grand et des sections de campagne sans aboutissant, est de. 28,881

Augmentation en 1854. . . . 1,522 fr.
ou 5 1/2 0/0.

Ce résultat est remarquable, en raison des circonstances rappelées plus haut. Il n'est pas dû, sans contredit, aux sections ouvertes cette année, mais au développement du trafic sur les sections anciennes, et spécialement sur la ligne de Bordeaux.

Si excellente que soit cette situation, cependant nous n'hésitons pas à dire qu'elle eût été meilleure encore si la Compagnie d'Orléans eût pu disposer partout de sa seconde voie et du complément de matériel qu'elle a commandé. Le développement du trafic dans les régions desservies par le réseau d'Orléans est tel, que les ateliers de construction n'arrivent pas à livrer les moyens de transport aussi vite que les besoins du commerce et l'affluence des marchandises le réclament.

Toute l'augmentation des produits kilométriques vient en effet du service de la petite vitesse, qui s'est même développé dans une proportion beaucoup plus forte que ne semblerait l'indiquer le chiffre de l'élévation totale des recettes kilométriques du chemin.

En effet, les voyageurs ont donné en 1853, pour 983 kil., une recette totale de 14,621,512 fr., soit par kilomètre (1).. . . 14,874 fr.
Tandis qu'en 1854, le produit total de 16,263,021 f., pour 1132 kil., ne représente par kil. que 14,366

Soit une diminution, en 1854, de . . . . 508 fr.
ou 3.4 0/0.

Les recettes de marchandises se sont élevées au contraire, en 1854, pour 1,132 kil., à 16,431,101 fr. ou par kil. à.. 14,515 fr.
Les recettes de 1853 avaient été, pour 983 kil., de 122,272,443 fr. ou par kil. de. . . . . . . 12,486 fr.

Augmentation, en 1854, de. . 2,029 fr.
ou 16.2 0/0.

Toute l'augmentation revient donc aux transports à petite vitesse, qui sont loin encore d'avoir dit leur dernier mot, et l'on sait que dans les pays neufs comme ceux que traversent maintenant les chemins exploités par la Compagnie d'Orléans, les transports de marchandises se développent avant la circulation des voyageurs; mais s'ils en sont les précurseurs, ils en sont aussi la base la plus stable et la plus assurée. Ce n'est pas pour se promener que l'on va dans le Berri, en Sologne et dans le Poitou; mais le progrès des affaires y doit amener bien vite de nombreux voyageurs.

Le chemin de Montluçon à Moulins, concédé la semaine dernière, doit verser un jour sur le chemin d'Orléans plusieurs centaines de mille tonnes de houille et de fer qui suivent aujourd'hui la voie du canal du Berri ; c'est un contingent futur d'une grande importance et dont il faut tenir compte dans l'appréciation foncière de la valeur des actions d'Orléans et de l'avenir réservé à cette gigantesque entreprise.

EST.

Le *Moniteur* a confondu dans son tableau les produits de l'embranchement de Blesmes à Saint-Dizier, qui appartient aux concessions nouvelles, avec ceux des lignes formant l'ancien réseau. Nous avons rétabli la division de ces produits telle qu'elle doit être faite, pour être conforme au système de comptabilité que les derniers cahiers des charges ont tracé à la Compagnie.

Pendant les neuf premiers mois de 1853, les produits du chemin de fer de Strasbourg, en y ajoutant pour la comparaison avec 1854 ceux des chemins de Bâle et Thann, qui figurent dans la recette de cette année par suite de la fusion, se sont élevés, pour 783 kil., à. . . . . 20,251,736 fr.
ou 25,864 fr. par kil.

En 1854, et pour les neuf premiers mois, la Compagnie de l'Est exploite en plus que l'année dernière :

1° L'embranchement d'Épernay à Reims, longueur 31 kil., depuis le 4 juin pour les voyageurs, et le 25 environ pour les marchandises;

2° L'embranchement de Metz à Thionville, 33 kil., depuis le 14 septembre pour les voyageurs et depuis le 25 du même mois pour les marchandises.

Le parcours moyen exploité pendant les neuf premiers mois de 1854 ressort ainsi à 797 kil. (1). Les produits bruts se sont élevés pendant cette période à. . 24,252,524
ou 30,428 fr. par kil.

L'augmentation, en 1854, est ainsi de. . . . . 4,000,788 fr.
pour les recettes brutes totales, et par kil., de. . . . . 4,564 fr.
ou 17.6 0/0.

Ce progrès est important; mais il apparaîtrait bien plus grand, si l'exploitation incomplète encore des stations nouvelles n'affaiblissait pas la moyenne kilométrique.

Comme pour la plupart des lignes françaises, le progrès des chemins de fer de l'Est est dû surtout aux transports des marchandises, qui se développent plus rapidement que celui des voyageurs.

Ainsi, pendant les neuf premiers mois de 1853, la petite vitesse a donné, par kilomètre. . . . . 11,809 fr.
En 1854, il a produit. . . . 14,913

L'accroissement est de. . . . 3,104 fr.
ou de 26.2 0/0.

Dans la même période, le produit kilomé-

(1) L'ouverture de la section de Varennes à Saint-Germain n'a servi qu'à abréger, pour les baigneurs de Vichy, le trajet de la route de terre; la Compagnie a dû maintenir à Varennes, où il se fait encore, le double service de la correspondance sur Roanne et Lyon et sur Clermont, aucune de ces deux routes n'aboutissant au village de Saint-Germain.

(1) Un accident arrivé dans la mise en page de notre tableau (p. 763) a mis en pâte les chiffres des produits kilométriques de la grande vitesse pour Orléans ; nous les rétablissons ici, comme chacun de nos lecteurs a pu le faire, les chiffres des totaux étant exacts.

(1) Pour calculer rigoureusement, la longueur des embranchements ne devrait compter que pour un quart pendant tout le temps où ils n'ont fait que le service de la grande vitesse. Nous ne tenons pas compte de cette réduction pour le chemin de l'Est, parce que les embranchements ne sont pas considérables, mais nous la chiffrerons pour Lyon et la Méditerranée, en raison de l'importance des nouvelles sections ouvertes.

trique s'est élevé de. . . . . . 14,050 fr.
à. 15,942

Soit de . . . . 1,892 fr.
ou seulement 13 1/2 0/0.

Comme on le voit, le produit des marchandises n'est pas encore tout à fait aussi élevé que celui des voyageurs, mais il s'en rapproche rapidement, et la différence qui subsiste aurait déjà disparu si, comme nous l'avons déjà fait observer à propos d'Orléans, les ateliers de construction parvenaient à suivre dans la livraison des véhicules les demandes de transport du commerce.

On appréciera mieux ces résultats en se rappelant qu'à côté du chemin de fer il existe un canal entièrement neuf, construit avec le plus grand soin par un éminent ingénieur, M. Collignon, au prix d'une dépense qui ne s'est pas élevée à moins de 75 millions, et que l'État a livré provisoirement à la navigation sans aucun droit de péage.

EST NOUVEAU.

Les produits de l'Est nouveau, c'est-à-dire de la ligne rachetée de Montereau à Troyes et de la première section, entre Blesmes et Saint-Dizier, du chemin de Blesmes à Gray absorbé par la ligne de Mulhouse, forment l'objet d'une comptabilité spéciale et viennent en déduction des intérêts payés aux actions nouvelles de l'Est; c'est pourquoi nous les avons distraits des recettes de l'Est ancien.

Considérés spécialement, les produits de Montereau à Troyes, depuis la fusion, sont en progrès marqué. D'après le *Moniteur* (nous ne tenons pas à part le compte de cette ligne), l'augmentation pour les neuf premiers mois de l'année serait de 14 0/0.

Quant à la section de Blesmes à Saint-Dizier, elle ne sert guère jusqu'à ce jour qu'à de petits transports de marchandises; mais on appréciera mieux sa valeur lorsqu'elle se prolongera jusqu'à Joinville et Donjeux, au centre des usines à fer. Nous avons lieu d'espérer que cette nouvelle ouverture ne se fera pas longtemps attendre.

LYON.

Le chemin de fer de Lyon, exploité en 1853 sur 383 kilomètres, entre Paris et Chalon, a produit brut. . . . . . . 15,040,720 fr.

En 1854, le chemin de fer de Lyon a ouvert le 10 juillet la section de Chalon à Vaise, ce qui a porté son parcours moyen, pour les neuf premiers mois, à 421 kil. Le produit s'est élevé à . . . 16,792,842 (1)

Le progrès est de. . . 1,752,122 fr.

Le produit moyen par kilomètre était en 1853 de. . 39,269
Il est en 1854 de. . . . 39,888

Augmentation de. . . . 619
ou 1 1/2 0/0 (1).

Mais ce calcul n'est pas rigoureusement exact. La section de Chalon à Lyon a bien été ouverte au public le 10 juillet 1854, mais pour les voyageurs seulement; les grandes pluies ont même interrompu ou du moins gêné le service pendant près d'une semaine; enfin le transport des marchandises n'a commencé que le 21 août. Si l'on tient compte de cette dernière circonstance, même sans avoir égard aux accidents causés par les pluies sur la section neuve, on arrive à calculer l'ouverture de Chalon à Lyon, non plus à la date du 10 juillet, mais à la date moyenne du 24 juillet. Alors le parcours moyen exploité pour les neuf premiers mois de 1854 n'est plus de 421 kil., mais seulement de 414 kil. Par suite, le produit kilométrique moyen de 1854 s'élèvera à. . . . . 40,562 fr.

Le produit moyen de 1854 étant de 39,269

L'augmentation pour 1853 sera de. 1,293
ou de 3.1 0/0

Cette rectification devait être faite pour prévenir une fausse interprétation des chiffres publiés par le *Moniteur* et par nous. Les recettes de sections nouvelles importantes, sur lesquelles le service des marchandises, qui entre ordinairement pour plus de moitié dans les produits, n'est pas organisé, ne sauraient servir de point de comparaison rigoureux avec le passé, ni de base à des prévisions pour l'avenir, à moins que l'on ne tienne compte des circonstances qui les ont affaiblies et qui ne doivent pas se reproduire.

L'influence de ces causes de perturbation accidentelles est surtout sensible lorsqu'il s'agit de longues sections, comme celle de Chalon à Lyon; on peut en mesurer l'action sur les recettes de la ligne qui nous occupe, en décomposant les produits mensuels du troisième trimestre de 1853 et 1854.

Produit kilométrique des voyageurs.	1853	1854
Juillet.	2,628 f.	2,532 f. (2)
Août.	3,162	2,681
Septembre. . .	3,242	2,790

Le produit kilométrique du transport des voyageurs a donc été affaibli depuis l'ouverture de la section de Chalon à Lyon, ce qui est dû à la concurrence désordonnée des bateaux de la Saône, concurrence qui disparaîtra l'année prochaine par la ruine de ceux qui la font.

Les produits de la petite vitesse présentent un résultat tout différent.

Produits kilométriques de la petite vitesse.	1853	1854
Juillet.	1,864 f.	1,757 f.
Août.	2,122	1,897 (1)
Septembre. . .	2,149	2,697

Ces produits kilométriques sont ceux que nous fournit la Compagnie, mais ils sont mal calculés. En effet, la Compagnie compte uniformément 471 kilom. pour le mois de juillet et 507 pour les mois d'août et de septembre; or, ces chiffres ne sont vrais que pour les voyageurs et pas pour les marchandises, puisque ce dernier service n'a été ouvert que le 21 août. Il aurait donc fallu dire 383 kil. exploités pour la petite vitesse pendant le mois de juillet, 427 kil. en moyenne pendant le mois d'août et 507 pendant le mois de septembre. Cette simple rectification ferait disparaître les anomalies que présente la division ci-dessus des produits de la petite vitesse; on aurait alors :

	1853	1854
Juillet.	1,864 f.	2,160
Août.	2,122	2,252
Septembre. . .	2,149	2,697

Soit une augmentation de plus de 15 0/0 sur la petite vitesse.

Le progrès réel serait ainsi connu, et il serait facile de constater l'influence exercée par l'ouverture de la section de Chalon à Lyon sur le trafic commercial, non pas seulement de cette section, mais de la ligne entière (2).

OUEST.

Les chemins de fer de l'Ouest se divisent en trois catégories distinctes :

Deux chemins de banlieue :

Versailles (rive droite),
Versailles (rive gauche);

et une grande ligne de Paris au Mans qui se prolongera, l'année prochaine, jusqu'à Laval, d'une part, et à Alençon, de l'autre.

Pris dans son ensemble, le réseau exploité par la Compagnie de l'Ouest a donné en 1853, du 1er janvier au 30 septembre, et pour un parcours de 164 kilomètres (3), un produit brut total de . . . . 4,071,871 f.

---

(1) Ce chiffre est celui des bulletins de la Compagnie; il doit donc y avoir erreur dans le tableau publié par le *Moniteur*, qui indique seulement 15,872,765. Nous ne nous expliquons cette différence que par la déduction que le *Moniteur* aurait faite de l'impôt du dixième, tandis que les bulletins de la Compagnie donnent les recettes totales sans déduction.

(1) Le *Moniteur* fait ressortir une diminution kilométrique de 4 1/2 0/0; cela doit venir de ce que, pour 1853, on n'a pas retranché l'impôt du dixième, et que pour 1854 on l'a déduit.

(2) Ouverture de Chalon à Lyon, pour les voyageurs, le 10 juillet.

(1) Ouverture de la petite vitesse sur Chalon à Lyon le 31 août.

(2) Le trafic des marchandises est en progrès notable sur la ligne de Lyon; toutefois, il n'a pas encore la même importance que sur d'autres chemins.

Les transports de marchandises entrent dans les recettes totales pour
60 0/0 sur le Havre,
59.6 0/0 sur Orléans,
57.2 0/0 sur le Nord,
55.9 0/0 sur Strasbourg,
51 0/0 sur Rouen.
Il n'est que de 47.7 0/0 sur Lyon, et doit atteindre certainement 60 0/0 avant trois ans.

(3) Dans ce nombre, le tracé commun de Paris à Versailles (rive gauche) est compté deux fois, la première comme chemin de banlieue, la seconde comme fraction de la ligne principale. Voici les trois éléments dont se composent les 164 kilomètres :

De Paris à Versailles (r. d.).	23 kilom.
De Paris à Versailles (r. g.)	17
De Paris à la Loupe.	124
Ensemble .	164 kilom.

Soit, par kilomètre, 30,316 fr.

En 1854, le réseau s'est augmenté;

1° Le 12 février, de la section de la Loupe à Nogent-le-Rotrou, 25 kilomètres;

2° Le 28 mai, de la section de Nogent-le-Rotrou au Mans, 64 kilomètres.

La longueur moyenne est ainsi de 214 kilomètres, et non pas 200 comme le *Moniteur* l'a publié et comme nous l'avons reproduit d'après lui. Les recettes totales de ce réseau ainsi étendu se sont élevées, pour les neuf premiers mois de 1854, à . . . . 5,363,820 f.

soit, par kilomètre, à 25,064 fr.

D'où il résulterait, en faveur de 1854, une augmentation de . . 891,949 pour le réseau, et une diminution de 5,252 fr. par kilomètre.

Il est juste de faire remarquer que cette réduction du produit kilométrique n'est pas due seulement à l'ouverture de la section nouvelle du Mans, bien que le transport des marchandises n'ait pas pu y être organisé de suite, mais que les chemins de banlieue ont une forte part dans cette diminution.

Voici pour plus de clarté la décomposition des produits kilométriques de chacun des trois chemins dont se compose le réseau de l'Ouest, pour le troisième trimestre de 1853 et 1854:

	1853.	1854.	Diminution en 1854.	
			Totale	0/0
Rive droite	29,818	22,984	6,834	22.9
Rive gauche	23,312	19,912	3,400	14.5
Ouest . . .	8,303	7,336	967	11.6

En réalité, la ligne de l'Ouest est celle dont les prodnits kilométriques ont le moins baissé, nonobstant l'ouverture de la section du Mans et l'organisation tardivo du service des marchandises. Aussi l'influence de cette cause est manifesto lorsqu'on analyse les produits mensuels kilométriques de la grande ligne pendant le 3e trimestre.

	Grande vitesse.		Petite vitesse.		Total.	
	1853.	1854	1853	1854	1853	1854.
Juillet . .	1,616	1,372	924	845	2,540	2,217
Août. . .	1,890	1,593	936	862	2,826	2,455
Septembre	1,955	1,650	982	1,014	2,937	2,664

Le développement des transports à petite vitesse, à mesure que lo service s'organise sur la ligne du Mans, que les habitudes se créent, que los détournements s'opèrent, est des plus remarquables; déjà les recettes kilométriques de la petite vitesse, inférieures en juillet et août à celles des mois correspondants de 1853, non-seulement atteignent le pair en septembre, mais le dépassent. Ce mouvement nes'arrêtera pas, on peut et l'on doit l'espérer. Il en est de l'Ouest, en effet, comme du centre de la France (voir plus haut nos observations sur Orléans): le développement de la richesse locale et de l'expédition des produits du sol précède l'activité de la circulation des voyageurs; mais s'il la précède et la prépare, il en est la source la plus féconde comme la plus durable.

MÉDITERRANÉE.

Des circonstances tout exceptionnelles et de nature à ne pas se reproduire ont malheureusement affecté en 1854 les recettes du chemin de fer de la Méditerranée et dérangé toutes les prévisions que l'on avait pu faire antérieurement.

Durant les six premiers mois de l'année, le nombre de kilomètres en exploitation étant le même en 1854 qu'en 1853, soit 294 (1), les produits bruts, qui étaient dans le 1er semestre de 1853 de . . . . 3,817,316 fr. s'élèvent en 1854, d'après le *Moniteur*, et pour la même période, à 4,920,037

Soit une augmentation de. 1,102,721 fr. ou 28 8 0/0.

Le produit kilométrique de 1854 s'élevait donc pour le 1er semestre à 16,734 fr.; or les recettes du 1er semestre ne représentant en général que les 5/7 de la recette annuelle, on pouvait compter pour tout l'exercice sur un produit d'au moins 40,000 fr. par kilomètre, qui dépassait nos prévisions du mois de juillet, (2) trouvées cependant exagérées par la Compagnie.

Le choléra est venu déranger nos calculs; mais en bonne justice, pouvions-nous compter sur lui et sur les ravages qu'il a causés dans le Midi, arrêtant les affaires, dispersant la population et rendant impossibles les voyages les plus urgents? C'est au choléra seul que l'on doit attribuer les mauvais résultats du troisième trimestre pour l'ancien réseau de la Méditerranée, comme on peut le voir par la comparaison de chacun des mois.

	1853.	1854.
Juillet	921,227	936,967 fr.
Août	819,219	733,304
Septembre (3) .	865,108	757,407
Totaux. .	2,605,554	2,427,678

L'augmentation de 1,100,000 fr. obtenue pendant le 1er semestre est remplacée dans le 3e trimestre par une réduction de 177,876 fr. Mais la cause, nous le répétons, est trop accidentelle pour être durable; déjà, en effet, elle a cessé et aussitôt les recottes ont repris le pair. Avant quinze jours sans doute, nous constaterons des augmentations semblables à celles du commencement do l'année. Les résultats de l'exercice courant seront, il est vrai, affectés par la crise épidémique, dont nous venons de faire ressortir les conséquences; mais cela n'infirme en rien la valeur intrinsèque du chemin de la Méditerranée, ni ne doit influer sur son avenir.

La section de Valence à Avignon, ouverte précisément au début de la maladie (le 27 juin), n'a pas été plus épargnée par elle que l'ancien réseau. Voyons cependant ce qu'elle a produit et si ses résultats, dans des circonstances aussi malheureuses, s'éloignent beaucoup de ceux que nous avons annoncés.

Dans nos calculs du 8 juillet, déjà cités, nous estimions les recettes brutes du chemin d'Avignon à Lyon *pour l'année 1856*, à 40,000 fr. par kilomètre, pour le double mouvement des voyageurs et de la marchandise. Or, en 1854 et pour les trois mois écoulés, malgré les événements que l'on connaît, le chemin n'allant pas à Lyon, mais s'arrêtant à Valence (125 kilomètres) et le service de la marchandise n'étant pas organisé, sauf pour quelques maringottes et les transports spéciaux do la guerre, voici ce que la section de Valence à Avignon a produit:

	Voyageurs.	Petite vitesse.	Totaux.
Juillet, et trois jours de juin,	224,509f	39,345f	263,854f
Août,	170,981	37,011	207,992
Septembre,	171,580	73,288	244,868
	567,070	149,644	716,714
Soit par kilom. pour 3 mois,	4,537	1,197	5,734

Ces résultats ne seront pas trouvés défavorables, si l'on tient compte des circonstances qui n'ont pas permis do les développer. La non-organisation du service des marchandises a privé à elle seule la Compagnie de recettes qui n'eussent pas été moindres que celles des voyageurs. Or, si, par hypothèse, on suppose cette organisation faite dès le premier jour, on aura, en doublant le produit des voyageurs (1), une recette kilométrique de 9,000 fr. environ pour le trimestre, ce qui représente environ 32,000 fr. pour l'année. De ce chiffre à celui de 40,000 fr., que nous avons prévu *pour 1856*, lorsque la ligne entière sera ouverte jusqu'à Lyon et raccordée avec la ligno de Paris, avec celle de Saint-Etienne et celle de Bordeaux, il n'y a rien qu'un progrès très-naturel à espérer.

Tont cela n'est que de l'avenir, sans doute, et n'ajoute pas un centime au revenu des actions pour cette année; mais quand nous étudions le mouvement des recettes sur un chemin de fer, ce n'est pas le présent seul que nous avons en vue, ce n'est pas le cours journalier de la Bourse qui nous préoccupe, c'est le futur; or, en ce qui concerne le chemin de la Méditerranée, les épreuves mêmes qu'il vient de traverser confirment, bien loin de les ébranler, toutes nos espérances. Seu-

(1) Le *Moniteur* a adopté le chiffre de 299 kilomètres; les bulletins de la Compagnie n'ont jamais porté que 294 kilomètres.

(2) Dans notre numéro du 8 juillet, le signataire de cet article évaluait les produits de l'ancien réseau d'Alais et Cette à Marseille, pour 1854, à 11 millions, soit à 37,410 fr. par kilomètre.

(3) Nous avons obtenu le chiffre des recettes de septembre par l'addition des sommes portées aux bulletins hebdomadaires; les deux autres mois nous ont été fournis par la Compagnie.

(1) Ce doublement est au-dessous de la vérité. Sur l'ancien réseau, les recettes des marchandises excèdent de beaucoup celles des voyageurs. En 1853, par exemple, les voyageurs ont produit. . 3,971,129 f. et les marchandises. . . . . 4,970,363 ou 25 0/0 de plus pour les marchandises.

lement, nous le répétons, ce ne sont que des espérances; mais, en même temps, si l'on aurait tort de les prendre pour base de spéculations actuelles, nous croyons qu'il est sage d'en tenir compte pour des placements à long terme.

SAINT-GERMAIN.

Le *Moniteur* a publié les recettes spéciales de l'exploitation des chemins de fer de Saint-Germain et d'Auteuil, déduction faite des redevances payées à la Compagnie par les chemins de Rouen et de l'Ouest. Dans le tableau que nous avons publié, au contraire, ces produits sont confondus. Pour plus d'informations, nous allons mettre les résultats de ce double système sous les yeux de nos lecteurs.

Suivant le *Moniteur*, les recettes de l'exploitation pour les neuf premiers mois de 1853 auraient été de. . . . 1,298,568 f.
Celles de la même période de 1854, de. 1,702,211

Soit une augmentation de. 403,643

L'ouverture du chemin d'Auteuil, à la date du 2 mai 1854, a porté le nombre moyen de kilomètres exploités en 1854 à 29, contre 26 en 1853. Par suite, les produits kilométriques seraient :
Pour 1853, de. . . . . . . 49,945 f.
Pour 1854, de. 58,696

Soit une augmentation en 1854 de 17.52 0/0, qui prouverait que l'ouverture du chemin d'Auteuil n'a pas porté atteinte aux revenus spéciaux de la ligne de Saint-Germain, mais en a au contraire élevé la moyenne, malgré le mauvais temps qui a régné jusqu'au 15 juillet.

En confondant ensemble les recettes de l'exploitation de Saint-Germain et d'Auteuil et les redevances payées par les Compagnies de l'Ouest et de Rouen, l'augmentation kilométrique est moins forte.

D'après les bulletins de la Compagnie, publiés chaque mois, les recettes totales des trois premiers trimestres de 1853 se sont élevées à. . . . . 2,125,396 fr.
et en 1854 à. 2,536,014

L'augmentation n'est plus que de. 410,618

En rapprochant cette somme de celle des recettes spéciales de l'exploitation, on voit que les redevances ne se sont élevées que de 7,000 fr. environ, et que tout le surplus de l'accroissement des produits est dû entièrement à l'exploitation des tronçons que possède la Compagnie.

Les progrès des chemins de banlieue de Saint-Germain et d'Auteuil paraîtront d'autant plus remarquables, si on les rapproche du mouvement décroissant constaté sur les deux chemins de banlieue de Paris à Versailles.

GRAND-CENTRAL.

Les renseignements ne sont pas bien complets ni très rigoureux pour les chemins de Rhône-et-Loire, rachetés et exploités par le Grand-Central. Les anciennes Compagnies ne tenaient pas leurs comptes de recettes par jour ni par mois, et les produits de natures diverses étaient parfois confondus, ce qui nuit à l'exactitude de la comparaison trimestrielle entre les deux exercices.

Cette circonstance pouvant jeter du doute sur les chiffres que nous avons donnés, nous adoptons ceux du *Moniteur* et nous trouvons, en confondant toutes les recettes :
Pour les neuf premiers mois de 1853. . . . . 5,685,883 fr.
Et en 1854. 6,898,033

Soit une augmentation, en 1854, de. 1,212,150
ou de 21.32 0/0.

Les travaux de reconstruction des chemins de Rhône-et-Loire sont commencés; on doit s'attendre à ce que leurs exigences et leurs difficultés ralentissent un peu le développement des recettes, mais ce sera seulement pour quelques années, et, après ce délai, on les verra croître dans une proportion dont les progrès actuels ne peuvent donner une idée exacte.

MIDI. — BORDEAUX A LA TESTE.

La Compagnie des chemins de fer du Midi ne pourra pas ouvrir avant une semaine la première partie du chemin de Bayonne, et la section de Bordeaux à Langon reste toujours inachevée faute de rails. Nous ne comptions donc pas avoir à parler des recettes de cette Compagnie, mais le *Moniteur* fait connaître les produits du chemin de Bordeaux à la Teste, affermée par la Compagnie du Midi; c'est une bonne fortune pour nous d'avoir à constater là encore l'influence d'une bonne exploitation et du remplacement d'une voie ancienne et d'un matériel défectueux par des rails neufs, bien posés, et par d'excellentes machines.

D'après le *Moniteur*, le chemin de Bordeaux à la Teste, de 53 kilomètres de longueur, a produit brut dans les neuf premiers mois de 1853. . . . . 263,389 fr.
ou 4,970 fr. par kilomètre.

En 1854, la Compagnie du Midi lui a fait produire. . . . 353,969
ou 6,678 fr. par kilomètre, soit une augmentation de 34.36 0/0 (1).

On sait que le prix de ferme à payer par le Midi à l'ancienne Société de Bordeaux à la Teste se borne au partage des bénéfices excédant l'intérêt à 5 0/0 des sommes à dépenser tant pour la réfection du chemin de Bordeaux à la Teste que pour la construction du chemin de Bordeaux à Bayonne. Ce n'est pas là un prix bien élevé; nous désirons cependant qu'il représente un beau dividende pour les anciens actionnaires; les nouveaux en auront un bien plus brillant encore.

CHEMIN DE CEINTURE.

Le chemin de Ceinture n'a pas été construit par des actionnaires spéciaux qui en attendent des revenus, mais par l'Etat et par les Compagnies de Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans, dont il relie les gares. Ce sont des services qu'on lui demande, des économies de temps et de frais de camionnage, et rien de plus. Si donc le mouvement de la circulation sur ce chemin n'intéresse pas certains capitalistes en particulier, il n'est pas moins important au point de vue de l'intérêt général et de l'étude des progrès de la circulation par chemins de fer, de constater le trafic du chemin de Ceinture.

En 1853, pour une longueur de 6 kilomètres entre la gare de Rouen et celle de Strasbourg, le produit brut, en neuf mois, a été de. . . . . 101,115 fr.
ou 16,852 fr. par kilomètre.

En 1854, pour une longueur moyenne de 14 kilomètres, le produit brut a été de. 365,405
ou 26,100 fr. par kilomètre.
Soit une augmentation de 54.87 0/0.

Si les tarifs du chemin de Ceinture n'étaient pas aussi élevés et représentaient seulement les frais d'entretien et de dépréciation, le trafic déjà très-actif qu'il reçoit serait beaucoup plus considérable. Tel qu'il est, cependant, il atteint, suivant un article publié par M. J. Burat, dans le *Constitutionnel*, 1,300 tonnes par jour et pourrait facilement s'élever à 3,000 si les péages étaient remaniés.

Ce chemin ne doit pas d'ailleurs servir seulement aux marchandises, il doit être fréquenté également par les voyageurs et fonctionner comme le chemin de ceinture de la rive gauche de Londres. Jusqu'ici on ne s'est pas occupé de cette organisation, parce qu'il restait quelques travaux à faire dans les tranchées aux abords des souterrains. Mais maintenant que la ligne est complètement terminée, nous devons compter sur la prompte ouverture au public.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) Au moment où nous écrivons, l'augmentation hebdomadaire atteint le chiffre de 100 0/0, c'est-à-dire que les recettes sont doubles de celles de l'année dernière.

Errata.

Il s'est glissé quelques erreurs typographiques, dans nos derniers tableaux de Recettes trimestrielles et des neuf premiers mois de l'année.

Nous les relevons ici :

TABLEAU DU 3e TRIMESTRE.

Recettes brutes totales :

OUEST. Versailles, rive gauche, produit par kilom. en 1854, 19,912.

OUEST. Kilom. expl. en moyenne en 1853, 124.

Petite vitesse.

EST. 1854. Recettes totales, 3,893,802. Produit par kilom, 4,754. Pour cent, par kilom. en plus, 16,5.

Id. Produit kilométrique en 1853, 8,303.

TABLEAU DES NEUF PREMIERS MOIS.

Grande vitesse :

EST. Recettes totales 1853, 11 millions au lieu de 41.

ORLÉANS. Produit kilométrique 1853, 14,874. Pour cent par kilom., 3,4 en moins, au lieu de 28,3 en plus.

Recettes brutes totales :

OUEST. 214 kilom. expl. en 1854. Produit par kilom. 1854, 25,064.

EST. 797 kilom. expl. Produit kilom. en 1854, 30,428.

Id. Recettes totale 1853, 20 millions au lieu de 29. Pour cent par kilom. en plus, 17,6 au lieu de 19,3.

Chemin de fer de Moulins à Montluçon.

En annonçant, la semaine dernière, la concession du chemin de fer de Montluçon à Moulins, nous avons signalé une clause de la convention du 16 octobre qui réservait au gouvernement la faculté, ou de mettre la Compagnie de Montluçon *en mesure* d'exécuter les prolongements de son chemin, ou de les concéder à une autre Compagnie, en rachetant dans ce cas le chemin de Montluçon sur la base des sommes utilement dépensées pour son établissement avec l'intérêt à 4 0/0.

En parlant de cette disposition toute nouvelle, nous avons cru devoir ajouter qu'il devait être bien entendu, nonobstant le silence de la convention, que la faculté de rachat ne serait exercée que dans le cas où la Compagnie de Moulins serait dans l'impuissance d'exécuter les prolongements.

Un *errata*, publié au *Moniteur* du 30 novembre, semble justifier l'interprétation que nous avons donnée à l'art. 3 de la convention du 16 octobre. Cet *errata* est ainsi conçu :

« Une erreur s'est glissée dans la reproduction de la convention relative à la concession du chemin de fer de Montluçon à Moulins, publiée dans le *Moniteur* du 25 novembre courant.

» Ainsi, à l'art. 3 de cette convention, au lieu de :

« Il (le gouvernement) aura la faculté *ou* de » mettre la Compagnie *en mesure* d'exécuter ce » prolongement aux clauses et conditions de la » présente concession, ou de racheter la ligne » principale de Montluçon à Moulins, » lisez : — « Il aura la faculté de mettre la Compagnie » *en demeure* d'exécuter ce prolongement aux » clauses et conditions de la présente conces- » sion, ou de racheter, etc. »

Nous disons que cet errata *semble* justifier notre interprétation, parce qu'en effet si l'esprit qui l'a dicté implique bien que le rachat n'aura lieu qu'en cas d'impuissance de la Compagnie d'exécuter les prolongements, l'emploi, dans la phrase rectifiée, de la conjonction *ou* laisse au gouvernement la faculté de choisir à son gré entre la mise en demeure de la Compagnie, et le rachat pur et simple pour exécuter lui-même ou concéder à une autre Compagnie.

Sans doute, l'esprit de justice qui anime le gouvernement est une garantie contre l'exercice rigoureux de ce droit, mais la nouvelle rédaction de l'art. 3 le lui réserve tout aussi bien que l'ancienne; et puisque l'on a considéré comme utile, pour sauvegarder l'avenir et donner aux actionnaires futurs de la Compagnie une sécurité entière, de publier un *errata*, il eût peut-être été préférable de le rédiger autrement, et de dire, par exemple :

« Il aura la faculté de mettre la Compa- » gnie en demeure d'exécuter ce prolonge- » ment, etc., *et à défaut* par ladite Compa- » gnie d'accepter la concession nouvelle ou » d'en remplir les obligations dans les délais » prescrits, de racheter, etc. »

Cette rédaction, si on l'eût adoptée, eût très-clairement subordonné le rachat à la mise en demeure, qui devenait dès lors *obligatoire* au lieu d'être seulement *facultative*.

Ce n'est là, sans doute, qu'une question de mots peu importante lorsque l'on traite avec le gouvernement, qui s'en tient moins à la lettre des contrats qu'à leur esprit : aussi n'aurions-nous pas fait cette observation si le *Moniteur* n'avait donné aux mots une valeur nouvelle par la rectification qu'il leur a fait subir.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Concession d'un embranchement de chemin de fer de l'usine de Bourdon (commune de Clermont) au Grand-Central.

Un décret en date du 28 octobre, inséré au *Moniteur* du 3 novembre, approuve la convention passée, le 27 octobre, entre M. le ministre des travaux publics et M. J. F. Prieul-Herbet, gérant de la Société Herbet et Cᵉ, dont le siége est établi à Bourdon, commune de Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), pour la concession d'un chemin de fer *particulier* d'embranchement, destiné à relier l'usine de Bourdon aux voies de fer de la ligne de Clermont à Lempdes, appartenant au réseau du Grand-Central.

L'usine de Bourdon est, à ce que nous supposons, de création récente, et doit se composer d'ateliers de construction de machines et de matériel de chemins de fer. L'influence du Grand-Central ne tarde pas, on le voit, à faire sentir ses effets ; déjà elle dote Clermont d'un atelier de construction assez important pour que l'expédition de ses produits rende d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer et l'expropriation des propriétés qu'il traverse. Cet atelier, ce n'est pas pour le Grand-Central seul qu'il travaille ou qu'il travaillera, mais pour tout le monde, mais pour l'industrie locale, qu'il va développer et pourvoir de toutes les ressources de la mécanique. Une usine semblable représente un capital de plusieurs millions, emploie des centaines d'ouvriers, c'est-à-dire que le pays où elle est créée a déjà une certaine activité manufacturière et possède en outre de nombreux éléments d'avenir. Ce qui se produit en ce moment, nous sommes heureux de l'avoir prévu dès l'origine, et plus heureux encore de le voir se réaliser aussi promptement.

AD. BLAISE (des Vosges).

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — L'assemblée est ajournée.

NAPLES A CASTELLAMARE. — Assemblée le 15 novembre au siége social.

APPELS DE FONDS.

EST. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir ses actionnaires, souscripteurs des 125,000 obligations en émission, que les lettres annonçant la part afférente de chacun dans cette émission, ont été mises à la poste à leur adresse. Elle invite ceux de MM. les souscripteurs qui n'auraient pas reçu leur lettre à venir en réclamer un duplicata à la Compagnie d'ici au 10 novembre. Elle leur rappelle que le premier versement doit être fait du jeudi 2 au samedi 11 novembre, à trois heures, et que ceux qui n'auraient pas effectué ce premier versement à cette date seraient déchus et forclos.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 75 fr. avant le 1ᵉʳ novembre.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Appel de 50 fr., 25 octobre, ou bien au 1ᵉʳ janvier, à condition de payer l'intérêt 4 0/0.

Échange des titres provisoires nominatifs contre des titres au porteur, en même temps que le versement.

Dépôt gratuit des titres.

CRÉDIT MOBILIER. — MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui ont eu recours à la Société du Crédit mobilier, pour effectuer leurs versements, sont prévenus que le délai fixé au 20 octobre pour le remboursement de ces avances, est prorogé de six mois.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 50 fr. sur les 1,459 actions qui n'ont pas effectué le versement appelé le 15 mai.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

ORLÉANS. — 1ᵉʳ octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — 1ᵉʳ novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles à fr. 75. Obligations de Bâle, 1ᵉʳ octobre, intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1ᵉʳ octobre.

OUEST. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions. 1ᵉʳ octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

Dépôt des titres à partir du 20 courant.

ST-GERMAIN. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

ANVERS A ROTTERDAM. — 4 octobre, intérêts

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1ᵉʳ octobre, intérêts.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts 4 0/0.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PALAIS DE L'INDUSTRIE. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

GAZ D'AMIENS. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Voir aux appels de fonds pour l'échange des titres.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

TARRAGONE A REUS. — Emission d'obligations 3 0/0 à 250 fr. Remboursement à 500 fr.

C. DEVINA.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités.	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités.	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS	22—28 oct.	1116	849,078	760	1158	960,432	820	9.0	»
NORD	22—28 —	710	804,783	1,133	710	830,528	1,169	3.1	»
ROUEN	22—28 —	138	225,505	1,634	138	223,028	1,616	»	1.1
HAVRE	22—28 —	91	103,244	1,134	91	97,637	1,072	»	5.4
EST	22—28 —	783	589,749	753	847	730,206	862	14.4	»
LYON	22—28 —	383	446,914	1,166	507	674,435	1,330	14.0	»
OUEST — Ouest	23—29 —	110	75,274	684	212	133,637	776	7.8	»
OUEST — Versailles r. d.	23—29 —	23	28,725	1,248	23	25,001	1,087	»	14.7
OUEST — Versailles r. g.	23—29 —	17	17,442	1,026	17	16,963	997	»	3.0
MÉDITERRANÉE.(1)	15—21 —	294	195,388	664	294	206,475	702	5.7	»
— VALENCE	15—21 —	»	»	»	125	76,313	610	»	»
GRAND-CENTRAL	15—21 —	150	165,742	1,104	150	199,890	1,332	20.6	»

(1) Ancien réseau.

Forges.

SAINT-DIZIER. — 26 octobre.

Divers marchés de fonte pour affinage viennent d'être traités; les uns sont à livrer avant la fin de décembre, les autres ont leur livraison prolongée jusqu'en 1855.

Les fontes pour fusion ont eu une meilleure tenue. Il a été opéré à 187 fr. 50 pris à Saint-Dizier.

D'après les derniers résultats des ventes de bois, il était facile de prévoir celui des adjudications subséquentes: à Commercy le 19, et à Verdun le 23, les maîtres de forges ont acheté à raison de 16 à 17 fr. le mètre cube de charbon en halle. Ces taillis sont de bonne essence. Ce sont à peu près les dernières ventes dans le rayon d'approvisionnement des usines de notre groupe; il reste seulement à vendre à Commercy et dans les inspections des Vosges.

Les ordres abondent aux usines à laminoirs, avec demande d'une prompte exécution. Le roulement de ces forges est poussé autant que possible. Les prix de vente sont de 325 fr.; pour des marchés importants on a fait 320 fr. Rendu en gare, à Paris, on paie 339 fr.

La demande des fers battus à la houille offre plus d'animation; le Nord a envoyé passablement de commandes. Un producteur s'est refusé à traiter au-dessous de 325 fr. pour un marché d'une certaine valeur.

La chainerie est en bonne position. Cet article est recherché, on a reçu bon nombre de commissions. Une maison cote 64 fr. les numéros mélangés franco pour Paris; pour être exacts, nous devons dire qu'on a vendu à bien meilleur marché; mais, malgré la différence de prix, sa belle fabrication lui fait accorder le plus souvent la préférence.

PARIS.

Cette semaine la vente est assez active, et la demande s'applique à tous les échantillons courants, plats, ronds et carrés. Les cornières ont une demande si abondante que plusieurs établissements suffisent à peine. Les fers laminés de fonte au bois font, sur commande, 330 fr. rendu en gare; en magasin, 340 fr. Les fers de fonte au coke valent en entrepôt 10 fr. de moins que les précédents.

La machine à la houille vaut, par continuation, de 340 à 350 fr. Il y a eu un peu de reprise sur les fils de fer. On cote les fils clairs au bois 4 fr. 30 le n° 1 en première qualité, le fil recuit id. 4 fr. 10.

On nous mande d'Angleterre : l'acier à ressort se vend 575 à 600 fr.; mais les autres sortes ont haussé et se cotent actuellement : acier de Suède, 437 fr. 50 à 450 fr.; id. en fagot, 462 fr. 50 à 500 fr.

Le stock de la fonte pour deuxième fusion était, au 1er septembre, de 11,900 quintaux métriques; d'après la dernière situation des entrepôts publiée par le journal officiel d'hier, il n'existait plus au 1er octobre que 10,000 quintaux; c'est donc une réduction de 1,900 quintaux en faveur du mois dernier.

La diminution du stock contrebalance le poids de la baisse. Les cours de Glascow ont peine à passer 100 fr.; le fret pour Rouen est de 17 fr. 85 par 1.000 kil.

Des transactions ont eu lieu à 200 fr. fonte française, 210 215 fr. fonte écossaise.

Cuivre. — Notre correspondance de Londres nous signale une baisse de 100 fr. par tonne sur le cuivre d'Amérique, qui se cote 3,000 fr. la tonne; les autres sortes n'ont aucunement varié.

Amsterdam et Rotterdam tiennent des prix élevés. On fait 72 fl. 1/2 le Drontheim; 80 fl. le Paschkoff.

Voici la cote de Paris :

Cuivre de Russie, 320 335 fr.; d'Angleterre, 315 320 fr.; du Chili, 295 fr.; de Suède, 317 fr. 50, 322 fr. 50; minerai Corocoro, 325 327 fr.; cuivre laminé jaune, 320 fr.; id. rouge, 350 355 fr. les 100 kil.

Etain. — Sur le marché de la Hollande, la position de ce métal se prononce toujours en faveur. Londres a subi cette impulsion; l'étain anglais a haussé de 75 fr. par tonne à l'usine; les étains étrangers sont rares.

La Bourse de Paris a augmenté pour certaines sortes. L'étain anglais est à 307 310 fr., l'étain des Détroits à 303 305 fr., le Banca 305 310 fr.

Plomb. — Il s'est encore traité quelques affaires à l'entrepôt de Marseille à raison de 52 fr. 25 et 52 fr. 50.

A Londres, le marché est actif et les vendeurs tiennent fermes.

A Paris, la cote est sans variation : Plomb de France et d'Espagne, 65 fr.; laminé, 75 fr.

Zinc. — Nous n'avons qu'à confirmer les dernières nouvelles des places de l'Allemagne. Les avis de ces marchés ont relevé la situation de l'article en Angleterre. On a fait des marchés à 375 et 387 fr. 50 la tonne, et les déten-

teurs ne vendent plus, dans l'attente d'une plus grande amélioration.

Les cours de Paris se sont ressenti de cette influence. Le zinc brut est monté rapidement à 63 et 64 fr. Le zinc de la Vieille-Montagne est coté à 66 fr.; le zinc laminé à 70 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 23 octobre :

Le commerce des fontes et des fers continue à être assez satisfaisant. La réserve des acheteurs lui enlève une partie de l'activité qu'il pourrait avoir; cependant les détenteurs tiennent bon. Il est à remarquer que la demande de l'étranger et des colonies est très bornée.

Dans les premiers jours de la semaine, les gueuses d'Ecosse restaient à peu près les mêmes, mais à la clôture les prix sont devenus plus favorables à l'acheteur. On cote : numéros mélangés, rendus à bord à Glascow, de 101 fr. 25 à 101 fr. 85; et n° 1, bonnes marques, de 103 fr. 10 à 104 fr. 35.

L'exportation des fers en barres du pays de Galles a considérablement diminué, et les barres du Staffordshire sont moins fermes. La tôle simple a subi une baisse : on la fait de 325 à 350 fr. Les autres sortes de fers sans changement.

Glasgow, 21 octobre :

Cours du jour : Numéros mélangés, 11 fr. 85; n° 1, bonnes marques, 103 fr. 75; n° 3, 100 f. 60. Peu d'affaires.

— Les charbons restent en même situation. Nous n'avons rien à changer au bulletin de même qu'aux cours du fret publiés dans notre dernier numéro.

— Aux Ticketings, à Swanser, mardi dernier, la Compagnie minière de Cobre a vendu 5,063 tonnes de minerai à très bon prix.

BOIS.

Les coupes des bois de Lentille et Puelmontier, vendues à Paris, ont été prises à 60,000 f. par un marchand de bois de l'Aube, fournisseur de la marine. La mise à prix était de 70,000 fr. Ce sont, nous dit-on, des solives de 7 à 7 fr. 50.

Les ventes de Bar-sur-Aube se sont faites aussi à des prix élevés pour la localité. La futaie, quoique y étant de mauvaise qualité, a obtenu de 4 à 5 fr.

Dans le Jura, les acquisitions se sont faites dans les prix de l'an dernier; dans certaines localités les sapins se sont même vendus plus cher.

On fait le bon entrevous 110 f., le bel échantillon 160 fr. Les détenteurs tiennent ferme. Les ports de Bar et de Ligny sont à peu près vides. Saint-Dizier et Vitry ont encore quelques lots qu'on refuse de vendre sans bonification.

Il nous revient de Nancy et de Paris que le sapin est en hausse de 5 et 10 0/0.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Société anonyme du Phœnix.

MM. les actionnaires de la Société anonyme du *Phœnix* (métallurgique), à Eschweiler-Aue, sont convoqués à une assemblée extraordinaire qui aura lieu le lundi 20 novembre courant, à deux heures de relevée, à l'établissement d'Eschweiler-Aue.

Eschweiler-Aue, près Aix-la-Chapelle, Le 29 novembre 1854.

LA DIRECTION.

Pour satisfaire au désir exprimé dans la dernière assemblée générale, la direction, dans le but de tenir MM. les actionnaires au courant de la marche et des progrès de la Société, a l'avantage de les informer :

1° Que le nouvel établissement créé à Ruhrort pour la fabrication du fer est en activité, et que déjà la fabrication des rails, à raison de 50 tonnes par jour, y a été commencée;

2° Que les commandes aux beaux prix de l'exercice dernier affluent;

3° Que les cinq hauts-fourneaux, qui ont été successivement mis en feu, produisent déjà 75 tonnes par jour, et que dans peu ce chiffre sera élevé à 100 tonnes;

4° Que la fonte obtenue est d'une qualité supérieure et son prix de revient de beaucoup au-dessous du cours élevé auquel la Société a acheté jusqu'à présent cette matière première en Belgique;

5° Que, dès aujourd'hui, la Société n'aura plus besoin d'acheter des fontes étrangères et que les résultats des inventaires doivent se ressentir de ces avantages.

Délibéré en réunion de la direction le 28 octobre 1854.

Le Président,

ANDRÉ KOECHLIN.

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Ce

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. I. L., à Thann. — N° 1, oui. — N° 2, l'année prochaine. — N° 3, les données ne sont pas encore suffisantes pour le déterminer.

M. P. S., à Amiens. — N° 1, il n'y a pas de marché pour la réalisation. — N° 2, la réponse d'événements politiques qu'on ne peut prévoir. — N° 3, dans le doute gardez, puisque la valeur est bonne en elle-même.

M. B. E., à Saint-Quentin. — N° 1, environ 25 fr. pour l'année, y compris le dividende et l'intérêt. — N° 2, mobilier. — N° 3, on n'a pas encore de données suffisantes pour le déterminer. — N° 4, sans doute l'année prochaine.

M. M. et T., à Rennes. — N° 1, certainement, quand il sera en exploitation. — N° 2, la dépense dépend de l'époque où la ligne sera terminée. — N° 3, plutôt vendre. — N° 4, ce n'est pas probable. — N° 5, c'est à craindre. — N° 6, cela ne peut pas tarder beaucoup.

M. L., à Vitry. — N° 1, il est peu probable qu'il n'y en ait pas du tout, et par conséquent, ce serait être inconséquent que de la déterminer. — N° 6, cela dépend à la fois des événements politiques et de l'activité de la construction de la ligne. — N°s 7 et 8, vous demandez là des appréciations impossibles, parce que les éléments ne dépendent pas de nous. — N° 9, Lyon.

M. M., à Valenciennes. — N° 1, non. — N° 2, 25 fr. — N° 3, très-beau, mais impossible à déterminer. — N° 4, oui, si les événements politiques sont favorables. — N° 5, oui, avec la fusion.

M. M., à Bordeaux. — N° 1, abstenez-vous en ce moment; si vous ne voulez pas attendre, prenez Lyon, Victor-Emmanuel.

M. C. D., à Saumur. — N° 1, c'est probable. — N° 2, c'est convenu. — N° 3, Docks, Palais, Saint-Germain, Foncier. — N° 4, Orléans, Nord, Est ancien, Lyon, Méditerranée, Mobilier. — N° 5, non. — N° 6, non. — N° 7, gardez les Rouen. — N° 8, non, à cause du revenu de cette année. — N° 9, non.

M. Q. à Nantes. — N° 1, oui. — N° 2, Orléans, Nord, Lyon. — N° 2, Midi, Grand-Central.

M. D. M., à Angoulême. — N° 1, environ 15 0/0 — N° 2, le dividende sera connu fin janvier.

M. X., à Quimper. — N° 1, c'est certainement une des plus belles affaires de houilles de France. — N° 2, l'avenir de cette opération est magnifique. — N° 3, nous tâcherons de vous en donner quelques-unes; mais nous ne devons pas favoriser certains de nos clients au dépens des autres. — N° 4, envoyez les fonds.

Mme Ve M., à Rennes. — Elle est organisée, et les progrès qu'elle fait peuvent être constatés par les recettes chaque semaine.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 22 au 28 octobre 1854.

88,792 voyageurs	300,339 06
Bagages, marchandises, etc.	521,189 11
TOTAL	830,528 17

Semaine correspondante de 1853.

104,023 voyageurs	354,455 80
Bagages, marchandises, etc.	450,320 65
PRODUIT total	804,785 45

Recette totale du 1er janvier au 28 octobre

1854	32,783,443 64
1853	28,803,510 58
DIFFÉRENCE	3,979,933 06

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 22 au 23 octobre 1854.

19,291 voyageurs	97,208 15
Bagages, marchandises, etc.	125,820 05
TOTAL de la semaine	223,028 20
Semaine correspondante de 1853	225 505 40
TOTAL de l'exercice courant	4,298,035 45
Exercice correspondant de 1853	4.451.468 85

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 22 au 28 octobre 1854.

13,236 voyageurs	37,976 25
Bagages, marchandises, etc.	59,661 60
TOTAL de la semaine	97,637 85
Semaine correspondante de 1853	103,241 60
TOTAL de l'exercice courant	882,502 55
TOTAL de l'exercice correspondant	908,652 65

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 22 au 28 octobre 1854.

Grande vitesse) 60,786 voyageurs	303,850 65
Petite vitesse) Bagages, marchand.	370,585 00
TOTAL de la semaine	674,435 65
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	18,913,198 90
TOTAL	19,587,634 55
Semaine correspondante de 1853	446,914 15
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	16,551,765 97
TOTAL de l'exercice correspondant	16,998,680 12

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 22 au 28 octobre 1854.

Voyageurs	333,961 75
Bagages, marchandises, etc.	626.470 51
TOTAL	960,432 26
Semaine correspondante de 1853	849.078 85
Différence en faveur de 1854	111.353 41
Recettes du 1er janvier au 28 octobre	36,770,496 84
Recette correspondante de 1853	30,211,191 49
Différence en faveur de 1854	6,559.305 35

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 43e semaine.

Du 22 au 28 octobre 1854.

Voyageurs	309,216 88
Marchandises	420,989 64
TOTAL de la semaine	730,206 52
Recettes antérieures	26,297,936 07
TOTAL GÉNÉRAL	27,028,142 59
42e semaine de 1854	730,206 52
Semaine correspondante de 1853	589,749 24
Différence en faveur de 1854	140,457 28
Exercice 1854	27,028,142 59
Id. 1853	23,667,300 79
Différence en faveur de 1854	3,360,841 80

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 22 au 28 octobre 1854

Voyageurs	14,120 10
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	18,357 50
TOTAL	32,477 60
Recettes antérieures	1,307,543 00
TOTAL	1,340,020 60

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 23 au 29 octobre 1854.

Ouest. — 12,446 voyageurs (gr. vitesse	65,904 40
(Petite vitesse)	67,733 10
TOTAL	133,637 50
Rive droite. — 28,478 voyageurs	25,001 55
Rive gauche — 22,516 voyageurs	16,963 35
TOTAL	175,602 40
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	75,274 08
Rive droite	28,725 65
Rive gauche	17,442 35
TOTAL	121,442 08

Recette totale du 1er janvier au 29 octobre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	6.310,314 97
Idem. — 1853	5,501,494 27

Chemin de fer de Lyon à la Méditerr

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 15 au 21 octobre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	89,251 50
Bagages et marchandises	117,223 80
TOTAL de la semaine	206 475 30
Semaine correspondante de 1853	195,388 75
Augmentation	11,086 55

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	50,313 28
Bagages et Marchandises	25,999 73
Total de la semaine	76,313 01
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	282,788 31
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	8,872,658 98
Recette correspondante de 1853	7,030,023 14
Augmentation	1,842,635 84

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 15 au 21 octobre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

22,083 voyageurs, grande vitesse	50,023 65
Petite vitesse	143,459 75
Services annexes	6,407 16
TOTAL	199,890 56

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	43 834 63
Petite vitesse	115,715 28
Services annexes	6,192 67
TOTAL	165,742 58

Recette totale du 1er janvier au 14 octobre

1854	7,530,932 69
1853	6,529,764 59

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'octobre 1854.

Voyageurs St-Germain	203,337		
id. Auteuil	196,858		
Total	400,195	Recettes.	216,641 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			89,694 18
		Total	306,335 48

Octobre 1853.

Voyageurs	221,0[illegible]	Recettes.	247,697 90
Différence en faveur de 1854			58,637 58

COMPARAISON :

Les dix mois de 1854 ont donné	2,841,349 13
La même période de 1853 a donné	2,373,094 44
Différence en faveur de 1854	468,254 69

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Octobre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	73,175	43,974 40	1,495 60	45,470 00
1853	57,303	26,704 25	594 50	27,298 75
En faveur de 1854	15,872	17,270 15	901 10	18,171 25

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Ajournement de l'assemblée générale. — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale, qui avait été fixée au mercredi 25 octobre courant, se trouve forcément ajournée, parce que le nombre des actions préalablement déposées, en exécution des statuts, n'est pas suffisant pour la validité des délibérations. Il sera fait une nouvelle convocation, pour laquelle les cartes délivrées jusqu'ici seront valables.

CHEMINS DE FER

DE L'EST,

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer le public que les 125,000 obligations émises en ce moment par la Compagnie, étant complétement souscrites par suite des demandes faites par MM. les actionnaires, la souscription a été close le 20 octobre, conformément aux avis donnés.

Aucune demande faite par le public non actionnaire n'a pu être et ne peut être admise.

CHEMIN DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE L'EST,

La Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir ses actionnaires, souscripteurs des 125,000 Obligations en émission, que les lettres annonçant la part afférente de chacun dans cette émission ont été mises à la poste à leur adresse. Elle invite ceux de MM. les souscripteurs qui n'auraient pas reçu leur lettre à venir en réclamer un duplicata à la Compagnie, d'ici au 10 novembre. Elle leur rappelle que le premier versement doit être fait du jeudi 2 au samedi 11 novembre, à trois heures, et que ceux qui n'auraient pas effectué ce premier versement à cette date seraient déchus et forclos.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Valence.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 75 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris du 1er octobre au 1er novembre 1854.

A partir du 1er novembre courant, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le President du Conseil d'administration,

Cte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Appel de 100 fr. par action. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, conformément à l'art. 15 des statuts de la Compagnie, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 6 janvier prochain.

Il sera bonifié, pour les paiements faits avant ce jour, un escompte au taux de 3 0/0 l'an.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, courra à partir du 6 janvier, sur tous les versements qui n'auront pas été effectués avant le 20 du même mois.

Les versements se feront à la caisse de l'Administration centrale, gare Saint-Lazare, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, les dimanches et fêtes exceptés.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

JULES COUTIN.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes ; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait sur les actions aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 25 octobre, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

A Paris, au siége de la Compagnie, 31, rue Lepelletier, de 10 à 2 heures.

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres définitifs *au porteur*, lesquels, à dater du 15 novembre, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts, à raison de 4 0/0 l'an, courront à partir du 25 octobre pour les versements effectués jusqu'au 15 novembre.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 5 janvier prochain; mais, dans ce cas, il tiendra compte à la Compagnie de l'intérêt de 4 0/0, à dater du 25 octobre.

Tout versement qui n'aurait pas été effectué au 5 janvier 1855 donnera lieu, à partir de cette époque, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende fixé de 12 fr. 50 par action est payé, à dater du 2 octobre 1854, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 à 3 heures.

COMPAGNIE

DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Paiement du semestre d'intérêt.

MM. les actionnaires qui ont satisfait au paiement des huit dixièmes appelés sur leurs actions, sont informés que le coupon d'intérêt (n° 2) du semestre échéant le 15 novembre courant, sera payé à partir dudit jour, à raison de 7 fr. 65 par action :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier de la Compagnie;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers de la Compagnie;

A Paris, chez MM. Hottinguer et Ce, banquiers de la Compagnie ;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon-street.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Directeur,

Signé : W. FRAISSE.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Décision de l'assemblée générale du 27 avril 1854.

Art. 1er. Les actionnaires qui auront effectué le versement de 50 fr. par action, appelé pour le 15 mai, jouiront de la faculté de libérer leurs actions à 200 fr., moyennant deux versements ultérieurs de 25 fr. chacun, à effectuer le 15 novembre et le 15 février prochains.

Les versements des 15 novembre et 15 février pourront être escomptés, à dater du 15 mai à 4 0/0 l'an.

Art. 2. La libération des actions aura lieu par l'échange de cinq certificats provisoires libérés de 200 fr. contre deux titres définitifs de 500 fr. complétement libérés.

Art. 3. Les actionnaires ne faisant pas usage de la facilité accordée par l'art. 1er, et dont l'intention est de verser jusqu'à 500 fr. sur leurs actions, n'auront pas de versement à effectuer le 15 novembre, et les appels subséquents sur leurs actions ne dépasseront jamais 50 fr. à la fois.

En continuant à être soumis aux dispositions des art. 10 à 15 des statuts, il leur restera pourtant le droit de se libérer à toute époque, en complétant leurs versements jusqu'à 500 fr.

En portant de nouveau à la connaissance de MM. les actionnaires la décision ci-dessus, on leur rappelle que le défaut de versement au 15 novembre entraînerait pour eux la perte du droit de libérer leurs actions à 200 fr.

Les versements seront reçus, du 10 au 15 novembre prochain, à la caisse sociale, à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, à Paris, où il sera délivré des bordereaux.

La somme de 25 fr. appelée se trouvera réduite à 20 fr. 60 par action, déduction faite des intérêts au 15 novembre sur les versements antérieurs.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas l'intention de faire le susdit versement sont invités à encaisser 2 fr. 50 c. par action pour intérêt de semestre échus le 10 juillet dernier, aux jours et lieux ci-dessus indiqués.

Bâle, le 15 octobre 1854.

Le Comité de direction du chemin de fer central Suisse.

CHEMINS DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Dépôt de titres au porteur. — MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que le dépôt des actions au porteur de la Compagnie est reçu gratuitement dans la caisse sociale, rue Laffitte, n° 23, de dix à deux heures, contre délivrance d'un récépissé nominatif.

Par ordre du Conseil d'administration.

LOUIS CORDIER.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE,

MM. les actionnaires sont prévenus que la seconde moitié du dividende de l'exercice 1853, soit 20 fr. par dixième, sera payée, à partir du 10 novembre, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15;

A Liége, chez MM. Nagelmakers et Cerfontaine, banquiers à Angleur, près Liége, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne ;

A Bruxelles, à la Société générale.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Directeur de la Société.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS.

ÉMISSION D'OBLIGATIONS.

La Compagnie a admis, dès sa formation, le principe de la division de son capital en actions et en obligations.

Son *capital actionnaire* s'élevant à 1 million 600,000 fr., destiné spécialement aux premières dépenses et aux grands ravaux, est depuis longtemps réalisé.

Le *capital obligations*, s'élevant à 1 million 200 000 fr., doit être affecté principalement à l'achat du matériel, et a été réservé pour l'époque où les travaux avanceraient vers leur terme. C'est ce dernier capital qui est actuellement en émission.

D'après les études approuvées par l'autorité compétente, les produits de ce chemin doivent s'élever annuellement à 241,150 fr. de marchandise, et à 181,836 fr. 95 c. de voyageurs, soit en tout 422,986 fr. 85 c. de recettes brutes. Les frais d'exploitation sont de 145,588 fr. 90 c., ce qui laisse un produit net de 277,397 fr. 95 c., ou 10 0/0 sur le capital qui sera dépensé pour ce chemin, tant en actions qu'en obligations.

Conditions de l'émission.

1° Antérieurement à toute distribution aux actionnaires, il sera prélevé, par privilége, sur les produits nets ci-dessus de 277,000 fr., une annuité de 86,712 fr. pour le service des obligations en intérêts, capital et primes ;

2° Emission au pair de 250 fr. par obligation ;

3° Revenu annuel de 15 fr. dito, soit 7 fr. 50 par semestre ;

4° Remboursement à 500 fr., soit avec 250 fr. de prime.

Les titres sont au porteur. Les intérêts se paieront à Paris, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, sur la présentation d'un coupon que le porteur détachera du titre. — Les remboursements avec primes auront lieu également chaque année, et commencent le 1er février 1856 pour finir le 1er février 1915. — Le versement a lieu moitié en souscrivant, moitié le 15 janvier prochain.

Ces conditions font ressortir, par rapport aux principaux titres similaires, les avantages suivants :

OBLIGATIONS.	Prix actuel d'acquisition.	Revenu aux prix actuels.	Prime sur le prix d'acquisition.	Durée des remboursements.
Nord......	fr. 315	4 3/4	185 soit 58 0/0	72 ans.
Orléans....	315	4 3/4	185 soit 58 0/0	97 ans.
Strasbourg.	305	5 7/8	145 soit 29 0/0	98 ans.
Tarragone à Reus....	250	6 0/0	250 soit 100 0/0	61 ans.

La souscription est ouverte :

Chez *MM. Destrem, Mallet, Ragel et Ce*, 15, rue Saint-Fiacre, à Paris ;

MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, à Madrid ;

MM. Ortenbach et Ce, banquiers, à Barcelone.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre courant, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, LE PREVOST.

COMPAGNIE DES

QUATRE-CANAUX.

Tirages du 31 juillet 1854.

Actions à rembourser le 1er octobre 1854.

COMPAGNIE DES QUATRE-CANAUX.

44e Tirage.

Série	45e en entier,	500
—	97e Nos 1 à 84,	84
—	— — 284 à 500,	217
—	100e le restant,	359
	Act. et pr.	1,160

CANAL DE BOURGOGNE.

44e Tirage.

Série	30e le restant,	11
—	37e Nos 93 à 155,	63
—	44e le restant,	322
	Actions.	396

CANAL D'ARLES A BOUC.

52e Tirage.

Série	N. Nos 1 à 71,	11
—	— 209 à 240,	32
	Actions,	103

Actions à rembourser le 10 octobre 1854.

COMPAGNIE DES TROIS-CANAUX.

35e Tirage.

Série	1re en entier,	200
—	84e Nos 1 à 38,	38
—	— — 178 à 200,	23
	Act. et pr.	261

CRÉDIT MOBILIER.

La *Société générale du Crédit mobilier* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est qui ont eu recours à son intermédiaire pour effectuer leurs versements, que le délai, fixé au 20 octobre pour le remboursement de ces avances, est prorogé de six mois.

Ce remboursement peurra s'effectuer par anticipation ; mais, quelle que soit l'époque à laquelle il aura lieu, la commission de 1/2 0/0, stipulée dans les polices passées par les contractants, sera, dans tous les cas, acquise à la Société.

COMPAGNIE

DES MINES DE BRASSAC.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 novembre prochain, à trois heures, au siége de la Compagnie, rue de la Victoire, n° 46.

Aux termes de l'art. 17 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions.

Tout actionnaire peut se faire représenter par un autre actionnaire, également propriétaire de vingt actions.

Des modèles de pouvoirs sont déposés dans les bureaux de la Compagnie, ouverts tous les jours, de dix à deux heures.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER,

14, rue Bergère.

Le Sous-Comptoir des chemins de fer fait des avances, à partir du 6 courant, sur dépôt des actions du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

CHEMIN DE FER

DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMMARE.

L'assemblée générale semestrielle aura lieu le 15 du courant, à midi, au siége social, rue St-Guillaume, n° 31.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 du chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (voie de *Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE :
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BEAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettres de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLEAUX des **SALAIRES** ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.)

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'intérêts simples et d'intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La spéculation avait compté apprendre avant la fin du mois la prise de Sébastopol, et elle avait conservé de nombreuses positions à la hausse. Mais à mesure que l'on approchait de la liquidation, quelques acheteurs songeaient à terminer leurs opérations, et leurs ventes arrêtaient la tendance ascensionnelle des cours. On est resté plusieurs jours dans l'incertitude. Le 3 0/0 se soutenait aux environs de 76. On craignait toujours qu'une nouvelle décisive ne provoquât une reprise subite avant la réponse des primes, et, dans ce cas, il y aurait eu beaucoup de rentes à racheter, car on avait fait des ventes considérables de primes qui seraient devenues du ferme, si elles avaient été levées à la bourse du 31 octobre. Les primes ayant au contraire été abandonnées, il s'est trouvé du trop-plein pour la liquidation, qui s'est faite en pleine baisse, et le 3 0/0 est retombé à 74 80, avec 30 et 35 c. de report.

Au milieu de la faiblesse de la rente à terme, on a remarqué que les cours se tenaient avec plus de fermeté au comptant. Les demandes de titres ont même été assez nombreuses sur le 4 1/2 0/0.

Tandis que notre 3 0/0 tendait à la baisse par suite d'une position de place trop fortement engagée à la hausse, les consolidés se relevaient de leur dépression et reprenaient à 94 7/8 et 95. La situation monétaire du marché de Londres est devenue plus satisfaisante. Il est arrivé beaucoup de métaux précieux de l'Australie et de Californie, et la réserve métallique de la Banque d'Angleterre, qui depuis longtemps diminuait à chaque nouveau bilan hebdomadaire, a augmenté tout à coup de 12 millions 1/2 de francs, ce qui a rendu plus facile l'escompte du papier de commerce.

Les actions de chemins de fer ont été entraînées par la baisse de la rente. Il se présente toujours beaucoup d'acheteurs au comptant sur les principales lignes ; mais quelques spéculateurs ayant acheté à terme au delà de leurs moyens, se sont inquiétés de la tendance rétrograde des cours et se sont décidés à réaliser de fortes pertes. Les actions de Lyon ont surtout été affectées par le mouvement de baisse. Elles ont fléchi de 27 50 ; et après avoir été recherchées un moment à 1,067 50, elles sont revenues à 1,040. On a défait un grand nombre d'arbitrages qui avaient été entrepris contre plusieurs autres grandes lignes. Les actions de la Méditerranée ont au contraire repris faveur. L'écart entre les cours de ce chemin et ceux de Lyon, qui était descendu un moment à 90 fr., était revenu à 205 fr. Il est maintenant de 165 fr. La Compagnie de la Méditerranée s'est mise en mesure pour ouvrir au printemps prochain sa section de Valence à Lyon, et comme les recettes, qui avaient souffert pendant deux mois par suite de l'épidémie régnante, ont repris leur équilibre, les capitaux commencent de nouveau à se porter sur cette valeur.

Les actions d'Orléans sont un peu délaissées. Elles ont éprouvé des variations peu importantes. Cependant les demandes reparaissent de tous côtés toutes les fois que le cours se rapproche de 1,200.

Le Grand-Central s'est tenu avec beaucoup de fermeté ; cette ligne a même résisté au mouvement général de toutes les valeurs. Elle était encore bien tenue à 527 50 à la bourse d'hier.

Les actions de l'Est avaient ces jours derniers une tendance à la hausse, qui a été arrêtée à la bourse. Les nouvelles actions étaient fort recherchées à 660, mais elles venaient de retomber à 650. Ce cours offre encore une forte marge à la hausse pour se niveler à celui des actions anciennes. On doit détacher, le 5 de ce mois, 20 fr. d'intérêt sur cette valeur, et 4 75 sur les actions nouvelles.

Les variations des autres chemins ont offert peu d'intérêt. Ils ont été entraînés par le mouvement général, et ils restent tous en baisse sur la semaine dernière.

La hausse s'est arrêtée sur le Crédit mobilier. On avait fait des achats considérables en spéculation sur cette valeur, et, à mesure qu'on s'est approché de la fin du mois, les réalisations sont devenues nombreuses, et l'on est retombé de 795 à 770 25.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 26 octobre jusqu'à celle du 2 novembre.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant et à terme de 75 80 à 74 80, et avec 1 fr. de baisse.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 98 10 à 98 50; elle est restée à 98 au comptant; elle a fléchi à terme de 98 35 à 98.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,985 à 3,000; elles ont fermé au cours.

Le Crédit foncier s'est tenu de 582 50 à 585; le Comptoir national a monté de 582 50 à 585.

Le Crédit mobilier a fléchi de 787 50 à 777 50 au comptant et à 771 25 à terme.

Les actions du Nord ont fléchi de 882 50 à 872 50 au comptant et à 871 25 à terme.

Les actions anciennes de l'Est ont fléchi de 843 75 à 840 au comptant et à 835 à terme.

Les nouvelles actions ont fléchi de 658 75 à 650 au comptant, et à 647 50 à terme.

Les actions de Lyon ont fléchi de 1,060 à 1,040 au comptant et à terme.

La Méditerranée a monté de 866 25 à 880; elle est restée à 875 au comptant et à terme.

Orléans a fléchi de 1,215 à 1,202 50; il est resté à 1,212 50 au comptant et à 1,207 50 à terme.

Rouen a fléchi de 985 à 980 au comptant et à 982 50 à terme.

Le Havre a fléchi de 565 à 560 au comptant, et à 562 50 à terme.

Saint-Germain a fléchi de 720 à 712 50; il est resté à 715 au comptant et à terme.

Genève a varié de 535 à 537; il est resté à 535.

Le Grand-Central a monté de 528 75 à 533 75; il est resté à 528 75 au comptant et à 527 50 à terme.

Le Midi a varié de 620 à 617 50.

L'Ouest a fléchi de 677 50 à 665; il est resté à 667 50 au comptant et à 665 à terme.

Versailles a varié de 320 à 317 50; Dieppe se tient à 285; Orsay a fléchi à 180; la Teste, à 240.

Samedi. — Les cours se sont un peu raffermis, mais il y avait peu d'affaires sur la rente. Les chemins se tenaient, à l'exception de Lyon qui était offert et en baisse. La rente 3 0/0 a varié de 75 65 à 75 60 au comptant, et de 75 60 à 75 80 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 90 à 98 au comptant, et de 98 15 à 98 25 à terme. Le Crédit mobilier a fléchi de 782 50 à 777 50. Le Comptoir national s'est tenu à 582 50; le Crédit foncier, à 580. Le Nord a fléchi de 1 25 à 878 75. L'Est s'est tenu de 842 50 à 840; les nouvelles de l'Est, de 658 75 à 657 50. Lyon a fléchi de 1,057 50 à 1,050; la Méditerranée, de 872 50 à 868 75; Orléans, de 1,207 50 à 1,202 50; l'Ouest, de 670 à 667 50; Cherbourg, de 525 à 522 50; le Midi, de 621 25 à 620; le Grand-Central, de 528 75 à 526 25. Saint-Germain a varié de 710 à 712 50. Rouen s'est tenu à 985; le Havre, à 562 50; Genève, à 537 50; Dieppe, à 285; Versailles, à 315; le chemi nsarde, à 165.

Lundi. — La rente était très-faible et en baisse. Les chemins étaient mieux tenus. On a commencé à se préparer sérieusement pour la liquidation. Le 3 0/0 s'est tenu au comptant, et a même monté de 10 à 75 70; mais il a fléchi à terme de 15 à 75 80. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 98 50, et de 05 à terme à 98 30. La Banque de France à monté de 15 à 3,000. Le Crédit mobilier a repris de 7 50 à 785; Orléans, de 6 25 à 1,208 75; le Nord, de 1 25 à 880; l'Est, de 3 75 à 843 75. Les nouvelles de l'Est se sont tenues à 657 50; Lyon a fléchi de 3 75 à 1,047 50. La Méditerranée a monté de 11 25 à 880; le Grand-Central, de 2 50 à 530; Saint-Germain, de 2 50 à 715; le Midi, de 2 50 à 622 50. Rouen s'est tenu à 985; le Havre, à 562 50; l'Ouest, à 667 50; Cherbourg, à 522 50; Genève, à 537 50.

Mardi. — Le début de la bourse était très-faible. mais les cours se sont raffermis un peu avant la clôture, et toutes les valeurs étaient bien tenues. Le 3 0/0 a varié au comptant de 75 55 à 75 65, et à terme de 75 50 à 75 65; le 4 1/2 0/0, de 98 à 98 20 au comptant, et de 98 20 à 98 25 à terme; le Crédit mobilier, de 782 50 à 783 75; le Nord, de 878 75 à 880; l'Est, de 840 à 843 75; les nouvelles de l'Est, de 657 50 à 656 25; Orléans, de 1,210 à 1,215; Lyon, de 1,046 25 à 1,050; la Méditerranée, de 877 50 à 880; le Midi, de 621 25 à 620. Saint-Germain a été coté à 720; Rouen, à 985; le Havre, à 562 50; Genève, à 537 50; Cherbourg, à 525; l'Ouest, à 670; le Grand-Central, à 530.

Mercredi. — Bourse fermée à cause de la solennité de la Toussaint.

Jeudi. — La liquidation de la rente s'est faite en forte baisse, et toutes les autres valeurs ont été entraînées. Les reports étaient élevés tant sur la rente que sur les chemins. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 74 75; il est resté en liquidation à 74 85, et pour fin novembre à 75 10; le 4 1/2 0/0 a fléchi de 20 c. à 98 au comptant, et en liquidation de 25 à 98 ; la Banque a été cotée à 3,000; le Crédit mobilier a fléchi de 6 25 à 777 50 au comptant, et à terme, de 13 25 à 771 25; le Nord a fléchi de 7 50 à 872 50 ; l'Est, de 3 75 à 840 ; les nouvelles de l'Est, de 6 50 à 650 ; Lyon, de 10 à 1,040 ; la Méditerranée, de 7 50 à 872 50 ; Genève, de 2 50 à 535 ; le Midi, de 2 50 à 617 50; le Grand-Central, de 1 25 à 528 75 ; Saint-Germain, de 5 à 715 ; Rouen de 5 à 980 ; le Havre, de 2 50 à 560 ; l'Ouest, de 2 50 à 667 50 ; Cherbourg, de 2 50 à 522 50.

Vendredi. — Les premiers cours étaient encore très-faibles, mais des achats n'ont pas tardé à revenir, et toutes les valeurs se sont raffermies. La liquidation des chemins s'est faite dans de bonnes conditions et avec des reports modérés. Le 3 0/0 a varié au comptant de 74 95 à 75, et à terme de 75 à 74 50 ; le 4 1/2 0/0, de 97 90 à 98 au comptant, la Banque, de 3,000 à 2,995; le Crédit mobilier, de 775 50 à 780; le Nord, de 867 50 à 875; l'Est, de 835 à 842 50; les nouvelles de l'Est, de 652 50 à 651 25; Lyon, de 1,037 50 à 1,051 25; la Méditerranée, de 877 50 à 880; le Grand-Central, de 527 50 à 530. Le Nord était à 617 50; Saint-Germain, à 715; l'Ouest, à 667 50; Cherbourg, à 525; Genève, à 535; Orléans, de 1,202 50 à 1,205; Rouen à 980; le Havre, à 560.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 28 octobre au 3 novembre 1854.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre d'actions	Taux d'émission	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1854	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	911	99	105.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	Nord
tout	118	99	72.000	500	tout	27 fr 50 (1er sem. 1854)	août février	Paris à Rouen
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre
84	72	95	30.000	500	475	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp
•	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg
tout	25	99	31.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain
tout	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)
228	330	99	50.000	500	300	21 fr.	cinq nouv.	Ouest
•	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	Paris à Orsay
1124	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans
847	721	99	250.000	500	tout	51 fr. 30.	mai novemb.	Est
•	•	•	250.000	500	250	4 0/0.	•	Id. nouvelles
507	512	99	265.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon
•	227	99	80.000	500	250	4 0/0 (1).	•	Lyon à Genève
419	612	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.
•	850	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	•	Chemins du Midi
•	52	99	10.000	500	tout	néant.	•	Bordeaux à la Teste
150	945	99	180.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central
•	•	99	50.000	500	200	4 0/0		St Rambert à Gren.
•	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr 70 par an	février août	Naples à Castellam.
•	50	90	9.400	500	tout	27 fr. 50 p. an au	mars.	Anvers à Gand.
•	•	90	100.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emm.

Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Compt.	Mardi 31 Terme	Mercredi 1	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Compt.	Vendredi 3 Terme
Nord	874 75	877 50	880 ..	878 75	880 ..	877 50	Jour férié.	872 50	872 50	875 ..	877 50
Paris à Rouen	985 ..	985 ..	985 ..	•	985 ..	985 ..		980 ..	•	•	976 25
Rouen au Havre	562 50	560 ..	562 50	•	562 50	562 50		560 ..	•	560 ..	555 ..
Dieppe et Fécamp	285 ..	•	285 ..	•	285 ..	•		285 ..	•	•	•
Caen et Cherbourg	522 50	•	522 50	523 75	535 ..	•		535 ..	•	535 ..	•
Saint-Germain	712 50	715 ..	715 ..	715 ..	720 ..	•		715 ..	717 50	715 ..	717 50
Versailles (r. g.)	315 ..	•	320 ..	•	320 ..	•		317 50	•	320 ..	•
Ouest	667 50	665 ..	667 50	667 50	670 ..	•		665 ..	665 ..	667 50	670 ..
Paris à Orsay	•	•	400 ..	•	•	•		•	•	•	•
Orléans	1202 50	1210 ..	1208 75	1212 50	1215 ..	1212 50		1206 25	1205 ..	1205 ..	1210 ..
Est	840 ..	840 ..	843 75	843 75	843 75	843 75		840 ..	838 75	842 50	842 50
Id. nouvelles	657 50	657 50	657 50	657 50	650 25	655 ..		650 ..	650 ..	654 25	•
Paris à Lyon	1050 ..	1040 ..	1047 50	1047 50	1050 ..	1050 ..		1043 75	1040 ..	1054 25	•
Lyon à Genève	537 50	538 25	537 50	538 75	537 50	535 ..		•	•	535 ..	•
Lyon à la Méditerr.	868 75	870 ..	880 ..	878 75	880 ..	878 75		875 ..	873 75	880 ..	882 50
Chemins du Midi	620 ..	622 50	622 50	•	630 ..	620 ..		617 50	•	607 50	•
Bordeaux à la Teste	210 ..	•	•	•	210 ..	•		•	•	•	•
Grand Central	527 50	530 ..	530 ..	530 ..	530 ..	530 ..		528 75	530 ..	530 ..	528 75
St Rambert à Gren.	•	•	450 ..	•	440 ..	•		•	•	445 ..	•
Naples à Castellam.	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•
Anvers à Gand.	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•
Sarde Victor-Emm.	405 ..	•	405 ..	•	•	•		•	•	405 ..	•

(1) Pendant la durée des travaux.

Nombre	Taux	Somme payée	Intérêts	Époques	Noms	Sam. 28 Compt.	Sam. 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Compt.	Mardi 31 Terme	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vend. 3 Compt.	Vend. 3 Terme
•	•	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	75 60	75 80	75 70	75 65	75 65	75 65	74 75	74 80	75 ..	75 40
•	•	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	94 ..	94 25	94 50	.. ..	98 10	98 25	94 ..	98 25	94 ..	98 25
250 m	65 25	•	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	75 60	•	.. ..	•	73 50	•	75 ..	•	.. ..	•
•	92 25	•	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	92 25	•	•	•	94 ..	•	99 ..	•	.. ..	•
111.370	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	•	•	3000 ..	•	•	•	3000 ..	•	[illegible]	•
120.000	500	tout	45 25	janvier juillet	Crédit mobilier	777 50	782 50	785 ..	785 ..	781 75	785 ..	777 50	773 75	780 ..	785 ..
40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	582 50	•	582 50	•	585 ..	585 ..	582 75	•	587 50	•
40.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	585 ..	•	585 ..	•	582 50	•	580 ..	•	580 ..	•
100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	1re obligations Ville	915 ..	•	•	•	915 ..	•	910 ..	•	•	•
•	500	400	3 0/0	mai novemb.	1re Obligations de 500	410 ..	•	415 ..	•	417 50	•	437 50	•	440 ..	•
•	100	tout	3 0/0	•	1re 10e d'Obligations	98 75	•	98 75	•	.. ..	•	100 ..	•	100 ..	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 28 octobre au 3 novembre 1854.

Date des emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts sur le nom.	Époques des tirages	Dates des paiements
1851	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	•	Do
1853.	181.333	90 —	•	out.	500	3 0/0	•	janvier juillet.
Do.	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.
1848.	12.358	91 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do.	6.244	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1852.	15.106	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1853.	17.500	.. ..	1.050	750	1.250	5 0/0	•	Do
1842.	8.868	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do
1848.	3.333	99 —	•	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	•	Do
1854.	150.000	.. ..	275	175	500	3 0/0	•	Do
1845.	6.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	8.750	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	juin décembre.
1846.	15.000	79 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre.
1848.	5.400	87 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
1851.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.
1853.	102.641	99 —	500	tout.	625	5 0/0	Do	Do
1853	63.643	99 ..	500	tout.	500	3 0/0	Do	Do
1852.	20.000	51 —	500	tout.	625	5 0/0	•	Do

Noms des compagnies	28	30	31	1	2	3
Nord-Boulogne	315 ..	315 ..	315 ..		315 ..	315 ..
Paris à Lyon	1025 ..	1025 ..	•		1020 ..	1020 ..
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	504 25	505 ..	507 50		506 25	506 25
Do Nouvelles 3 0/0	312 50	312 50	312 50		311 25	312 50
Est	505 ..	505 ..	506 25		505 ..	505 ..
Saint-Germain (nouvelles)	1005 ..	•	1020 ..		1020 ..	•
Versailles r. d.	975 ..	..	•		•	•
Ouest	•	1040 ..	•		1042 50	•
Do (nouvelles)	•	•	•		•	•
Paris à Orléans	•	•	•		•	1035 ..
Do (Nouvelles 1848)	•	•	•		•	•
Do (Nouvelles 1852)	315 ..	315 ..	315 ..		315 ..	315 ..
Do (Nouvelles 1854)	316 25	315 ..	315 ..		315 ..	•
Paris à Rouen	•	985 ..	•		•	•
Do (nouvelles)	1000 ..	•	1000 ..		•	•
Rouen au Havre	•	985 ..	985 ..		985 ..	•
Do (nouvelles)	•	1150 ..	•		•	1150 ..
Grand-Central	300 ..	300 ..	300 ..		300 ..	300 ..
Rhône-et-Loire	500 ..	500 ..	500 ..		500 ..	500 ..
Do 3 0/0	305 ..	305 ..	305 ..		•	•
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	•	500 ..	500 ..		500 ..	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 27 octobre au 2 novembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	27	28	30	31	1	2
Nord	880 .. à 885 ..	880 .. à 885 ..	880 .. à 885 ..	882 50 à 887 50		875 .. à 877 50
Paris à Strasbourg	835 .. à 837 50	837 50 à 840 ..	845 .. à 847 50	837 50 à 842 50		835 .. à 837 50
Orléans	1200 .. à 1250 ..	1240 .. à 1250 ..	1200 .. à 1210 ..	1200 .. à 1215 ..		1175 .. à 1200 ..
Paris à Rouen	950 .. à 1000 ..	951 .. à 1000 ..	950 .. à 1000 ..	950 .. à 1000 ..		975 .. à 1000 ..
Rouen au Havre	560 .. à 562 50	540 .. à 562 50	560 .. à 561 75	561 75 à 568 75		562 50 à 568 75
Lyon	1057 50 à 1062 50	1055 .. à 1060 ..	1050 .. à 1060 ..	1055 .. à 1060 ..		1042 50 à 1057 50
Ouest	•	•	•	•		•

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Prix	D. cours
Caisse Baudel	500	120 ..
Caisse des ch. de fer	500	500
Aire à la Bassée	5000	7 .. ..
Scarpe inférieure	1000	1500
Sambre à l'Oise	1000	725
Sambre française	1.000	1200
Cie générale des Eaux	250	212 50
Eaux d'Auteuil	1000	•
Vieille-Montagne	80	515 ..
Nouvelle-Montagne	1000	1200
Stolberg......Zinc.	375	407 50
Silésie......Zinc.	375	351 ..
Carinthie......Zinc.	750	630
Corphalie......Zinc.	1000	1085
Tenez......Cuivre.	100	62 50
Mouzaïa (Algérie)	100	40 ..
Carente (usine)	100	11 50
Loire......Charbon.	1/80000	681 ..
Grand'Combe	1/24000	500 ..
Haute-Loire Charbon.	500	200
Blanzy ...... Charbon.	500	550
Chazotte......Charbon.	1/3306	545
Charbonnages belges.	500	112 50
Pont-de-Loup (sud)	1000	200
Centre-du-Flénu	1000	150

Dénomination	Prix	D. cours
Bruxelles ......Charbon.	1/5000	300
Les Fontaines Charbon.	500	40
Loyon et Loire	1/1051	401
Bouches du R. m. d. p.	1000	510
— act. n. -p.	•	170
Montchanin .Charbon.	5000	•
Azincourt...Charbon	1/1500	100 P.
Bastennes......Asph.	1000	225 ..
Seyssel angl. ..Asph.	125	91
Seyssel franç. ..Asph.	1000	100
Aveyron ......Forges.	3000	1100
Aubin......Forges.	500	400
Maubeuge......Forges.	500	450
Alais......Forges.	3000	1750
Châtillon......Forges.	500	175
Herserange......Forges.	500	77 50
Monceau......Forges.	1000	1550
Providence......Forges.	1000	1175
La re et Ardèche .forg.	1000	520 ..
Espérance......Forges.	1000	975
Montigny......Forges.	500	350 ..
Septèmes......Usine.	250	217 50
Pleinaux......Usine.	750	465 ..
Cail......Usine.	500	750 ..
Cové......Usine.	250	272 50

Dénomination	Prix	D. cours
Tayaux......(u. roj.)	500	•
Fers galvanisés	500	350
Coretoffe	500	•
Télégraphe sous-marin	25	25 ..
Gaz anglais....Paris.	2500	5100
— français....Paris.	500	950
— parisien	1000	1175
— Lacarrière .Paris.	500	1000
— Belleville	500	1125
— Nord. Batignolles	500	400
— Ouest......Passy.	500	675
— Est......Vincennes.	500	•
— Valenciennes	500	475
— Colmar	1000	300 ..
— Amiens	500	461
— Versailles	1000	475
— Cherbourg	500	70
— Cie centrale	500	465
Mess. imp. serv. mar.	5000	6500
— voitures	10000	11000
— Caillard	1000	600
Gondoles parisiennes.	90	110
Omnibus (Entr. gén.)	1100	2800
— ch. de fer.	300	225
— Favorites	400	1000

Dénomination	Prix	D. cours
Omnibus Hirondelles	1100	•
— Orléanaises	1000	775
— Tricycles	800	175
— Batignollaises	1000	775
Compagnie générale.	500	800
Lutéciennes	500	630
Sylphides	500	510
Dames réunies	500	125
Echarcon (papeterie)	1000	1000
Essonne (papeterie)	1000	•
Journaux réunis	500	510
Le Siècle	remb.	400
Docks L. Napoléon.	250	221 25
Palais de l'Industrie	100	104 31
Glaces de St-Gobain.	7.000	32000
— de Montluçon	500	370
— d'Oignies	1000	1190
— d'Aix-la-Chapelle	375	355 ..
Lin Maberly	500	750 25
— Cohin	500	545
— Pont-Remy	•	500
— Gamaches	500	225
Richer......Vidanges.	500	305
Harbet ......Sucrerie.	500	500
Scarpe......do.	250	•

Dénomination	Prix	D. cours
Générale......Mar.fluv.	12.000	20 0/0 B.
Lloyd franç......do.	5000	10 0/0 b.
Union des Ports. do.	5000	12 0/0 b.
Mélusine......do.	5000	15 0/0 b.
Sécurité......do.	5000	22 0/0 b.
Sauvegarde......do.	5000	0 0/0 b.
Océan......do.	5000	25 0/0 b.
Chambre......do.	2000	22 0/0 b.
Indemnité......do.	1000	11 0/0 b.
Vigie......do.	5000	10 0/0 b.
Nationale...Incendie.	5000	125 0/0 b.
Générale......do.	5000	090 0/0 b.
Union......do.	5000	14 0/0 b.
France......do.	5000	34 0/0 b.
Phénix......do.	1000	7100
Providence......do.	2500	20 0/0 b.
Urbaine......do.	5000	6 0/0 b.
Confiance......do.	2000	5 0/0 b.
Soleil......do.	6000	30 0/0 b.
Nord......do.	1000	9 0/0 b.
Globe......do.	500	pair
Nationale......Vie.	5000	15 0/0 b.
Générale......do.	7500	65 0/0 b.
Union......do.	5000	7 0/0 b.
Phénix......do.	5000	3 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 140. 13e ANNÉE. — N° 45. SAMEDI, 11 NOVEMBRE 1854.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

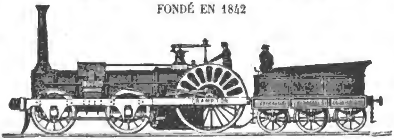
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Sans nouvelles officielles de l'Orient, nos principaux capitalistes suspendent leurs opérations. La hausse des derniers mois a permis de réaliser de beaux bénéfices, ce qui a fait sortir des valeurs ceux qui étaient le mieux en état de les soutenir : aussi ne doit-on pas être surpris de la faiblesse relative des cours de cette semaine et du découvert qui commence à se produire.

— La situation de la Banque de France, arrêtée au 9 novembre, démontre qu'il n'y a aucune crainte sérieuse à concevoir. Elle fait ressortir, comparativement au 12 octobre dernier :

Une *diminution* de 40 millions sur les espèces.
Une *augmentation* de 15 millions sur le portefeuille ;
Le *statu quo* pour les avances sur effets publics ;
Une *augmentation* de 5 millions pour les avances sur chemins de fer.
Une *augmentation* de 2 millions des billets en circulation ;
Une *augmentation* de 13 millions du compte créditeur du Trésor, compensée par un escompte de 30 millions de bons du Trésor,
Une *diminution* de 6 millions sur les comptes courants particuliers.

Le fait le plus saillant de cette situation, c'est l'escompte par la Banque de 30 millions de bons du Trésor. Personne n'en sera surpris d'ailleurs, et il y aurait plutôt à s'étonner que l'on ait pu retarder autant cette opération avec des besoins semblables à ceux de l'armée. Dans un avenir prochain, sans doute, il sera nécessaire de négocier un emprunt ; la fortune de la France est assez grande et les capitaux disponibles assez abondants pour qu'un appel de cette nature fasse ouvrir toutes les bourses à des conditions plus avantageuses que celles du printemps dernier.

Ne vient-on pas de voir, par exemple, la Compagnie de l'Est recevoir de ses actionnaires des offres d'argent s'élevant à près de 120 millions, en réponse à un appel de 62 1/2 ? Quand le Trésor parlera à son tour, il verra le même empressement et la même confiance.

Voici la situation comparée des comptes principaux de la Banque depuis le commencement de l'année :

1854.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions.
Janvier.	295	403	43	85	70	643	48	153
Février.	281	411	38	63	100	624	56	153
Mars.	292	381	34	64	100	599	60	157
Avril.	369	382	29	56	100	595	77	202
Mai.	409	336	26	51	100	590	75	167
Juin.	470	292	25	49	100	583	86	206
Juillet.	451	275	25	52	65	604	68	141
Août.	474	260	24	53	65	609	63	176
Septembre.	488	241	25	53	65	606	70	149
Octobre.	477	255	27	57	65	633	45	141
Novembre	**437**	**270**	**27**	**62**	**95**	**635**	**58**	**135**
Augmentation	»	15	»	5	30	2	13	»
Diminution,	40	»	»	»	»	»	»	6

— Le bilan du Comptoir d'escompte de Paris au 31 octobre, publié conformément aux nouveaux statuts, présente les différences suivantes avec la situation au 30 septembre :

Augmentation des espèces. 3,057,000 fr.
Diminution du portefeuille. 6,981,000
Augmentation des avances sur rentes et actions 1,789,000
Diminution des comptes courants espèces. 283,000
Diminution des comptes créditeurs des correspondants 881,000
Diminution des effets en portefeuille, à échoir. . . . 6,981,000
Diminution des effets endossés, à échoir. 9,127,000

— Divers bruits de fusion entre Saint-Germain et l'Ouest ont circulé cette semaine ; ils sont sans fondement. Il a pu y avoir des conversations particulières, mais il n'y a pas eu de négociations officielles. Cette affaire ne se terminera probablement que par l'intervention du gouvernement, lorsqu'il conviendra à celui-ci de l'exercer.

— Les recettes des chemins de fer sont de plus en plus favorables. Une seule ligne, celle du Havre, est en diminution ; toutes les autres, y compris la Méditerranée et l'Ouest, moins les deux chemins de Versailles, présentent des augmentations.

Voici les résultats du classement au point de vue du progrès des recettes kilométriques :

Augmentations.

Grand-Central,	16 8 0/0.
Orléans,	14.2 0/0.
Lyon,	11.6 0/0.
Nord,	10.8 0/0.
Est,	9.0 0/0.
Méditerranée,	8.7 0/0.
Ouest,	8.7 0/0.
Rouen,	1.5 0/0.

Diminutions.

Versailles r. d.,	0.1 0/0.
Havre,	3.3 0/0.
Versailles r. g.,	3.7 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les Mines de houille en France.

Il y a bientôt un an, le gouvernement français effrayé, pour l'industrie, de l'élévation du prix de la houille, résolut de porter un remède à une situation qui pouvait compromettre et arrêter notre prospérité commerciale et industrielle. Pour atteindre son but il réduisit le droit d'entrée sur les houilles anglaises. Bientôt on s'aperçut que le remède appliqué était insuffisant. Il devenait évident que la consommation du charbon de terre prenait dans toute la France un tel essor, que la production ne pourrait se développer assez rapidement pour satisfaire aux besoins qui naissaient chaque jour dans une immense proportion.

En effet, la navigation à vapeur s'accroît journellement; notre réseau de chemins en se complétant atteint des contrées dans lesquelles la houille était inconnue ; par suite, la consommation s'accroît démesurément, et toutes les branches d'industrie et leurs développements naturels tendent à augmenter encore cette consommation.

Un tel état des choses devait amener une augmentation considérable dans le prix du charbon de terre : ce résultat est arrivé. Dans le Nord comme dans le Midi, la houille et le coke ont été si rares que des établissements se sont fermés faute de combustible; les chemins de fer eux-mêmes n'ont eu le coke qui leur était nécessaire, les uns que grâce aux traités qui assuraient leur service, et les autres qu'en élevant le prix qu'ils payaient ordinairement.

Les propriétaires et actionnaires des mines de houille n'ont pas, pendant toute l'année 1854, profité des hauts prix atteints par les charbons de terre, parce que les traités passés avec l'Etat pour la navigation à vapeur, ceux avec les entreprises de chemins de fer et les établissements industriels, avaient été faits avant que la pénurie de charbon ait été connue ; mais ces traités sont finis ou expirent bientôt ; probablement pour une partie de l'année 1854 et pour l'année 1855, les propriétaires et actionnaires de houillères profiteront de l'élévation des prix ; par suite, leurs revenus seront beaucoup plus considérables qu'ils ne l'ont été jusqu'à présent.

Ainsi, par exemple, les mines de la Loire, qui n'ont donné pour 1852 que 34 fr.; pour 1853, 42 fr., donneront pour 1854 environ 50 fr.

La Grand'Combe, qui n'a distribué, pour 1853, que 25 fr. par action, pourra donner à ses actionnaires, pour 1854, 50 fr. par action. Il en sera de même pour la plupart des entreprises houillères.

En présence de l'avenir brillant assuré à ces entreprises, nous avons pensé qu'il était utile d'éclairer les capitaux en faisant connaître la valeur effective et la valeur relative des principales mines de houille. Nous n'avons pu avoir tous les renseignements nécessaires pour que notre travail fût complet, mais, en attendant, nous avons rapproché du capital affecté à chaque entreprise les quantités de charbon extraites des houillères. Nos lecteurs remarqueront dans cette énumération les mines de Portes et Sénéchas, qui vont être prochainement reliées au chemin de la Méditerranée.

Ces mines, d'une richesse inépuisable, d'une facile et économique extraction, sont en outre d'une qualité si incontestablement supérieure, que leur écoulement est assuré à des prix très-brillants, et par suite les bénéfices qu'elles produisent ne feront que s'accroître.

NOMS DES COMPAGNIES.	Extraction annuelle approximative TONNES	Nombre et évaluation des titres.	Capital en actions	Capital en obligations.	Capital total.	CAPITAL immobilisé par tonne extraite
Anzin	1,800,000	288 deniers à 150,000 f. l'un.	43,000,000	»	43,000,000	43 fr.
Cᵉ générale de la Loire .	1,200,000	72,315 parts, à 685 f. l'une.	43,535,000	18,000,000	67,535,000	56 »
Firminy	240,000	900 actions à 14,000 f. l'une	12,600,000	»	12,600,000	52 »
Blanzy.	240,000	25,000 actions de 500 f. l'une.	12,500,000	1,000,000	13,500,000	58 »
Charbonnages belges. . .	200,000	30,000 actions à 425 f. l'une.	12,700,000	»	12,700,000	63 »
Grand'Combe.	300,000	24,000 actions à 600 f. l'une.	14,400,000	»	14,400,000	48 »
Commentry.	200,000	Apporté dans la fusion avec Fourchambaud pour 12 millions.	»	»	12,000,000	60 »
Portes et Sénéchas . . .	240,000	24,000 actions à 300 f. l'une.	7,200,000	»	7,200,000	30 »

Ainsi la production d'une tonne de houille exige un capital de 43 fr. à Anzin ; de 56 fr. aux mines de la Loire ; de 52 fr. à Firminy ; de 56 fr. à Blanzy ; de 63 fr. aux charbonnages belges ; de 48 fr. à la Grand'Combe ; de 60 fr. à Commentry, et de 30 fr. à Portes. D'où il résulte que le maximum du capital nécessaire pour la production d'une tonne de houille est employé par les charbonnages belges (63 fr. par tonne), et le minimum par les mines de Portes et Sénéchas (30 fr. par tonne).

J. MIRÈS.

Chemin de Lyon à la Méditerranée.

Les brouillards et le manque d'eau qui contrarient la navigation du Rhône occasionnent d'assez fréquents retards dans le service de la correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. La délivrance des billets de bateaux par les bureaux des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, et les enregistrements directs de bagages, ne doivent donc pas être considérés comme un engagement des Compagnies de rendre les voyageurs à leur destination par les trains de correspondance. Les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, en délivrant aux voyageurs des billets de bateaux à vapeur pour Lyon à Valence, *et vice versâ*, n'entendent point prendre la responsabilité d'un service qu'elles n'exécutent pas par elles-mêmes, et qui se trouve d'ailleurs soumis, surtout dans cette saison, à des causes de perturbation impossibles à prévenir. La délivrance des billets de bateaux par les bureaux du chemin de fer offre aux voyageurs des avantages de commodité et d'économie très-faciles à apprécier, mais cette délivrance n'implique aucun engagement de la part des Compagnies de chemins de fer de prendre à leur charge et sous leur responsabilité les difficultés de la navigation et les retards qui peuvent en être la conséquence.

(*Communiqué par la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.*)

Chemins de fer de l'Est.

L'EMPRUNT. — RÉSULTATS DE LA SOUSCRIPTION.

Le succès de l'appel adressé par la Compagnie des chemins de fer de l'Est à ses seuls actionnaires, pour le placement du nouvel emprunt de 62,500,000 fr., nécessaire à l'exécution des travaux de la ligne de Mulhouse, était certain à l'avance; mais il a dépassé néanmoins tout ce que l'on pouvait attendre, et donné tout à la fois une preuve de la confiance spéciale des actionnaires dans le crédit de l'entreprise et de l'extrême abondance des capitaux disponibles.

Des renseignements puisés aux meilleures sources nous permettent de fournir sur cette opération des détails pleins d'intérêt.

La Compagnie avait réservé, on s'en souvient, le droit de souscrire son emprunt à ses actionnaires, en stipulant que chacun aurait droit d'abord à *une* obligation par quatre actions anciennes ou nouvelles possédées; ensuite à la répartition, d'après les demandes faites et les actions à l'appui, des obligations qui n'auraient pas été réclamées par les ayants droit à la première attribution.

Voici quels ont été les résultats de la souscription ouverte dans les conditions que nous venons de rappeler.

Le 21 octobre, lendemain du jour fixé pour la clôture de la souscription, la liste des demandes faites constatait :

1° La présentation de 388,772 actions (sur 500,000), ayant droit à . 97,193 obligations.

2° Des demandes supplémentaires, faites par des actionnaires pour. . 140,058 d°

Le total des obligations demandées est ainsi de . . . . 237,251 obligations, ou bien près du double du montant total de l'emprunt.

Il n'a pas été dressé de listes des demandes faites par des capitalistes non actionnaires.

La répartition des 125,000 obligations nouvelles a été faite par la Compagnie, conformément à ce qu'elle avait annoncé.

1° Les actionnaires qui n'avaient pas usé de la plénitude de leur droit de premier ordre, c'est-à-dire qui avaient demandé moins d'une obligation par quatre actions, et ceux qui s'étaient renfermés dans la limite stricte de ce droit, ont été compris pour la totalité de leur souscription, ce qui a employé . . . . 18,286 obligations.

2° Les actionnaires qui avaient fait des demandes excédant la proportion de une sur quatre ont été partagés en deux catégories.

On a d'abord attribué à chacun la quantité à laquelle il avait droit comme première répartition, ce qui a employé 78,907 obligations.

3° Cette distribution faite, il restait disponible un nombre de 27,807 obligations à répartir entre les actionnaires ayant fait des demandes supplémentaires. Toutes celles de ces demandes qui, en raison des actions déposées, n'excédaient pas la proportion entre ce nombre et la quotité d'obligations demeurées disponibles, ont été accueillies, ce qui a employé . . . . 1,371 obligations.

Toutes les autres ont été réduites à 36 0/0 de leur chiffre total, ce qui a employé 26,181 obligations.

Le reliquat, après cette double opération, est seulement de . . . 255 obligations.

Il sera absorbé par les fractions à compléter pour chaque souscripteur.

Le succès de l'émission du nouvel emprunt fait par la Compagnie de l'Est n'est pas seul à considérer dans cette circonstance; pour nous, il ne dénote pas seulement l'excellence du crédit d'une entreprise particulière, mais surtout l'abondance des capitaux disponibles, et la confiance de plus en plus grande du public dans les placements de chemins de fer.

En s'adressant à une seule classe de capitalistes, à ses actionnaires, pour se procurer 62,500,000 fr., la Compagnie de l'Est a reçu des demandes s'élevant ensemble à 118,625,500 fr. Cette dernière somme eût été plus que doublée si on se fût adressé en même temps aux porteurs des obligations précédemment émises et au public.

Cet empressement à rechercher les titres d'emprunt des chemins de fer est facile à concevoir. C'est en effet pour les petites épargnes et pour les personnes qui ont besoin d'un revenu fixe, et d'une garantie contre les variations du capital, le placement le meilleur, le plus sûr et le plus facile. Il rapporte plus que la rente, il est plus stable qu'elle dans son cours, et présente l'avantage de suivre les progrès de la fortune publique en restituant à l'époque des remboursements une somme supérieure à celle prêtée. Sous tous ces rapports, c'est le couronnement le plus digne de l'édifice dont les caisses d'épargne sont la base. Celles-ci groupent les plus petites économies, et dès qu'elles atteignent 300 ou 500 fr., elles sont susceptibles de se transformer en obligations de chemins de fer rapportant, non plus 3 fr. 75, mais 5 fr. par 100 fr.

L'extrême facilité avec laquelle l'emprunt de l'Est a été souscrit prouve que ces vérités deviennent de jour en jour mieux comprises; nous espérons qu'elles ne tarderont pas à être tout à fait populaires.

AD. BLAISE (des Vosges).

Les chemins de fer particuliers.

En publiant la semaine dernière un article sur le décret qui concède à la Compagnie propriétaire de l'usine de Bourdon, commune de Clermont, Puy-de-Dôme, le droit d'établir un embranchement de chemin de fer sur le Grand-Central, nous avons supposé, en l'absence de toute désignation spéciale dans la convention, que l'usine de Bourdon était de création récente, et devait se composer d'ateliers de construction de machines et de matériel pour les chemins de fer. Il paraît que nous avons fait erreur, et que l'usine Bourdon est une fabrique de sucre. Nous rectifions d'autant plus volontiers ce fait, qu'il nous fournit l'occasion de constater avec quelle largeur intelligente l'administration supérieure étend le bénéfice de la déclaration d'utilité publique à des entreprises particulières.

Que des esprits méticuleux, attachés strictement à la lettre de la loi et n'en comprenant pas l'esprit, regrettent cette extension féconde, nous n'en applaudirons pas moins sans réserve au système adopté par le gouvernement et par M. le ministre des travaux publics. Dans une immense organisation industrielle comme la nôtre, toute conquête sur le temps ou sur les frais de production est véritablement d'intérêt général et d'utilité publique : aussi comprenons-nous très-bien que l'autorité compétente déclare cette utilité lorsque le progrès à réaliser ne peut être obtenu qu'à ce prix.

Les chemins de fer entrant de plus en plus dans la vie intime de l'industrie, étant devenus un instrument de travail indispensable, et ne pouvant être établis qu'à la condition d'être reconnus d'intérêt général, il est naturel et nécessaire qu'on ne leur marchande pas ce caractère, et qu'on en multiplie au contraire la déclaration.

Aujourd'hui, c'est une fabrique de sucre qui l'obtient; demain, ce sera un atelier de construction, des mines de houille, des forges,

des manufactures de tissus. Nos prix de revient se trouveront réduits par là, nos débouchés s'étendront, nos fabriques deviendront plus actives et emploieront plus de monde. N'est-ce pas là, au plus haut degré, de l'intérêt général et de l'utilité publique ?

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Montluçon à Moulins.

La correspondance suivante a été échangée entre M. le ministre des travaux publics et les concessionnaires du chemin de Montluçon à Moulins, au sujet de l'interprétation à donner à la clause de rachat stipulée par l'art. 3 de la convention.

Bien que la nouvelle rédaction adoptée ne modifie pas la précédente aussi complétement qu'il eût été désirable, suivant nous, l'esprit de la clause se trouve maintenant fixé par les observations faites au nom des concessionnaires et trouvées justes par M. le ministre des travaux publics.

AD. BLAISE (des Vosges).

N° 1.

Lettre des concessionnaires.

« Paris, le 27 octobre 1854.

» Monsieur le Ministre,

» Je viens soumettre à la bienveillante attention de Votre Excellence une observation importante touchant la rédaction du décret de concession du chemin de fer de Montluçon à Moulins.

» La clause 3 de la convention est ainsi conçue dans le texte inséré au *Moniteur* :

« Si, à une époque quelconque avant l'expiration des quinze premières années à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement veut exécuter ou concéder une ligne formant le prolongement de celle de Montluçon à Moulins, soit à l'Est, soit à l'Ouest, il aura la faculté *ou* de mettre la Compagnie en *mesure* d'exécuter ce prolongement aux clauses et conditions de la présente concession, *ou* de racheter la ligne principale, etc. »

» Je signale d'abord une faute évidente d'impression : les mots *en mesure* à la place des mots *en demeure*.

» En second lieu, le mot *ou*, répété deux fois dans le courant de la phrase, donne à la clause un sens contraire à l'esprit de la convention. Les parties, en effet, n'ont pas entendu reconnaître au gouvernement le droit de pouvoir, à son gré, soit mettre en demeure la Compagnie d'exécuter le prolongement, soit racheter la ligne principale.

» Une clause qui aurait ce sens et cette portée, Votre Excellence a bien voulu le reconnaître, rendrait irréalisable un capital sérieux. En effet, ce serait frapper de discrédit immédiat une opération qui courrait tous les risques de l'avenir, sans être certaine d'en recueillir les avantages les plus légitimes.

» Le Conseil d'État, monsieur le Ministre, a particulièrement délibéré sur cette partie de notre convention, et il lui a donné le sens que Votre Excellence elle-même lui a donné, à savoir :

» Que l'Etat, dans les circonstances et aux conditions déterminées par la clause, aurait la faculté de mettre la Compagnie en demeure d'exécuter les prolongements, et, *en cas de refus de la part de cette dernière*, de racheter la ligne principale.

» Le sens vrai de la clause serait à peu près rétabli, si l'on disait : l'Etat aura la faculté de mettre en demeure ou de racheter.

» Ce changement de rédaction, qui serait exactement conforme à l'esprit de la convention et à l'interprétation qui semble avoir été formellement donnée par le Conseil d'Etat, pourrait, sans doute, être fait par simple voie d'erratum dans le *Moniteur*, sauf à communiquer cette rectification à M. le président du Conseil d'Etat.

» Mais, en outre, monsieur le Ministre, pour donner satisfaction aux esprits réservés et positifs qui organisent les ressources financières de la Compagnie, je viens supplier Votre Excellence de vouloir bien, par quelques lignes qu'elle daignerait adresser aux concessionnaires, confirmer à la clause en question sa véritable portée.

» J'ai l'honneur d'être, etc. »

Pour copie conforme :

A. DONON.

N° 2

Lettre de M. le Ministre des travaux publics.

« Paris, 3 novembre 1854.

» Messieurs, j'ai pris connaissance des observations que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 27 octobre dernier, au sujet de la rédaction de l'art. 3, de la convention relative à la concession du chemin de fer de Montluçon à Moulins.

» Ces observations m'ont paru fondées, et je m'empresse de vous informer que j'ai fait insérer au *Bulletin des lois* un erratum par suite duquel l'art. 3 de ladite convention est ainsi conçue :

« Si à une époque quelconque, avant l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement veut exécuter ou concéder une ligne formant le prolongement de celle de Montluçon à Moulins, soit à l'ouest, soit à l'est, il aura la faculté de mettre la Compagnie en demeure d'exécuter ce prolongement aux clauses et conditions de la présente concession ou de racheter la ligne principale du chemin de Montluçon à Moulins, en remboursant à la Compagnie les sommes qu'elle aura dépensées utilement pour l'établissement de cette ligne, plus l'intérêt de ses sommes à 4 0/0 par an. A défaut de justification suffisante de la part de la Compagnie pour établir le montant des dépenses faites, il sera procédé à une estimation à dire d'experts. »

» Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée,

» *Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

» *Signé :* J. MAGNE. »

Pour copie conforme,

A. DONON.

Chemin de fer Central suisse.

Nous appelons l'attention des actionnaires du chemin de fer Central suisse sur l'annonce du Comité de direction, que nous publions aujourd'hui pour la dernière fois.

Elle leur rappelle le versement de 25 fr. par action à effectuer du 10 au 15 novembre, versement obligatoire pour profiter de la faculté de libérer les actions à 200 fr., conformément à la décision de l'assemblée générale du 27 avril 1854.

Le délai fixé étant de rigueur, nous croyons devoir le signaler particulièrement aux actionnaires, puisque, faute par eux de faire, au plus tard le 15 de ce mois, le paiement dont il s'agit, ils perdraient le bénéfice de la réduction des actions et seraient tenus de compléter pour chacune le capital de 500 fr.

Les versements sont reçus à Bâle, au siége de la Compagnie, et à Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Cᵉ, banquiers, 18, rue Bergère, où seront payés en même temps les intérêts échus. (*Communiqué.*)

Chemins de fer danois.

Inauguration du chemin de fer royal de Danemark.

L'inauguration du chemin de fer royal de Danemark a eu lieu le 25 octobre dernier. S. M. le roi de Danemark assistait à l'inauguration et y a conféré le titre de chevalier commandeur de l'ordre de Dannebrog à M. Peto, membre du Parlement anglais et entrepreneur général des travaux.

La ligne danoise a une longueur de 40 milles; elle relie, en passant par Husum, les villes de Tonningen, située sur l'Eider à l'extrémité ouest du Danemark, et de Flensberg, dont la population est de 5,000 habitants environ.

D'Husum, un embranchement s'étend jusqu'à Rendsburg, en passant par Sleswig, et forme la jonction avec la ligne de Kiel et d'Altona : c'est le chemin direct de Hambourg. Rendsburg est bâtie sur les deux rives de l'Eider, au point où le canal Holstein-Sleswig se verse dans l'Eider. Tonningen et Lowestoft sont les points intermédiaires du commerce entre le Danemark et la Grande-Bretagne.

Le trajet de Londres à Tonningen se fait en trente heures aujourd'hui ; celui de Tonningen à Hambourg en six heures. De Hambourg à Copenhague il n'y a pas plus de 150 milles. Londres est donc rapproché d'environ dix-neuf heures de Hambourg, et de Copenhague de quelques centaines de milles comparativement à l'ancienne route. Tonningen est à 30 milles de Sleswig et à 11 milles de l'embouchure de l'Eider. Aujourd'hui Tonningen n'est qu'une sorte de petit village irrégulier d'environ 3,000 habitants; il deviendra forcément, par suite du développement du trafic de la ligne, un des ports les plus importants de cette partie du Danemark. Hambourg est éloigné de la mer de 60 milles de plus que Tonningen, où l'eau est profonde. Cette dernière ville est donc doublement favorisée par sa proximité de la mer et la profondeur des eaux d'un côté, ce qui facilitera son trafic à l'extérieur et avec les villes situées sur le fleuve, et par son chemin de fer d'un autre côté, qui développera le commerce intérieur.

C. Devina.

Chemins de fer prussiens.

PROGRÈS DES RECETTES.

Le développement des chemins de fer et le raccordement des nouvelles lignes avec celles plus anciennement construites, exerce sur l'activité générale des transports une influence qui se manifeste partout, dans tous les pays, et cela avec d'autant plus de force et d'énergie que les moyens de communication employés avant les chemins de fer étaient moins nombreux et moins parfaits.

Si en Angleterre, par exemple, les progrès actuels sont relativement moins rapides que dans d'autres contrées, c'est parce que l'on y possédait déjà, avant les chemins de fer, un système complet d'excellentes routes et de canaux parfaitement appropriés aux transports économiques du commerce, de l'agriculture et de l'industrie.

Les mêmes faits se remarquent en France, quand on compare les progrès des différentes parties de notre réseau; ces progrès sont plus rapides et ont plus d'avenir dans les provinces dépourvues de navigation et de bonnes routes que dans les départements déjà desservis d'une manière satisfaisante.

L'Allemagne nous offre le même spectacle, et les tableaux officiels des recettes des chemins de fer prussiens, que nous avons sous les yeux, constatent pour 22 lignes une augmentation totale de 13 0/0 en faveur de 1854 pour les huit mois écoulés du 1er janvier au 31 août dernier.

Les huit premiers mois de 1853 avaient donné un produit brut total de.	9,780,133	thalers (1)
Les huit premiers mois de 1854 ont produit.	11,046,611	id.
Augmentation en 1854 ou 12.95 0/0.	1,266,478	id.

(1) Le thaler = 3 fr. 75 c.

L'augmentation spéciale pour le mois d'août est seulement de 8.5 0/0. — Le même affaiblissement relatif existe sur tous les chemins de fer de l'Europe.

Dans un prochain numéro, nous comptons pouvoir revenir plus en détail sur les chemins de fer prussiens.

Ad. Blaise (des Vosges.)

Chemin de fer égyptien.

Les travaux du chemin de fer égyptien, entre le Nil et Alexandrie, viennent d'être commencés; mais les débordements périodiques du Nil empêchent, pour le moment, la continuation entre Alexandrie et le Caire. (*Morning-Advertiser.*)

Chemin de fer de Santander (Espagne).

On écrit de Santander (Espagne) :

« Les travaux du chemin de fer et ceux de l'endiguement de la baie, qui doivent faire de Santander une des métropoles commerciales de l'Espagne, avancent avec une grande rapidité.

» On sait que le chemin de fer est partagé en trois sections. Sur celle qui fera suite au grand canal de Castille, les terrassements sont terminés. On met la dernière main aux travaux d'art; les rails et traverses sont posés ou sont sur place : elle sera ouverte à la fin du printemps prochain.

» Sur la section qui part de Santander, on compte un grand nombre de chantiers échelonnés jusqu'au village de Renedo. L'absence presque complète de travaux d'art importants garantit que l'achèvement de cette section suivra de près l'ouverture de la première. Quant à la section intermédiaire qui traverse la chaîne des Pyrénées, les plans définitifs viennent d'être présentés au gouvernement; ils réduisent d'environ deux tiers les pentes proposées dans les premiers projets. Si l'ouverture des travaux a été retardée par les longues études qu'il a fallu faire pour arriver à ce résultat, le temps perdu sera recouvré et au delà par l'économie dans les frais d'exploitation. »

Situation de la Banque de France et de ses succursales au Jeudi 9 novembre 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	287,220,391	86
Numéraire dans les succursales.	130,104,219	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour..................	434,122	07
Portefeuille de Paris, dont 59,858,308 fr. 31 provenant des succursales............	418,647,311	37
Portefeuille des succursales, effets sur place............	154,244,349	»
Avances sur lingots et monnaies	982,100	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	1,136,583	»
Avances sur effets publics français..................	21,325,936	40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	5,951,830	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	47,820,600	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales...........	14,676,100	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..............	65,000,000	»
Escompte au trésor de bons du trésor.	30,000,000	»
Rentes de la réserve.........	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	55,443,559	82
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	3,825,710	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	1,139,383	95
Divers....................	74,045	98
	969,031,212	15

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque........	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque.............	485,445,400	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	149,287,600	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	6,531,191	58
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	10,446,665	»
Compte courant du Trésor créditeur..................	58,249,837	57
Comptes courants de Paris....	110,615,281	01
Comptes courants dans les succursales.................	25,741,661	»
Dividendes à payer..........	647,577	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	5,619,166	90
Droits de garde.	22,780	65
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	916,188	68
Effets en souffrance.........	219,098	48
Divers....................	7,061,403	89
	969,031,212	15

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte d'Argout.

Comptoir d'Escompte de Paris.

Bilan au 31 *octobre* 1854.

ACTIF.

Caisse :

Espèces en caisse,	4,884,401 10	6,075,354 47
Espèces à la Banque de France,	1,190,953 37	

Portefeuille :

Paris,	32,625,005 36	
Province,	9,514,690 83	44,925,338 86
Etranger,	2,785,642 67	
Bons du Trésor, non négociables,		6,666,500 »
Obligations de la ville, non négociables,		6,667,000 »
Correspondants de :		
Paris,	»	
Province,	3,370,300 »»	3,709,300 »
Etranger,	339,000 »»	
Actions de la Banque de France,		215,978 65
Immeubles de la reserve,		479,522 95
Avances sur fonds publics et actions diverses,		2,786,773 53
Frais de premier établissement,		24,962 50
Frais généraux,		205,650 23
Effets en souffrance.—Exercice 1854-1855		24,956 79
Divers,		2,259,600 94
		74,040,938 96

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées,	20,000,000	
Garantie de l'Etat,	6,666,300	33,333,300 »
Garantie de la ville,	6,667,000	
Capital des sous-comptoirs,		3,039,480 32
Réserve :		
En espèces,	1,803,770 28	
En actions de la Banque,	215,978 65	2,499,271 88
En immeubles,	479,522 95	
Trésor public, son prêt subventionnel,		1,000,000 »
Acceptations à payer,		25,541 18
Comptes-courants d'espèces,		25,446,010 12
Correspondants de :		
Province,	2,846,839 34	3,089,039 34
Etranger,	242,200 »»	
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers,	3,470,211 08	
Par faillites du Tribunal de commerce,	150,631 30	3,620,842 38
Dividendes à payer,		48,449 50
Profits et pertes,		925,659 23
Effets en souffrance des exercices clos,		22,863 22
Divers,		388,270 79
		74,040,938 96

Risques en cours au 31 *octobre* 1854.

Effets à échoir restant en portefeuille,	44,925,338 86
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir,	17,221,412 91
	62,146,751 77

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur, Hipp. Biesta.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853			1854			DIFFERENCE par kilomètre sur 1853	
		kilomètr. exploités.	RECETTES brutes	RECETTES par kil.	kilomètr. exploités.	RECETTES brutes	RECETTES par kil.	en plus	en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS..........	29 oct. 4 nov	1116	806,808	722	1158	956,057	825	14.2	»
NORD..............	29 — 4 —	710	745,534	1,050	710	827,184	1,165	10.8	»
ROUEN............	29 — 4 —	138	208,991	1,514	138	212,131	1,537	1.5	»
HAVRE..........	29 — 4 —	91	94,619	1,039	91	91,416	1,004	»	3.3
EST.................	29 — 4 —	783	571,004	729	847	673,653	795	9.0	»
LYON...	29 — 4 —	383	441,036	1,151	507	651,805	1,285	11.6	»
OUEST { Ouest	30 — 5 —	124	73,870	596	212	137,541	648	8.7	»
OUEST { Versailles r. d.	31 — 5 —	23	28,902	1,256	23	25,837	1,123	»	0.1
OUEST { Versailles r. g.	30 — 5 —	17	18,122	1,066	17	17,449	1,026	»	3.7
MÉDITERRANÉE.(1)	22—28 —	294	205,932	700	294	223,763	761	8.7	»
— VALENCE	22—28 —	»	»	»	125	79,288	634	»	»
GRAND-CENTRAL ..	22—28 —	150	169,215	1,128	150	197,779	1,318	16.8	»

(1) Ancien réseau.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — L'assemblée est ajournée.

Mines de la Loire. — Assemblée le 29 novembre.

Déposer 25 actions.

Naples a Castellamare. — Assemblée le 15 novembre au siége social.

Stolberg. — Assemblée 18 décembre.

APPELS DE FONDS.

Ouest. — Versement de 100 fr. au 5 janvier.

St-Rambert a Grenoble. — Appel de 50 fr., 25 octobre, ou bien au 1er janvier, à condition de payer l'intérêt 4 0/0.

Echange des titres provisoires nominatifs contre des titres au porteur, en même temps que le versement.

Dépôt gratuit des titres.

Central Suisse. — 25 fr. pour le 15 novembre, sous peine de privation du bénéfice de la libération à 200 fr.

Francfort a Hambourg.—Avant le 3 novembre, versement de 2 0/0, soit 2 liv. st. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Havre. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

Orléans.— 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

Est.— 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles 4 fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

Lyon. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre.

Ouest.— 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

Lyon a la Méditerranée. — Actions. 1er octobre. Intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

St-Germain. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

Anvers a Rotterdam. — 1 octobre, intérêts

Central de l'Italie. — 1er octobre, intérêts.

Francfort a Hambourg. 1er octobre, intérêts 3 0/0, soit 1 sh. 2 pence par action.

Graissessac a Beziers. — 5 octobre, intérêts 4 0/0.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Palais de l'Industrie. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

Gaz d'Amiens. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — 15 décembre, échange des titres

libérés de la dernière émission de 1854, contre des *obligations définitives.*

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Voir aux appels de fonds pour l'échange des titres.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

TARRAGONE A REUS. — Emission d'obligations 3 0/0 à 250 fr. Remboursement à 500 fr.

C. DEVINA.

ACTES OFFICIELS.

Embranchement de chemin de fer sur le Grand-Central.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 15 juillet 1845, titre VII, et la loi du 10 juin 1853, titre II ;

Vu la convention passée le 27 octobre 1854, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et M. Jean-François-Prieul Herbet, gérant de la société Herbet et Ce, dont le siége est établi à Bourdon, commune de Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), agissant pour et au nom de cette société ;

Ladite convention ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer particulier d'embranchement destiné à relier l'usine de Bourdon aux voies de la ligne de Clermont à Lempdes (chemin de fer Grand-Central de France) ;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention ;

Vu l'avis du Conseil général des ponts et chaussées ;

Vu le certificat délivré le 12 octobre 1854 par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de sommes et valeurs représentant un cautionnement de dix mille francs (10,000 fr.) ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention passée le 27 octobre 1854 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la société Herbet et Ce.

En conséquence, les conditions qui y sont stipulées, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 28 octobre 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-quatre, et le 27 octobre,

Entre le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes, par décret de l'Empereur, d'une part ;

Et M. Jean-François-Prieul Herbet, gérant de la Société Herbet et Ce, constituée par acte passé devant Me Ducloux et son collègue, notaires à Paris, le 19 novembre 1852, et dont le siége est établi à Bourdon, commune de Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), agissant pour et au nom de la Société, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède au sieur Herbet, ès noms qu'il agit, un chemin de fer particulier d'embranchement, destiné à relier l'usine de Bourdon aux voies de la ligne de Clermont à Lempdes (chemin de fer Grand-Central de France), et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. Le sieur Herbet s'engage, au nom de la Société qu'il représente, à exécuter, entièrement à ses frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions dudit cahier des charges ci-dessus mentionné.

Art. 3. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jours, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

CORRESPONDANCE.

Construction en Angleterre du pont en fer destiné au Saint-Laurent (Canada).

Nous avons reçu de M. Bassompierre, ingénieur des ponts et chaussées, et ingénieur principal à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, la lettre suivante qui renferme de très-intéressants détails sur la construction, à Birkenhead (Angleterre), du pont en fer destiné à faire franchir le Saint-Laurent au grand chemin de fer du Canada.

Cette lettre et les renseignements qu'elle renferme sera lue en France avec d'autant plus d'intérêt, que les ingénieurs anglais qui ont fondé les ateliers de Birkenhead et entrepris les travaux de la gigantesque ligne américaine, ont rendu à notre pays de grands services. L'entrepreneur général, *contractor*, comme disent nos voisins, est M. Brassey, que nous avons tous vu à l'œuvre sur les chemins de Rouen, du Havre, de la Méditerranée, etc. Quant à M. Harrisson, l'ingénieur de Birkenhead, c'est lui qui a organisé en France le service de traction sur le chemin de Rouen, et qui a dirigé le même service sur le chemin de Tours à Bordeaux jusqu'en 1848.

AD. BLAISE (des Vosges).

« Paris, 25 octobre 1854.

» Monsieur le Directeur,

» J'ai lu, dans le numéro du 20 octobre du *Journal des chemins de fer*, une note très-intéressante sur le pont du Saint-Laurent, au Canada. Permettez-moi d'ajouter à cette note, à titre d'abonné, un détail non moins intéressant : c'est que ce pont du Saint-Laurent se construit à Birkenhead, en Angleterre, et sera envoyé prêt à poser au Canada.

» Birkenhead, dans le comté de Chester, est une petite ville située sur le bord de la Mersey, en face de Liverpool, le port colossal du commerce de l'Angleterre. En 1841, Birkenhead comptait à peine 10,000 habitants. Il y en a aujourd'hui plus de 35,000. Ce sont des chiffres officiels puisés dans les derniers recensements. Il y a dix ans, la petite ville n'avait pas de bassins, pas de docks, pas de chemins de fer. Elle a aujourd'hui des docks immenses ; elle a transformé tout un bras de mer en bassin à flot, capable de contenir une partie des flottes de Liverpool. Elle communique par des chemins de fer partant par mille branches de ses quais, directement avec Londres, Holyhead et Chester, avec Manchester et Birmingham. Birkenhead a compris que les chemins de fer sont des arbres de vie qui doivent mouiller leurs racines dans les bassins des docks.

» Ayant toute sa fortune à faire, cette ville intelligente a créé d'un seul coup tous les plans de sa prospérité future, et dans ces remarquables conceptions, elle a apporté une harmonie, une régularité, qui sont l'œuvre des Compagnies. Encore quelques années, et en regardant Birkenhead on croira voir l'image de Liverpool réfléchie dans les eaux de la Mersey.

» De tous côtés s'élèvent des ateliers, des usines, et, pour en trouver de nouvelles, il suffit de s'absenter quelques mois. C'est ainsi qu'ont été créés les ateliers des chemins de fer du Canada (Canadian Railway Works), situés à l'extrémité ouest de Birkenhead. Il y a un peu plus d'un an, là où travaillent près de deux

mille ouvriers, on était en rase campagne, sur un terrain nu, près d'un bras de la Marsey, capable de porter à haute mer les bâtiments du plus fort tonnage. Cette position n'a pas échappé à l'œil exercé, à l'esprit organisateur et pénétrant de l'ingénieur de la Compagnie.

» Il a planté là son premier jalon sans hésiter, et quelques mois après, d'immenses bâtiments abritaient une fonderie de fer, une fonderie de cuivre, des fours à réchauffer, des forges, de colossales machines à raboter, à couper, à percer les fers plats, les fers ronds, les tôles ou les cornières ; des machines spéciales pour les courber dans tous les sens; des machines à faire des rivets, des marteaux-pilons; des ateliers d'ajustage et de montage, tout l'attirail d'une immense fabrication. On y installait, au moment de ma visite, plusieurs de ces curieuses machines, espèces de métiers à la Jacquart, qui percent la tôle aux points qu'on leur désigne comme si l'on parlait au plus habile ouvrier.

» M. Harrisson, ingénieur en chef, dirige avec beaucoup de talent et d'activité ce grand établissement, qu'il veut développer encore.

» Tout le matériel fixe et roulant des chemins de fer du Canada y sera construit, à l'exception des roues de wagons et des rails que fournira l'Amérique. Mais ce qu'il y a de plus étonnant encore, et ce qui fait l'objet de cette note, c'est que tous les ponts en tôle de ces mêmes chemins de fer, et notamment celui de Saint-Laurent, dont on a lu dernièrement une description fort intéressante, seront établis dans ces mêmes ateliers. Or la longueur totale des ponts à construire, supposés mis bout à bout, est de 11 kilomètres. On se rappelle que le pont du Saint-Laurent en occupe à lui seul environ le tiers.

» Un immense châssis, dressé contre le quai d'abordage des bâtiments chargé des transports, recevra les parties de pont commencées au-dessous du châssis, au milieu des machines à river, des outils d'ajustage, et terminées sur la plate-forme.

» Des grues descendront ensuite sur le navire ces morceaux de pont, du poids de 15 à 20 tonnes, et on les expédiera à travers l'Atlantique comme une balle de coton.

» J'ai recueilli ces renseignements dans un voyage que j'ai fait tout récemment en Angleterre. Vous en ferez, Monsieur le Directeur, l'usage que vous croirez convenable.

» Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes sentiments très-distingués.

» BASSOMPIERRE,

» *Ingénieur des ponts et chaussées, ingénieur principal à la Compagnie du chemin de fer de l'Est.*

Préfecture du département de la Seine.

VILLE DE PARIS.

Cinquième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 50 millions.

Le 5e tirage des Obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris s'est fait aujourd'hui jeudi, 2 novembre 1854, à onze heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel-de-Ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt et aux annonces qui ont été faites dans le *Moniteur* ainsi que dans les différents journaux de Paris.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 60 numéros ayant droit, suivant leur ordre de sortie, aux primes ci-après :

Ordre des sorties.	Numéros sortis.	Montant des primes.
1	11,287	50,000 fr.
2	34,634	20,000
3	22,785	15,000
4	16,077	10,000
5	21,654	5,000
6	42,799	5,000
7	33,937	3,000
8	27,744	3,000
9	23,684	3,000
10	5,984	3,000
11	15,582	3,000
12	45,483	3,000
13	43,407	2,000
14	25,086	2,000
15	40,299	2,000
16	45,296	2,000
17	5,265	2,000
18	45,090	2,000
19	46,214	2,000
20	24,778	2,000
21	27,527	1,000
22	19,453	1,000
23	5,007	1,000
24	48,326	1,000
25	36,935	1,000
26	12,643	1,000
27	14,295	1,000
28	33,254	1,000
29	29,491	1,000
30	43,633	1,000
31	15,931	1,000
32	25,258	1,000
33	1,639	1,000
34	49,155	1,000
35	18,439	500
36	31,937	500
37	25,725	500
38	37,069	500
39	18,186	500
40	34,195	500
41	26,707	500
42	15,850	500
43	39,908	500
44	33,055	500
45	11,260	500
46	18,900	500
47	47,428	500
48	21,950	500
49	16,274	500
50	5,915	500
51	489	500
52	47,620	500
53	20,855	500
54	47,442	500
55	46,560	500
56	237	500
57	25,648	500
58	3,885	500
59	21,577	500
60	4,148	2,500

Le remboursement en capital des Obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation à la caisse municipale, à l'Hôtel-de-Ville, le 2 janvier prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

Pour extrait conforme au procès-verbal du tirage, en date du 2 novembre 1854.

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine,

CH. MERRUAU.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 6 octobre 1854.

(SUITE)

Présidence de M. VUIGNER.

Quelques ingénieurs ont imaginé aussi de faire des arcs composés de tubes cylindriques et de les emplir d'une substance lourde, telle que du béton ou du bitume, se proposant, par là, un double but, d'empêcher les déformations du tube et de diminuer les vibrations en augmentant la masse du pont. Pour peu qu'on réfléchisse à un semblable moyen, on le trouvera bien irrationnel. Il est certain qu'il sera préférable de donner aux tubes une forme rectangulaire dans le sens vertical, de rendre le pont, pour ainsi dire, plus solide en le déchargeant d'un poids inutile, et d'employer une portion du métal qu'il aurait fallu ajouter, eu égard à l'augmentation de la surcharge, à renforcer le tympan dans le sens que nous avons indiqué plus haut. La matière dont on aura rempli les tubes rectangulaires n'aura plus d'ailleurs aucune action quant à la conservation de la forme ; car s'il se produit une déformation, elle se fera de manière que la section enveloppée par le périmètre du tube s'approche du maximum, et dès lors la quantité de matière placée dans ce tube deviendra insuffisante. Nous croyons d'ailleurs qu'il ne faut pas se préoccuper outre mesure de vibrations dont l'amplitude n'atteint pas de trop grandes valeurs.

Enfin, ajoutons pour terminer avec les ponts en forme de tubes, qu'il est important qu'ils soient faits de manière que la plupart des rivets soient abordables extérieurement. Il arrivera souvent, en effet, qu'un pont en tôle étant construit et en place, il sera nécessaire de changer quelques rivets mal mis au chantier. Nous regardons comme une objection très-grave au système des ponts à tubes que ce travail soit souvent impossible.

Résumé.

En résumé, nous pensons qu'en se fondant sur les considérations que nous venons d'exposer, on peut formuler de la manière suivante les avantages caractéristiques des différents systèmes de ponts.

Avantages et inconvénients de chaque système.

1° Les ponts métalliques devront être préférés aux ponts en pierre toutes les fois qu'on aura à franchir de grandes portées, que l'on voudra obtenir le plus grand débouché possible, qu'on aura des raisons pour chercher à diminuer les points d'appui et l'importance de ces points d'appui ; qu'il faudra construire un

pont sous des voies existantes, sans interrompre la circulation.

2° Parmi les ponts métalliques, la forme en arc devra être préférée aux poutres droites pour les ponts à une arche, toutes les fois qu'on pourra faire des culées dans de bonnes conditions; sous le rapport du débouché, le pont droit a l'avantage de donner une hauteur constante dans toute la section; mais l'arc peut encore être préférable, sous ce rapport, s'il s'agit d'obtenir le débouché sur une certaine largeur seulement; par exemple, l'un pourrait mieux convenir à un chemin de fer; l'autre au passage d'une rivière, surtout si la portée est considérable.

Enfin, pour les ponts à plusieurs travées, on peut dire que, presque toujours, les ponts droits seront préférables; car il sera rare qu'un des inconvénients que nous venons de signaler comme appartenant aux ponts en arc à plusieurs travées, ne se présente pas de manière à en faire rejeter l'emploi.

Ponts en arc à plusieurs arches.

Comme ponts à plusieurs arches, les ponts en arc présentent un inconvénient qu'ils partagent avec les ponts en pierre, c'est que les piles doivent nécessairement faire culée. Dans certaines circonstances, telles que pour des viaducs élevés, cette condition peut conduire à des constructions onéreuses; quant à négliger cette précaution, qui, en effet, n'est pas toujours remplie, il n'y faut pas penser, si on ne veut pas qu'un accident éprouvé par une arche compromette la solidité de l'ouvrage entier. Nous ne citerons à l'appui de cette observation que l'exemple de l'ancien pont d'Asnières en arches de bois, dont la chute entière fut provoquée par l'incendie d'une arche: les poussées n'étant plus détruites sur les piles, ces dernières se renversèrent successivement et le pont entier s'écroula.

Les efforts inégaux qui proviennent de l'action de surcharges non uniformément réparties, surtout lors du passage des trains, sur les ponts de chemins de fer, les dilatations inégales qui peuvent se produire d'une arche à l'autre par l'action de la chaleur, peuvent causer aussi, sur ces ponts, des effets fâcheux en donnant naissance à des composantes horizontales dont la valeur peut être considérable et qui, agissant tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, déterminent dans la maçonnerie des piles des mouvements qui modifient l'équilibre du pont. A la vérité, on a construit en Angleterre des ponts en fonte et en arc dont les piles, à partir des naissances, sont en fonte et font partie de l'arc; mais à moins que le pont n'ait une masse considérable, ce système présente le grave inconvénient de permettre aux vibrations de se transmettre d'une arche à l'autre, ce qui est très-dangereux; l'exemple du pont des Arts suffit à faire sentir parfaitement l'inconvénient que nous signalons. On peut dire généralement que les ponts droits à poutres continues sont préférables dans le cas de plusieurs travées.

Bow-Strings.

Les bow-strings sont, comme nous l'avons dit plus haut, des ponts en arc dans lesquels la composante horizontale est équilibrée par l'action d'un tirant.

Ces ponts sont désavantageux sous le rapport de l'emploi du métal, si on les compare à une poutre droite, ayant pour hauteur la flèche du bow-string. Si on néglige dans le bow-string les tympans, et dans la poutre la paroi verticale, on peut, en effet, démontrer facilement que l'avantage en faveur de la poutre est proportionnel à la différence de l'aire d'un segment parabolique au rectangle circonscrit, c'est-à-dire d'un tiers du métal pour la même résistance; il ne faudrait pourtant pas, pour cette raison, se hâter de proscrire d'une manière absolue l'emploi des bow-strings. Il est certain, en effet, que ce système ne peut supporter les comparaisons avec une poutre dans les limites de hauteur les plus favorables pour les poutres droites, c'est-à-dire environ 1/12° ou 1/13° de la portée; mais, si on donne au bow-string une hauteur beaucoup plus considérable, telle que le double de celle qui convient à la poutre, on place l'arc dans des conditions de flèche très favorables, et si on voulait construire une poutre de même hauteur, l'augmentation de la partie verticale, les consoles nombreuses qui seraient nécessitées pour empêcher le voilement et qui ne sont pas comprises dans l'évaluation donnée plus haut, diminueraient beaucoup l'avantage relatif de la poutre; il est vrai que dans ces circonstances les bow-strings participent dans une grande mesure des inconvénients qu'on reproche aux ponts suspendus; ce sont des poutres déformables qui doivent vibrer facilement et qui ont même de plus cet inconvénient, que l'arc résistant à la compression et remplaçant la chaîne du pont suspendu, est dans un équilibre instable. Si ces inconvénients ne sont pas très sensibles sur les ponts de ce système actuellement établis, nous croyons qu'il faut l'attribuer à ce que ces ponts ayant pour la plupart de très grandes portées, leur masse est considérable par rapport aux surcharges qu'ils ont à supporter; mais alors on peut affirmer qu'ils ne sont pas économiques; nous regardons donc ce système comme de ceux qu'il ne faut pas généralement imiter.

Des ponts en pierre comparés aux ponts métalliques

Nous n'avons à parler ici des ponts en pierre que sous le rapport des circonstances dans lesquelles leur emploi doit être préféré à celui des ponts métalliques; il nous semble que ces circonstances doivent, d'après ce qui précède, être nettement définies. On peut dire, en effet, que toutes les fois qu'on n'aura pas à résoudre un problème de construction présentant une des difficultés que nous avons énoncées plus haut, telles que les conditions de portées, de débouchés, etc., et dont la solution facile caractérise les différents systèmes de ponts métalliques, le pont en pierre devra être préféré; il a, d'ailleurs, sur les ponts métalliques un avantage incontestable, celui de n'exiger presque aucun entretien.

Il nous reste à passer également en revue les systèmes principaux de ponts droits dont on a fait usage jusqu'à ce jour. Ils sont nombreux et doivent être divisés en deux catégories, suivant que le pont est destiné à un chemin de fer ou à une route.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

(La suite au prochain numéro.)

Forges.

SAINT-DIZIER. — 3 novembre.

Nous avons à relater une bonne vente tant en fontes qu'en fers.

Voici les cours du jour :

Fonte pour affinage,	fr.	150	
Fonte pour moulage, n° 1,		185	187 50
Id. n° 2,		175	177 50
Fers laminés, 1re classe,		320	325
Id. rendus à Paris,		330	
Verge de tréfilerie,		330	
Fers battus à la houille,		325	330
Essieux,		350	

Le prix des bois à charbon est beaucoup plus faible: les détenteurs offrent à 9 fr., empilage à la charge de l'acheteur, sans trouver placement. On traiterait à 8 fr.

FRANCHE-COMTÉ.

Les usines, nous mande-t-on, sont en grande activité, et les fontes sont toujours fort demandées.

Dans le rayon d'approvisionnement des forges de la Comté, les adjudications de bois ont commencé dans la Haute Saône. D'après les prix payés aux ventes de Vesoul et de Gray, le charbon en halle reviendra en moyenne à 17 fr. le mètre.

PARIS.

La place a retrouvé un mouvement inaccoutumé. Beaucoup d'ordres ont été envoyés aux usines, et les magasins ont fait une bonne somme d'affaires, aux prix précédents. Tout porte à croire que les mêmes cours seront maintenus pendant le mois qui commence.

Les prix en fonte pour fusion que nous avons donnés dans notre dernier numéro n'étaient pas ceux de la bourse de Paris, c'était le chiffre qu'avaient fait diverses affaires dont on nous donnait connaissance. La cote arrêtée par les courtiers de commerce est ainsi: fonte anglaise, Beaufort n° 1, 260 265 fr.; écossaise, 225 230 fr.; belge moulage, 180 à 200 fr.

En Angleterre, l'acier de Suède a subi une légère baisse; son prix est de 425 à 443 fr.; les autres qualités n'ont pas varié.

Les tôles sont cotées ainsi:

Anglaise, 47 48 fr.; des Ardennes, 54 60 fr.; des Vosges, 60 65 fr.; du Berry, 70 75 par 100 kil.

Cuivre. — Londres éprouve une tendance à la baisse, si l'on en juge d'après la physionomie du marché. Il y a huit jours, nous annoncions une baisse sur le cuivre d'Amérique; cette semaine, on nous informe de marchés en tough cake traités à 3,050 fr. la tonne, soit 100 fr. de diminution; cependant la cote est sans changement.

L'Allemagne est à la hausse. A Amsterdam, le cuivre Paskoff est porté à 86 fl.; le Demidoff à 70 et 71 fl.; les autres sortes sont sans augmentation, mais tenues à des prix fermes.

Cote de Paris :

			Par 100 kil.	
Cuivre	de Russie,	fr.	320	335
	d'Angleterre,		317 50	320
	du Chili,		290	292 50
	de Suède,		305	307 50
	laminé rouge,		350	355
	laminé jaune,		320	
	Minerai corocoro,		322 50	325

Etain. — Nous avons à remarquer sur les places régulatrices de la Hollande une nouvelle faveur sur les prix, et des dispositions de la part des détenteurs à la soutenir. Après avoir vendu à 67 fl., on tient à 67 fl. 1/2 l'étain Banca. On nous informe de Londres que cet arti-

cle est très demandé et que les prix de hausse se soutiennent.

Cote de Paris :

	Par 100 kil.
Etain anglais,	fr. 307 310
Pérou,	»
Banca brillant,	310 315
des Détroits,	303 305

Plomb. — Les prix à Marseille ont continué à rouler au taux de 52 fr. 25 et 52 fr. 50, mais on ne fait pas beaucoup aux prix demandés. Le stock n'est pas élevé, ce qui fait tenir les cours.

A Londres, le plomb est sans variation.

Cote de Paris :

	Par 100 kil.
Plomb de France,	fr. 66
d'Espagne,	66
d'Angleterre,	70
laminé,	75

Zinc. — Le cours de ce métal gagne à chaque semaine, à Hambourg. Les opérations, malgré la hausse, sont devenues très vives : on a payé d'abord mb. 14/13 et 14/15, les derniers prix sont de 14/15 et 15 mb.

Nous recevons de Londres avis que le zinc a progressé de 25 fr. par tonne et se cote à présent 625 fr.; en route, 618 fr. 75 ; zinc en feuilles disponibles, 750 fr.

Cote de Paris :

	Par 100 kil.
Zinc brut de Silésie,	fr. 65
Vieille-Montagne,	67
Zinc laminé,	80

O. SAPPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 30 octobre :

Nous avons à signaler, cette semaine, une baisse sur la généralité des articles fontes et fers. Elle n'est pas très forte sur les gueuses d'Ecosse, cotées sur notre place 100 fr. 60 les numéros mélangés (rendus à bord à Glascow), et 101 fr. 80 à 103 fr. 25 le n° 1 ordinaire (rendu à bord de la Clyde). Les affaires sont très limitées, et il y a, du côté des détenteurs, un grand empressement à vendre.

Bien que la cote des fers reste telle que nous l'avons publiée précédemment, il y a été opéré, sur toutes les sortes, des transactions en baisse.

Birmingham, 27 octobre :

La demande pour l'Amérique a augmenté; il est arrivé, par la dernière malle, plusieurs ordres de rails. L'avenir des affaires semble favorable. On n'attend pas une diminution sur le prix des fers, à moins, peut-être, qu'elle ne porte sur les qualités inférieures.

Glascow, 28 octobre :

Notre correspondance nous informe d'une légère baisse sur les fontes, cotées ainsi qu'il suit : numéros mélangés, 100 fr. 30 à 100 fr. 95; n° 1, bonnes marques, 103 fr. 10 ; n° 3, 99 fr. 40 à 100 fr.

L'exportation des fontes d'Ecosse, du 14 au 21 octobre, est de 10,854,944 kil., et pour la semaine correspondante de 1853, de 9,411,208 k. augmentation sur 1853 : 1,443,736 kil.

Un correspondant nous donne aussi le cours du fret de Glascow aux divers ports de France : Bordeaux, 25 fr. ; Charente, fonte 21 fr. 88, charbons, 18 fr. 75 ; Dunkerque et Havre, 16 fr. 88 ; Marseille, fonte 33 fr. 75, charbons 25 fr. ; Nantes, fonte 22 fr. 50, charbons 21 fr. 25 ; Rouen, 29 fr. par tonne de 1,015 kilogr.

— A Sunderland, le commerce des charbons reste en bonne position : la hausse se maintient bien et la demande augmente. On ouvre de nouveaux puits de tous les côtés. Les extracteurs espèrent une hausse sitôt que les affaires d'hiver commenceront.

Voici les prix du fret par keel de 21 tonnes : Bordeaux, 450 fr. ; Charente, 425 fr. ; Dieppe, 265 fr. ; Fécamp, 277 fr. 50 ; Honfleur, 300 fr.; Havre, 300 fr. ; Nantes, 450 fr. ; Rouen, 387 fr. 50 ; Marseille, 637 fr. 50.

Prix des fers et charbons en Belgique.

On lit dans le *Courrier de la Sambre*, en date de Charleroi, 21 octobre :

« *Charbon.* — Les prix se soutiennent avec une tendance marquée à la hausse

» *Coke.* —Le prix, par 1,000 kil. est de fr. 25. Les demandes sont toujours suivies.

» *Fret.* — La pénurie de bateaux se fait toujours vivement sentir et entrave quelque peu les expéditions. Le fret pour la Villette est monté, cette semaine, à fr. 14 50 et à fr. 14 75. On assure que, pour les quelques bateaux restants, les mariniers demandent 15 fr. On a offert, pour Bruxelles, 7 fr. sans pouvoir trouver de bateaux.

» *Minerai.* — On se procure difficilement des voituriers pour le transport de cette matière première. L'ouverture prochaine du chemin de fer de Chatelineau à Morlanwelz donnera des facilités pour compléter les approvisionnements d'hiver.

» *Hauts-fourneaux.* — On avait parlé, il y a quelque temps, de l'intention d'éteindre un haut-fourneau dans un de nos grands établissements. Jusqu'à présent, tous les hauts-fourneaux sont encore en activité. Le prix des fontes est fixé comme suit : Fonte d'affinage, fr. 11 25 à 11 50 les 100 kil. ; fonte de moulage, n° 1, fr. 16 50 ; n° 2, fr. 15 50 ; n° 3, fr. 14 50.

» *Fers.* — Les fers fendus mêlés ordinaires sont à fr. 95 les 1,000 livres. Il y a des demandes pour les besoins courants, mais nos fabricants de clous ne traitent pas de grands marchés. »

Liége, 28 octobre :

Les prix des fontes et des fers marchands n'ont pas subi de modifications depuis notre dernière cote.

Les demandes courantes ont repris un peu plus d'activité, et quelques affaires en fers marchands assez importantes ont été traitées pour l'exportation.

Les charbons sont en hausse.

Charleroi, 28 octobre :

Charbon. — Sans variation.

Fret. — La pénurie de bateaux se fait toujours vivement sentir et entrave les expéditions. On a affrété cette semaine au cours de fr. 15 pour la Villette, fr. 16 50 pour Rouen, et fr. 16 pour Reims et Amiens.

Par suite de la pénurie des bateaux, les charbons se trouvent en quantité sur le carreau des fosses, et nos industriels s'approvisionnent facilement.

Clous. — Les prix sont sans variation notable depuis quelques mois, parce que cette marchandise n'était pas très demandée. Aujourd'hui on commence à recevoir des commandes de la Hollande. On espère que celles de l'Amérique vont suivre.

Fers. — Prix sans changement.

BOIS.

Les coupes vendues à Commercy contiennent très peu de futaie ; on l'a payée 4 fr. 50 et 5 fr.

Les ventes de Verdun, passées le 23, se sont faites à peu près à ce taux. Les solives sont généralement médiocres ; elles ont obtenu cependant de 4 fr. 50 à 5 fr. 50, suivant la qualité.

Soit que la vente d'automne soit finie, ou que les prix en hausse demandés par les détenteurs aient arrêté les transactions, le marché des sciages est redevenu calme. Nous n'avons connaissance d'aucune vente digne de mention sur nos ports.

Paris remarque une amélioration de 5 à 10 f., comme partout, sur les belles charpentes et sur les sciages de bon ordinaire.

Les correspondances de Paris s'accordent à reconnaître une mieux-value sur les bois. Les affaires de la semaine ont été nombreuses dans les chantiers et toutes se sont opérées avec une faveur sur la tenue de la quinzaine précédente.

Il n'y a plus rien à la vente dans l'eau ; on ne voit aux Lions que des trains de sapins.

La charpente est très recherchée ; elle a progressé de 50 c. par décistère, depuis qu'on a su que deux ou trois marchands de Paris avaient accaparé tout ce qu'il avait de disponible sur les ports de la basse Marne et sur celui de Brienne.

A Saint-Dizier on a fait deux ou trois petits marchés, en hausse sur les offres d'il y a un mois. Il y a de la demande ; on cherche à acheter dans la prévision d'une augmentation au printemps.

On nous écrit de Gray :

Les ventes de bois qui viennent d'être faites dans la Haute-Saône ont eu les résultats suivants : A Vesoul, le 21, sur 89 articles, 75 seulement ont été adjugés ; le prix des cordes a varié de 8 à 10 fr., suivant les localités ; la solive s'est vendue de 3 fr. 60 à 4 fr. 20. A Gray, le 26, 9 ou 10 articles sur 88 sont restés invendus ; les cordes ont été payées sur le pied de 10 fr. ; les chênes ont été fort recherchés et ont obtenu facilement 5 fr. 25 la solive ; les lots de choix ont jusqu'à 7 fr. 50.

— Les ventes de bois de Neufchâteau auront lieu le 13 de ce mois

Les prix des charbons, en Angleterre, sont, comme partout, excessifs; aussi se préoccupe-t-on de réduire la consommation en utilisant plus complétement le calorique contenu dans les houilles employées. A Sheffields, la corporation municipale ayant obtenu une loi qui oblige les usines à consumer leur fumée, et se préoccupant des moyens pratiques de faire exécuter cette loi, a reçu de son président la

communication d'un système qui non-seulement résout le problème, mais encore procure une économie de 26 0/0 dans l'emploi du combustible.

O. Sauvique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Marchés anglais.

Prix des Charbons.

Vendredi, 3 novembre :

Sunderland et Seaham : W. E. Belmont, 29 fr. 10; W. E. Lambton, 31 fr. 55.

Stockton et Hartlepool : W. E. Relloc South, 30 fr.

Arrivages : 41.
Cargaisons sur la place : 11.
Vendues : 26.
Restées : 18.
Vaisseaux frétés : 230.

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Voici le relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'octobre :

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs......	31,633 65	32,907 75	29,969 90
Bagages......	667 93	616 03	656 37
Bétail......	533 20	443 95	562 75
Marchandises	18,910 65	17,283 09	18,329 05
	51,745 43	51,250 82	49,518 07

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'octobre 1854 de fr. 494 61 sur 1853, et une augmentation de fr. 2227 36 sur 1852.

C. Devina.

Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le lundi 18 décembre prochain, à dix heures du matin, au siége de la Société, à Aix-la-Chapelle.

Le but de cette réunion est de délibérer sur des modifications aux statuts qui lui seront proposées par le Conseil d'administration.

L'actionnaire ayant le droit d'assister aux assemblées générales peut, en vertu d'un mandat spécial, s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant le même droit.

Les propriétaires d'actions nominatives (anciens titres) justifient de la propriété de leurs actions au moment de leur entrée dans le lieu de la réunion.

Les propriétaires d'actions au porteur (nouveaux titres) devront, en conformité de l'art. 35 des statuts, déposer leurs titres quinze jours avant le jour de la réunion de l'assemblée générale, savoir :

A Aix-la-Chapelle, au siége de la Société ;

A Cologne, chez MM. S. Oppenheim junior et C° ;

A Berlin, chez MM. Mendelssohn et C° ;

A Liége, chez MM. Hagelmackerses, Cerfontaine ;

A Paris, aux bureaux de la Société, rue Neuve-du-Luxembourg, 47.

Il sera délivré, au nom de la direction, un récépissé de ce dépôt et une carte d'entrée nominative et personnelle.

Aix-la-Chapelle, le 6 novembre 1854.

Le directeur général,

de Sassenay.

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET C°

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. Ch. S., à Granville.—N° 1, cet arbitrage est très-mauvais. — N° 2, si vous aviez les valeurs vous auriez raison; mais avec la nécessité de payer deux reports et deux courtages par mois, cela peut devenir désastreux.

M. G., à Paris. — La fusion avec Strasbourg est décidée; on n'attend plus que l'avis du ministre sur le tracé.

M. [illegible], à Tours. — N° 1, bonne valeur. — N° 2, médiocre. — N° 3, oui. — N° 4, vendez. — N° 5, excellent, achetez. — N° 6, jamais il ne dépassera ce chiffre.

M. M., à Londres. — N° 1, sans avenir. — N° 2, c'est très-cher. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, vous avez raison.

M. F. P., à Paris. — Vous ne devez avoir aucune préoccupation; cette ligne n'est pas sérieusement menacée.

M. A. H., à Orléans. — N° 1, affaire meilleure dans l'avenir que dans le présent.— N° 2, une perte d'environ 40 fr. par action qui sera plus que compensée par l'économie dans la dépense de construction. — N° 3, oui. — N° 4, rien ne presse pour se décider. — N° 5, il n'y a rien à craindre sérieusement. — N° 6, non. — N° 7, oui. — N° 8, ceci dépend des événements politiques.

M. N. J., à Bordeaux. — N° 1, attendez. — N° 2, environ 10 à 12 0/0. — N° 4, 15 à 18 0/0. — N° 5, sécurité entière. — N° 6, oui, malgré les événements.

M. X., à X. — N° 1, à moins probablement. — N° 2, non. — N° 3, oui. — N° 4, nous aimerions mieux un arbitrage contre des Midi. — N° 5, c'est le retard de la fusion.

M. C., à Paris. — N° 1, il en est question, mais rien n'est encore décidé.

Mlle C. M., à Paris. — Oui.

M. L., à Paris., rue Neuve-des-Mathurins. — N° 1, c'est encore éloigné, quoique possible. — N° 2, gardez.

M. de M., à Very (Vaucluse). — N° 1, rien n'est émis; la concession n'est pas encore obtenue. — N° 2, oui, à vos deux questions. — N° 3, non. — N° 4, nous publierons le décret de concession.

M. N. P., à B. — Les mines de Portes et Sénéchas. — N° 2, non.

M. M., à Bordeaux. — Raison de plus pour vous abstenir.

M. P. W., à Voisinlieu. — N° 1, Orléans, Nord, Lyon. — N° 2, c'est une belle affaire. — N° 3, c'est probable. — N° 4, en achetant des Crédits mobiliers. — N° 5, vendez C et G. — N° 6, attendez quelques jours. — N° 6, médiocre.— N° 7, parce que c'est à l'étranger, et par conséquent peu connu.

M. C. D., à L. — Non.

M. C. de la P. R. — N° 1, nous ne connaissons pas cette affaire. — N° 2, inconnu. — N° 3, même réponse. — N° 4, la baisse. — N° 5, c'est peu probable.

M. D., à la Fère. — A, oui. — B, gardez aussi. — C., la fusion avec Strasbourg est faite; il ne manque plus que l'approbation du ministre.

M. C., à Angoulême. — N° 1, oui. — N° 2, envoyez les fonds. — N° 3, lisez notre article de ce jour sur les Mines de Portes et Sénéchas.

M. R. D., à Quimper. — N° 1, probablement. — N° 2, non. — N° 3, le prix des houilles a doublé depuis quelques années. — N° 4, adressez-nous votre souscription.

M. V. N., à Bordeaux. — N° 1, oui. — N° 2, Orléans, Nord, Lyon. — N° 3, Midi, Grand-Central.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 29 octobre au 4 novembre 1854.

97,217 voyageurs	308,341 00
Bagages, marchandises, etc	518 842 56
TOTAL	827,184 46

Semaine correspondante de 1853.

94,292 voyageurs	307,278 95
Bagages, marchandises, etc	438,275 45
PRODUIT total	745,554 40

Recette totale du 1er janvier au 4 novembre

1854	33,610,628 10
1853	29,549,064 98
DIFFÉRENCE	4,061,563 12

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 29 octobre au 4 novembre 1854.

19,710 voyageurs	87,885 00
Bagages, marchandises, etc	124,246 25
TOTAL de la semaine	212,131 25
Semaine correspondante de 1853	208 991 45
TOTAL de l'exercice courant	4,510,766 70
Exercice correspondant de 1853	4 060,460 30

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 29 octobre au 4 novembre 1854.

13,319 voyageurs	33,427 50
Bagages, marchandises, etc	57,988 70
TOTAL de la semaine	91,416 25
Semaine correspondante de 1853	94,619 10
TOTAL de l'exercice courant	973,818 80
TOTAL de l'exercice correspondant	1,003,271 75

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 29 octobre au 4 novembre 1854.

(Grande vitesse) 56,479 voyageurs	297,211 75
Petite vitesse) Bagages, marchand.	354,593 40
TOTAL de la semaine	651,805 15
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	19,587,637 55
TOTAL	20,239,439 70
Semaine correspondante de 1853	441,036 55
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	16,998,680 12
TOTAL de l'exercice correspondant	17,439,716 67

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 29 octobre au 4 novembre 1854.

Voyageurs	331,445 30
Bagages, marchandises, etc	624,611 87
TOTAL	956,057 17
Semaine correspondante de 1853	806,808 49
Différence en faveur de 1854	149,248 68
Recettes du 1er janvier au 4 novemb.	37,726,554 01
Recette correspondante de 1853	31,017,999 98
Différence en faveur de 1854	6,708 554 03

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 43e semaine.

Du 29 octobre au 4 novembre 1854.

Voyageurs	275,272 57
Marchandises	398,371 39
TOTAL de la semaine	673.643 96
Recettes antérieures	27,028,142 59
TOTAL GÉNÉRAL	27,701,786 55
42e semaine de 1854	673,643 96
Semaine correspondante de 1853	571,004 95
Différence en faveur de 1854	102,639 01
Exercice 1854	27,701,786 55
Id. 1853	24,238,305 74
Différence en faveur de 1854	3,463,480 81

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 29 octobre au 4 novembre 1854

Voyageurs	12,844 30
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	19,190 20
TOTAL	32,034 50
Recettes antérieures	1,340,020 60
TOTAL	1,372,055 10

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 30 octobre au 5 novembre 1854.

Ouest. — 14,372 voyageurs (gr. vitesse	68,966 10
(Petite vitesse)	68,575 81
TOTAL	137,541 91
Rive droite. — 28,423 voyageurs	25,837 30
Rive gauche — 22,245 voyageurs	17,449 10
TOTAL	180,828 31
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	74,373 33
Rive droite	28,902 75
Rive gauche	18,122 »
TOTAL	121,398 08

Recette totale du 1er janvier au 5 novembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	6.601,143 28
Idem. — 1853	5,624,791 40

Chemin de fer de Lyon à la Méditerrané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 22 au 28 octobre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	98,682 55
Bagages et marchandises	125,081 25
TOTAL de la semaine	223 763 80
Semaine correspondante de 1853	205.932 90
Augmentation	17,830 90

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	55,929 40
Bagages et Marchandises	23,359 25
Total de la semaine	79,238 65
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	303,052 45
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	9,175,711 43
Recette correspondante de 1853	7,2 5,956 04
Augmentation	1.959,755 39

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 22 au 28 octobre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

21,942 voyageurs, grande vitesse	45,078 20
Petite vitesse	146,251 64
Services annexes	6,449 43
TOTAL	197.779 27

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	43 172 29
Petite vitesse	119.964 89
Services annexes	6.078 31
TOTAL	169,215 49

Recette totale du 1er janvier au 28 octobre

1854	7,728,711 96
1853	6,698,980 08

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'octobre 1854.

Voyageurs St-Germain	203,337		
id. Auteuil	196,858		
Total	400,195	Recettes.	216,641 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			89,694 18
Total			306,335 48

Octobre 1853.

Voyageurs	221,088	Recettes.	247,697 90
Différence en faveur de 1854			58,637 58

COMPARAISON :

Les dix mois de 1854 ont donné	2,841,349 13
La même période de 1853 a donné	2.373,094 44
Différence en faveur de 1854	468,254 69

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Octobre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	73,175	43,974 40	1,495 60	45,470 00
1853	57,303	26,704 25	594 50	27,298 75
En faveur de 1854	15,872	17,270 15	901 10	18,171 25

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Tirage au sort des actions et obligations.* — Le mardi, 12 décembre 1854, à 10 heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, au tirage au sort des numéros des actions et des obligations à rembourser, à partir du 2 janvier 1855, savoir :

541 actions ;
100 obligations de l'emprunt de 1842.
21 — de l'emprunt de 1848.
271 obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1852).
235 obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1854).

Les obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1852), qui n'auront pas été *libérées et échangées* contre des obligations définitives, ne pourront pas participer au tirage.

En ce qui concerne les obligations émises en 1854 :

Exceptionnellement, pour ce premier tirage et en raison de l'échéance postérieure du dernier versement qui n'aura lieu que le 1er avril 1855, les numéros désignés par le sort seront appliqués aux *titres provisoires au porteur correspondants* ; le remboursement aura lieu, suivant les conditions de l'émission, en ce qui concerne le versement non échu.

Les titulaires des *récépissés nominatifs* non échangés contre les titres provisoire au porteur, ne pourront participer aux chances du tirage.

Le Directeur,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Emprunt 3 0/0. — Obligations libérées de l'émission de 1854.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs de titres *libérés* de la dernière émission (1854), qu'à dater du 15 décembre prochain, ces titres pourront être échangés à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, contre des *obligations définitives*, dont le dépôt dans la caisse de la Compagnie pourra immédiatement s'effectuer avec les formalités ordinaires.

Le Directeur,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

COMPAGNIE

DE ROUEN. MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen le 1er décembre 1847, le 1er mars 1849 et le 25 février 1854, sont prévenus que le tirage de 13 obligations de l'emprunt de 1847, 10 obligations de l'emprunt de 1849 et 27 obligations de l'emprunt de 1854, remboursables le 1er décembre prochain, aura lieu en séance publique le 24 novembre 1854, à une heure précise, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 75 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris du 1er octobre au 1er novembre 1854.

A partir du 1er novembre courant, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Le Président du Conseil d'administration,
Cte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, conformément à l'art. 15 des statuts de la Compagnie, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 6 janvier prochain.

Il sera bonifié, pour les paiements faits avant ce jour, un escompte au taux de 3 0/0 l'an.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, courra à partir du 6 janvier, sur tous les versements qui n'auront pas été effectués avant le 20 du même mois

Les versements se feront à la caisse de l'Administration centrale, gare Saint-Lazare, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, les dimanches et fêtes exceptés.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25 ; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur en 35 minutes ; à Caen en 3 h. ; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. Appel de 50 fr., du 25 octobre au 15 novembre 1854.

Facultatif jusqu'au 5 janvier 1855.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. Le Sous-Comptoir des chemins de fer, rue Bergère, 14, fait des avances, à partir du 6 courant, sur dépôt des actions du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Il se charge d'effectuer sur dépôt des mêmes valeurs les versements appelés par cette Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. AVIS. — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait sur les actions aux conditions suivantes :

Le versement sera reçu, à partir du 25 octobre, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés,

A Paris, au siége de la Compagnie, 31, rue Lepelletier, de 10 à 2 heures.

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

Au fur et à mesure des versements, les actions provisoires nominatives seront échangées contre des titres définitifs *au porteur*, lesquels, à dater du 15 novembre, seront seuls admis à la négociation. Les intérêts, à raison de 4 0/0 l'an, courront à partir du 25 octobre pour les versements effectués jusqu'au 15 novembre.

Il sera loisible à tout actionnaire de différer ledit versement jusqu'au 5 janvier prochain ; mais, dans ce cas, il tiendra compte à la Compagnie de l'intérêt de 4 0/0, à dater du 25 octobre.

Tout versement qui n'aurait pas été effectué au 5 janvier 1855 donnera lieu, à partir de cette époque, à l'application des dispositions de l'art. 15 des statuts.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. Décision de l'assemblée générale du 27 avril 1854.

Art. 1er. Les actionnaires qui auront effectué le versement de 50 fr. par action, appelé pour le 15 mai, jouiront de la faculté de libérer leurs actions à 200 fr., moyennant deux versements ultérieurs de 25 fr. chacun, à effectuer le 15 novembre et le 15 février prochains.

Les versements des 15 novembre et 15 février pourront être escomptés, à dater du 15 mai à 4 0/0 l'an.

Art. 2. La libération des actions aura lieu par l'échange de cinq certificats provisoires libérés de 200 fr. contre deux titres définitifs de 500 fr. complètement libérés.

Art. 3. Les actionnaires ne faisant pas usage de la facilité accordée par l'art. 1er, et dont l'intention est de verser jusqu'à 500 fr. sur leurs actions, n'auront pas de versement à effectuer le 15 novembre, et les appels subséquents sur leurs actions ne dépasseront jamais 50 fr. à la fois.

En continuant à être soumis aux dispositions des art. 10 à 15 des statuts, il leur restera pourtant le droit de se libérer à toute époque, en complétant leurs versements jusqu'à 500 fr.

En portant de nouveau à la connaissance de MM. les actionnaires la décision ci-dessus, on leur rappelle que le défaut de versement au 15 novembre entraînerait pour eux la perte du droit de libérer leurs actions à 200 fr.

Les versements seront reçus, du 10 au 15 novembre prochain, à la caisse sociale, à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, à Paris, où il sera délivré des bordereaux.

La somme de 25 fr. appelée se trouvera réduite à 20 fr. 60 par action, déduction faite des intérêts au 15 novembre sur les versements antérieurs.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas l'intention de faire le susdit versement sont invités à encaisser 2 fr. 50 c. par action pour intérêt du semestre échus le 10 juillet dernier, aux jours et lieux ci-dessus indiqués.

Bâle, le 15 octobre 1854.

Le Comité de direction du chemin de fer central Suisse.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE, MM. les actionnaires sont prévenus que la seconde moitié du dividende de l'exercice 1853, soit 20 fr. par dixième, sera payée, à partir du 10 novembre, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15 ;

A Liége, chez MM. Nagelmakers et Cerfontaine, banquiers à Angleur, près Liége, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne ;

A Bruxelles, à la Société générale.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Directeur de la Société,
ST-PAUL DE SINÇAY.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS.

ÉMISSION D'OBLIGATIONS.

La Compagnie a admis, dès sa formation, le principe de la division de son capital en actions et en obligations.

Son *capital actionnaire* s'élevant à 1 million 600 000 fr., destiné spécialement aux premières dépenses et aux grands travaux, est depuis longtemps réalisé.

Le *capital obligations*, s'élevant à 1 million 200 000 fr., doit être affecté principalement à l'achat du matériel, et a été réservé pour l'époque où les travaux avanceraient vers leur terme. C'est ce dernier capital qui est actuellement en émission.

D'après les études approuvées par l'autorité compétente, les produits de ce chemin doivent s'élever annuellement à 241,150 fr. de marchandise, et à 181,836 fr. 85 c. de voyageurs, soit en tout 422,986 fr. 85 c. de recettes brutes. Les frais d'exploitation sont de 145,588 fr. 90 c., ce qui laisse un produit net de 277,397 fr. 95 c., ou 10 0/0 sur le capital qui sera dépensé pour ce chemin, tant en actions qu'en obligations.

Conditions de l'émission.

1° Antérieurement à toute distribution aux actionnaires, il sera prélevé, par privilége, sur les produits nets ci-dessus de 277,000 fr., une annuité de 86,712 fr. pour le service des obligations en intérêts, capital et primes ;

2° Emission au pair de 250 fr. par obligation ;

3° Revenu annuel de 15 fr. dito, soit 7 fr. 50 par semestre ;

4° Remboursement à 500 fr., soit avec 250 fr. de prime.

Les titres sont au porteur. Les intérêts se paieront à Paris, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, sur la présentation d'un coupon que le porteur détachera du titre. — Les remboursements avec primes auront lieu également chaque année, et commencent le 1er février 1856 pour finir le 1er février 1915. — Le versement a lieu moitié en souscrivant, moitié le 15 janvier prochain.

Ces conditions font ressortir, par rapport aux principaux titres similaires, les avantages suivants :

OBLIGATIONS. —	Prix actuel d'acquisition.	Revenu aux prix actuels.	Prime sur le prix d'acquisition.	Durée des remboursements.
Nord......	fr. 315	4 3/4	185 soit 58 0/0	72 ans.
Orléans....	315	4 3/4	185 soit 58 0/0	97 ans.
Strasbourg.	505	5 7/8	145 soit 29 0/0	98 ans.
Tarragone à Reus....	250	6 0/0	250 soit 100 0/0	61 ans.

La souscription est ouverte :

Chez MM. *Destrem, Mallet, Bagel et C°*, 15, rue Saint-Fiacre, à Paris ;

MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, à Madrid ;

MM. Ortenbach et C°, banquiers, à Barcelone.

COMPAGNIE

DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Paiement du semestre d'intérêt.

MM. les actionnaires qui ont satisfait au paiement des huit dixièmes appelés sur leurs actions, sont informés que le coupon d'intérêt (n° 2) du semestre échéant le 15 novembre courant, sera payé à partir dudit jour, à raison de 7 fr. 65 par action :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier de la Compagnie ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et C°, banquiers de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. Hottinguer et C°, banquiers de la Compagnie ;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon-street.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Directeur,

Signé : W. Fraisse.

CHEMINS DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Dépôt de titres au porteur. — MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que le dépôt des actions au porteur de la Compagnie est reçu gratuitement dans la caisse sociale, rue Laffitte, n° 23, de dix à deux heures, contre délivrance d'un récépissé nominatif.

Par ordre du Conseil d'administration.

Louis Cordier.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effetué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre courant, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et C°, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, Le Prevost.

LE COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS, rue Bergère, n° 14,

fait des avances sur rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles, ou de crédit constitués en Sociétés anonymes françaises ;

Reçoit en dépôt toutes espèces de titres et valeurs, et se charge d'encaisser gratuitement les arrérages, intérêts et dividendes des valeurs déposées dans sa caisse et payables à Paris.

MINES DE LA LOIRE.

Les anciens actionnaires de la Compagnie civile des Mines de la Loire sont convoqués en assemblée générale, le mercredi 29 novembre présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, n° 48, salle Herz, pour recevoir les comptes des neuf premiers mois de l'exercice 1854, et régler l'emploi des bénéfices.

Les propriétaires de vingt-cinq actions au moins ont, seuls, le droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de vingt-cinq actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social de la Société anonyme des Mines de la Loire, à Paris, rue de la Victoire, n° 44, avant le 26 novembre ; soit, avant le 22 novembre, dans les bureaux de la Société, à Lyon, rue Lafont, n° 2.

MM. LES ACTIONNAIRES

de la Société des FORGES DE CHATILLON et COMMENTRY sont informés que la réunion qui avait été fixée au 14 novembre courant n'aura pas lieu.

SOCIÉTÉ MINIÈRE ET MÉTALLURGIQUE DU

BASSIN D'AUBIN (Aveyron).

Aux termes de l'art. 29 de l'acte de Société (reçu par Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, le 16 mai 1853), le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale est convoquée pour le samedi 23 décembre prochain, à quatre heures de l'après-midi, au siége de la Société, place Vendôme, n° 16.

MM. les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions, qui voudront assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'acte de Société, déposer leurs titres, au siége de la Société, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée. — Le délai du 15 décembre est de rigueur.

Il leur sera remis une carte d'admission ; cette carte est nominative et personnelle.

Conformément à l'acte de Société, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le vingtième des actions émises.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général

Petre.

CHEMIN DE FER

DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMMARE.

L'assemblée générale semestrielle aura lieu le 15 du courant, à midi, au siége social, rue St-Guillaume, n° 31.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER, 14, rue Bergère.

Le Sous-Comptoir des chemins de fer fait des avances, à partir du 6 courant, sur dépôt des actions du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois. Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des Iles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux. — Musique. — Livres anciens et modernes en tous genres. — Pièces de Théâtre et Romans illustrés. — Musée littéraire. — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer. — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,
Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Le 3 0/0, qui, il y a quinze jours à peine, s'était élevé à 75 60, est tombé hier à 73 10 et il a fermé à peine à 73 40. Si l'on fait attention que le coupon de 1 50 sera détaché le 7 du mois prochain, ce cours ne revient en réalité qu'à 71 90. Malgré de si bas cours, quelques spéculateurs n'ont pas craint de vendre de la rente à découvert, et s'il y avait seulement 1 fr. de report, ce qui serait fort naturel après une baisse si rapide, il y aurait beaucoup de rentes à racheter.

Le comptant a fait assez bonne contenance au milieu de cette baisse. L'argent est même abondant à la Bourse, et les cours du 3 0/0 n'ont cédé au comptant qu'avec peine.

Notre 3 0/0 a fléchi depuis jeudi dernier de 74 75 à 73 25 : c'est une baisse de 1 1/2 0/0. Pendant le même intervalle, la baisse des consolidés n'a été que de 1/2 0/0, à 94 1/4 : en sorte que l'écart entre les fonds français et les fonds anglais, qui était descendu un moment à 19 1/2 0/0, est revenu à 21 0/0. Il est probable que cette augmentation d'écart va donner lieu de nouveau à des arbitrages en faveur des fonds français.

Ce qui prouve que les capitaux ne sont pas rares à Paris, c'est la fermeté constante des obligations de chemins de fer, qui, au milieu de la baisse rapide des autres valeurs, ont fléchi à peine de 1 25 à 1 50. Beaucoup de capitalistes qui cherchent surtout à faire des placements avantageux, et qui ne veulent point courir les chances aléatoires des oscillations qui ont lieu souvent sur les actions, préfèrent acheter des obligations : aussi l'on a vu avec quelle facilité la souscription des obligations nouvelles de l'Est a été couverte, et depuis qu'elles ont été émises au parquet, elles se sont tenues avec une grande fermeté de 492 à 495 fr., c'est-à-dire avec 12 50 et 15 fr. de bénéfices sur le prix d'émission.

Le marché des chemins de fer a été vivement agité. D'importantes spéculations avaient été entamées depuis un mois sur les principales lignes, des achats considérables avaient eu lieu, et lorsque l'on a songé à défaire ces opérations, les offres se sont multipliées outre mesure et les cours ont été rapidement entraînés : aussi la baisse a été beaucoup plus sensible sur les lignes qui avaient été adoptées par la spéculation que sur toutes les autres. C'est ainsi que les actions de Lyon ont reculé à 1,013 75, lorsqu'elles avaient été si vivement demandées, il y a trois semaines, à 1,065 et à 1,067 50. Mais à la fin de la bourse d'hier, les offres avaient commencé à se ralentir, et les cours paraissaient présenter des avantages qui ont amené de nouveaux acheteurs ; en sorte qu'à la fin de la bourse, les actions de Lyon étaient redemandées à 1,022 50.

On a détaché lundi dernier 20 fr. de coupon d'intérêt sur les anciennes actions de l'Est et 1 75 sur les nouvelles. Les anciennes sont tombées à 787 50 ; mais elles ont repris à 797 50. Ce dernier cours présente encore 27 50 de baisse. Les nouvelles actions ont fait 627 50, et elles ont remonté à 637 50 avec 12 75 de baisse.

Les actions d'Orléans ont été continuellement faibles. Elles se sont à peine soutenues au-dessus de 1,200, et elles sont retombées à 1,17[illegible] ; mais ce cours a réveillé la demande. On a remonté facilement à 1,185.

Toutes les autres lignes ont été entraînées par le mouvement général de baisse.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 2 jusqu'à celle du 9 novembre.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 74 75 à 73; elle est restée à 73 25; elle a varié à terme de 75 10 à 73 10; elle est restée à 73 40.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 98 à 96 90, et à terme de 98 à 96 75.

La Banque de France a monté de 2,990 à 3,000; elle est restée à 2,990.

Le Crédit mobilier a fléchi de 777 50 à 738 75; il a fermé à 750 avec 27 50 de baisse; il a fermé à terme à 753 75.

Le Nord a fléchi de 872 50 à 852 50 au comptant, et à 855 à terme.

L'Est ancien, qui était à 840, a fléchi après le détachement de son coupon, à 787 50; il a fermé à 796 25 au comptant et à 787 50 à terme.

Les nouvelles actions de l'Est, qui, avant le détachement du coupon, étaient à 650, ont fléchi à 627 50, coupon détaché, et sont restées à 632 50 au comptant et à 637 50 à terme.

La Méditerranée a fléchi au comptant de 875 à 857 50 et à 860 à terme.

Orléans a fléchi au comptant de 1,206 25 à 1,172 50, et il est resté à 1,185 à terme.

Rouen a fléchi de 980 à 972 50; il est resté à 975 au comptant et à 970 à terme.

Le Havre a fléchi de 560 à 547 50.

Saint-Germain a fléchi au comptant de 715 à 700 ; il a fait à terme 690, et il est resté à 697 50.

L'Ouest a fléchi de 665 à 650.

Cherbourg a baissé de 525 à 517 50.

Le Midi a monté de 617 50 à 625; il est retombé à 605; il est resté à 607 50.

Le Grand-Central a fléchi de 528 75 à 517 50; il est resté à 520.

Genève a fléchi de 535 à 525.

Samedi. — La rente a été très-offerte, et ses cours ne se sont pas relevés pendant toute la bourse. Les chemins se tenaient avec plus de fermeté, quoiqu'ils aient été cotés très au-dessous des cours de la veille. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 75 20 à 75, et à terme de 75 30 à 75 05; le 4 1/2 0/0, de 97 80 à 97 60 au comptant, et de 98 20 à 98 à terme. La Banque s'est tenue à 2,995. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 777 50; le Nord, de 2 50 à 872 50; l'Est, de 1 25 à 841 25. Les nouvelles de l'Est ont monté de 2 50 à 6[illegible]3 75. Orléans s'est tenu à 1,205; Saint-Germain, à 715; Rouen, à 980; Genève, à 535; Cherbourg, à 525; le Grand-Central, à 530. Lyon a fléchi de 6 25 à 1,045; la Méditerranée, de 5 à 875; l'Ouest, de 10 à 657 50. Le Midi a monté de 5 à 622 50. Le Havre a fléchi de 2 50 à 557 50.

Lundi. — La baisse a fait de nouveaux progrès. Toutes les valeurs étaient offertes, mais il y avait peu d'affaires. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 74 85, mais il a fléchi à terme de 20 c. à 74 85. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu au comptant à 97 60. La Banque a fléchi de 5 à 2,990; le Crédit mobilier, de 2 50 à 770; le Nord, de 2 50 à 870; l'Est, de 3 75 à 817 50, coupon détaché; les nouvelles de l'Est, de 2 à 647 50, coupon détaché; Lyon, de 5 à 1,040; Orléans, de 7 50 à 1,197 50; le Havre, de 2 50 à 555; Saint-Germain, de 5 à 710; le Midi, de 5 à 617 50; le Grand-Central, de 1 25 à 528 75; Genève, de 2 50 à 532 50. Rouen s'est tenu à 980; l'Ouest, à 657 50. La Méditerranée a monté de 1 25 à 876 25.

Mardi. — Nouvelle baisse sur la rente, malgré la nullité des affaires. Les actions de chemins de fer étant très-faibles; on commençait à se décourager des opérations du siége de Sébastopol. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 74 70, et à terme de 20 c. à 74 85. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 97 60, et a fléchi à terme de 30 c. à 97 70. La Banque s'est tenue à 2,990. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 772 50. Le Nord s'est tenu à 870. L'Est a fléchi de 5 à 817 50. Les nouvelles de l'Est ont monté de 1 25 à 848 75. Lyon a fléchi de 3 75 à 1,0[illegible]6 25; la Méditerranée, de 2 50 à 873 75; Cherbourg, de 5 à 520; le Midi, de 3 75 à 613 75, le Grand-Central, de 2 50 à 526 25; le Havre, de 2 50 à 552 50. Orléans a monté de 2 50 à 1,200; Saint-Germain, de 3 75 à 713 75; l'Ouest, de 5 à 662 50. Rouen s'est tenu à 980; Cherbourg, à 532 50.

Mercredi. — Il y avait une véritable panique à la Bourse. On offrait toute espèce de valeurs; la rente et les chemins ont fléchi rapidement. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 1 fr. à 73 70, et à terme de 80 c. à 73 85; le 4 1/2 0/0, de 70 c. au comptant à 97, et de 60 c. à terme, à 97 10. La Banque a monté de 10 fr. à 3,000. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 fr. à 762 50; le Nord, de 10 fr. à 860; l'Est, de 15 à 797 50; les nouvelles de l'Est, de 8 75 à 650; Lyon, de 11 25 à 1,025; la Méditerranée, de 11 25 à 862 50; Orléans, de 17 50 à 1,182 50; Rouen, de 5 à 875; Saint-Germain, de 8 75 à 705; l'Ouest, de 2 50 à 660; le Midi, de 5 à 608 75; le Grand-Central, de 5 à 521 25; Genève, de 2 50 à 530. Le Havre s'est tenu à 552 50.

Jeudi. — Toutes les valeurs étaient encore offertes et en forte baisse; mais il y avait un peu d'amélioration à la clôture. Le 3 0/0 a fléchi de 45 c. à 73 25 au comptant, et de 45 c. à terme à 73 40; le 4 1/2 0/0, de 10 c. au comptant à 96 90, et de 35 c. à 96 75 à terme. La Banque a fléchi de 10 fr. à 2,990. Le Crédit mobilier a varié au comptant de 738 75 à 750, et à terme de 737 50 à 753 75; le Nord, de 855 à 852 50 au comptant, et de 850 à 855 à terme; l'Est, de 787 50 à 796 25 au comptant, et de 790 à 797 50 à terme; les nouvelles de l'Est, de 630 à 632 50 au comptant, et de 627 50 à 637 50 à terme; Lyon, de 1,012 50 à 1,017 50 au comptant, et de 1,013 75 à 1,022 50 à terme; la Méditerranée, de 860 à 857 50 au comptant, et de 855 à 860 à terme; le Midi, de 608 75 à 607 50; le Grand-Central, de 517 50 à 520 ; Saint-Germain, de 690 à 697 50; le Havre, de 550 à 547 50; Rouen, de 972 50 à 975 ; Orléans, de 1,180 à 1,172 50 au comptant, et de 1,170 à 1,185 à terme; Genève, de 527 50 à 525 ; l'Ouest, de 655 à 650. Cherbourg a fait 517 50.

Vendredi. — La panique a continué aujourd'hui sur toutes les valeurs ; elle était augmentée par une baisse de 3/8 sur les fonds anglais, qui sont venus d'abord de 94 à 94 1/8, et la seconde fois, de 93 3/4 à 93 7/8. Le 3 0/0 a varié au comptant de 72 80 à 72 70, et à terme, de 72 90 à 72 70; le 4 1/2 au comptant, de 96 70 à 96 50. La Banque a fait 2,908; le Crédit mobilier, de 740 à 735; le Nord, de 852 50 à 850; l'Est, de 780 à 788 75; les nouvelles actions, de 630 à 635; Lyon, de 1,010 à 1,012 50; Orléans, de 1,170 à 1,172 50; Rouen, de 972 50 à 965; la Méditerranée, de 857 50 à 855, le Midi, de 602 50 à 607 50; le Grand-Central, de [illegible]5 à 512 50; Saint-Germain, de 695 à 680. Le Havre a fait 545; l'Ouest, 640; Genève, 520; Cherbourg, 510; le Nord, 850.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 4 au 10 novembre 1854.

Longueur expl.	Longueur concéd.	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur nominale	Somme payée	Intérêt et dividende payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
710	913	99	400.000	400	tout	16 fr.	janv. juillet	Nord	872 50	872 50	870 »	870 »	870 »	867 50	860 »	860 »	862 50	865 »	870 »	877 50
tout	128	99	72.000	500	tout	22 fr 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	980 »	977 50	979 »	978 75	980 »	»	975 »	975 »	975 »	»	965 »	»
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobre	Rouen au Havre	557 50	»	555 »	555 »	552 50	552 50	552 50	550 »	547 50	»	545 »	542 50
51	72	95	36 000	500	125	11 fr.	avril	Dieppe et Fécamp	»	»	290 »	»	»	»	»	»	295 »	»	»	»
»	317	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	525 »	»	»	»	520 »	»	»	»	517 50	»	510 »	510 »
tout	25	99	36.000	250	tout	32 fr. 50	octobre avril	Saint-Germain	715 »	715 »	710 »	710 »	713 75	715 »	705 »	705 »	710 »	697 50	690 »	690 »
tout	17	99	50 000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»	315 »	»	317 50	»	317 50	»	317 50	»	310 »	»
138	570	99	70 000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	657 50	657 50	657 50	660 »	662 50	665 »	660 »	660 »	650 »	657 50	645 »	645 »
»	41	50	6 000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1158	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1205 »	1202 50	1197 50	1200 »	1200 »	1200 »	1192 50	1190 »	1172 50	1185 »	1172 50	1172 50
947	721	92	250 000	500	tout	30 fr. 50	mai novembre	Est	841 25	841 25	847 50	847 50	842 50	842 50	797 50	800 »	793 25	797 50	788 75	797 50
»	»	»	250.000	500	250	1 0/0.	»	Id. nouvelles	653 75	652 50	657 50	648 75	648 75	647 50	640 »	640 »	632 50	635 »	635 »	632 50
507	512	99	250 000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	1045 »	1045 75	1040 »	1042 50	1040 25	1035 25	1025 »	1027 50	1017 50	1022 50	1014 25	1014 75
	227	99	80 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	535 »	»	»	»	532 50	»	»	535 »	515 »	517 50	520 »	»
419	612	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobre	Lyon à la Méditerr.	875 »	876 75	870 25	877 50	873 75	873 75	862 50	865 »	857 50	860 »	855 »	852 50
»	9.0	99	134 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	622 50	625 »	617 50	618 75	613 75	617 50	610 75	610 »	607 50	607 50	607 50	607 50
—	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	212 50	»	212 50	»	210 »	»	201 »	»	»	»
150	915	99	150 000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central	530 »	528 75	528 75	528 75	528 25	531 25	531 25	522 50	530 »	530 »	513 75	512 50
	—	99	50 000	500	200	4 0/0		St-Rambert à Gren.	410 »	»	»	»	400 »	»	»	»	»	»	»	»
»	40	80	12.500	1 000	tout	25 fr. 50 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	99	9 400	500	tout	27 fr. 50 p. an	mars.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	110.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emm.	»	»	615 »	»	»	»	»	»	460 »	»	»	»

	Nombre	Valeur	Somme payée	Intérêt	Époques de jouissance	Noms	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
	»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	71 80	71 65	71 85	71 85	71 70	71 65	73 70	73 85	73 25	73 40	72 65	72 70
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	97 60	94 »	97 60	»	97 20	»	97 »	97 10	93 50	»	96 50	96 25
	250 »	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	75 »	»	74 55	»	74 60	»	»	»	73 25	»	»	»
	»	12 »	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	»	»	97 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»
(1) Pendant la durée des travaux.	113 370	1 000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2900	»	2901	»	2891	»	2900	»	2895	»	2890	»
	120.000	500	tout	4 25	janvier juillet	Crédit mobilier	777 50	774 75	775 »	776 25	772 50	772 50	762 50	762 50	752 »	733 75	735 »	735 25
	40 000	500	tout	50 1853 1854	janv. juill.	Comptoir national	585 »	»	587 50	»	585 »	»	586 25	»	585 »	»	573 »	»
	60.000	500	250	17 50	janv. juill.	Banque foncière	5?0	»	»	»	5?5	»	575 »	»	»	»	»	»
	100.000	1 000	300	3 0/0	mai novemb.	1re Obligations fonc.	941	»	»	»	950 »	»	950 »	»	945 »	»	945 »	»
	»	500	400	3 0/0	mai novemb.	2e Obligations de 500	440	»	»	»	410 »	»	»	»	445 »	»	430 »	»
	»	100	tout	3 0/0		Do 10e d'Obligations	»	»	»	»	95 25	»	90 25	»	95 25	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 4 au 10 novembre 1854.

Date des émissions	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée	Prix de rembours.	Intérêt annuel	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	4	6	7	8	9	10
1854	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	Nord-Boulogne	315 »	315 »	313 75	315 »	315 »	312 75
Do	51 000	50 —	1.050	tout.	1 250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1020 »	1020 »	1025 »	1030 »	1030 »	1020 »
1852	150 000	90 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	505 »	505 »	»	500 »	500 »	500 »
1853	141.333	93 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	Do Nouvelles 3 0/0	313 75	313 75	313 75	312 50	312 50	312 »
Do	50 000	96 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin.	Est	305 »	306 25	305 »	305 »	300 50	302 50
1848	12.154	99 —	1.125	tout.	1 250	5 0/0	Do	janvier juillet.	Saint-Germain (nouvelles)	1020 75	»	»	»	»	»
Do	6 201	43 —	1.250	tout.	1 250	5 0/0	»	Do	Versailles r. d.	975 »	960 »	»	»	»	»
1852	15.038	50 —	1 000	tout.	1 250	5 0/0	»	Do	Ouest	1012 50	1012 50	1012 50	1012 50	»	1015 »
1853	27.000	» »	1.000	750	1.250	5 0/0	»	Do	Do (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1842	8.998	47 —	1.125	tout.	1 250	5 0/0	décembre.	Do	Paris à Orléans	»	1030 »	»	»	1025 »	»
1844	3.334	80 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do	Do (Nouvelles 1848)	»	1025 »	»	»	»	»
1852	150.000	50 —	310	tout.	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1852)	315 »	314 75	313 75	313 75	313 50	312 50
1851	120 000	» »	275	175	500	3 0/0	»	Do	Do (Nouvelles 1854)	315 »	315 »	313 75	315 »	313 75	312 50
1845	6.000	73 —	1.000	tout.	1 250	4 0/0	Do	Do	Paris à Rouen	985 »	»	985 »	»	»	985 »
1847	8.?50	68 —	1 ?0	tout.	1 250	5 0/0	»	juin décembre	Do (nouvelles)	»	»	»	»	1000 »	»
1846	15.000	78 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre	Rouen au Havre	985 »	»	»	»	»	985 »
1848	5 000	87 —	00	tout.	1 250	6 0/0	Do	janvier juillet.	Do (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1853	134.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet	Grand-Central	300 »	299 75	300 »	300 »	300 »	297 50
1852	102 644	99 —	560	tout.	625	5 0/0	Do	Do	Rhône-et-Loire	500 »	500 »	»	»	»	»
1853	43.643	99 »	500	tout.	500	3 0/0	Do	Do	Do 3 0/0	»	»	306 25	305 »	305 »	305 »
1852	20.000	53 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Do	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	»	500 »	»	»	»	500 »

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 3 au 9 novembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	3	4	6	7	8	9
Nord	867 50 à 872 50	870 » à 875 »	867 50 à 872 50	860 » à 865 »	855 » à 861 50	848 75 à 850 »
Paris à Strasbourg	830 » à 835 »	837 50 à 831 25	832 50 à 837 50	837 50 à 841 25	825 » à 830 »	840 » à 845 »
Orléans	1175 » à 1200 »	1175 » à 1200 »	1175 » à 1200 »	1175 » à 1200 »	1175 » à 1200 »	1150 » à 1175 »
Paris à Rouen	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	950 » à 975 »
Rouen au Havre	562 50 à 568 75	562 50 à 568 75	567 50 à 562 50	557 50 à 562 50	550 » à 556 »	548 75 à 554 25
Lyon	1045 » à 1047 50	1047 50 à 1050 »	1042 50 à 1047 50	1045 » à 1048 »	1030 » à 1035 »	1012 50 à 1018 75
Ouest	»	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. — Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Prix	D. cours	Dénomination	Prix	D. cours	Dénomination	Prix	D. cours	Dénomination	Prix	D. cours	Dénomination	Prix	D. cours
Caisse [illegible]	500	450 »	Bessèges ... Charbon.	1,500	300	[illegible]	500	»	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Mar. ass.	12,500	38 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	200	Les Touches Charbon.	500	50	Forts [illegible]	500	370	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ... do	5000	14 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.00 »	Layon et Loire	1 1-5	400	[illegible]	500	»	— Tricycles	500	835	Union des Ports. do	5000	12 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1240	[illegible] n. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	25 »	— Batignollaises	1000	775	Mélusine ... do	5000	15 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	775	— act. de j.	»	170	Gaz anglais ... Paris.	250	500	Compagnie générale	500	600	Sécurité ... do	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1 650	1300	[illegible] ... Charbon	5000	»	— français ... Paris	500	915	Entrepreneurs	500	630	Sauvegarde ... do	5000	5 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	212 50	Azincourt ... Charbon	1/1500	400 E d	— Dalloz	1000	1175	Sylphides	500	540	Océan ... do	5000	27 0/0 b.
Eaux à [illegible]	1000	900	Bastennes ... Asph.	1000	225 »	— Lacarrière ... Paris	500	1101	[illegible]	500	1.5	Chambre ... do	1000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	367 50	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Belleville	500	1125	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... do	1000	14 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1210	Seyssel franç. Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	1100	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ... do	1000	15 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	375	470 »	Aveyron ... Forges.	5000	4100	— Ouest ... Passy.	500	915	Journaux réunis	500	500	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	315	135 »	Aubin ... Forges.	500	491	— Est [illegible]	500	»	Le Siècle	rentes	1000	Générale ... do	5000	200 0/0 b.
[illegible] ... Zinc.	750	650	Montataire ... Forges.	500	650	— Wazemmes	500	17 »	Docks L. Napoléon.	250	212 »	Union ... do	5000	14 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	165 »	Alais ... Forges.	2000	1200	— Calais	1000	1.0 »	Palais de l'Industrie	100	112	France ... do	5000	31 0/0 b.
Tenez ... Cuivre.	1000	610 »	Châtillon ... Forges.	500	500	— Amiens	500	467	[illegible]	7 ??	3200	Phénix ... do	1000	[illegible]
Mouzaïa (Algérie)	100	40 »	Herserange ... Forges.	500	42 50	— Versailles	1000	575	— de Montluçon	500	470	Providence ... do	2500	28 0/0 b.
Carmaux (houillère)	1000	610	Monceau ... Forges.	1000	1500	— Cherbourg	500	70	— [illegible]	1000	1285	Urbaine ... do	5000	64 0/0 b.
Loire ... Charbon	1/800	630 »	Franche-Comté ... Forges	1000	1200	— [illegible]	500	665	— [illegible]-la-Chapelle	500	320	Confiance ... do	5000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/2400	500 »	Loire et Ardèche ... Forg.	1 00	320 »	Mess. imp. et ex. mar.	2000	8?0	Les [illegible]	500	700 »	Soleil ... do	6 ??	30 0/0 b.
Haute-Loire. Charbon.	500	265	Espérance ... Forges.	1000	920	— Voitures	1000	440	— Coton	500	515	Nord ... do	1000	9 0/0 b.
Blanzy ... Charbon	500	550	Montigny ... Forges.	500	350 »	— Caillard	1000	6 0	— Pont-Remy	»	500	Globe ... do	500	pair
Chazotte ... Charbon	1/3000	545	Septèmes ... Usine.	250	217 50	Gondoles parisiennes.	50	100	— Gamaches	500	325	Nationale ... Vie.	5000	15 0/0 b.
Charbonnages belges.	500	480 »	[illegible] ... Usine.	750	685 »	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2200	Richer ... Vidanges.	500	365	Générale ... do	7500	65 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)	1000	550	Cail ... Usine.	500	750 »	— ch. de fer.	300	225	Herbet ... Verrerie.	500	500	Union ... do	5000	7 0/0 b.
Centre-de-Flénu	1000	450	Cavé ... Usine.	250	265	— Favorites	500	1600	Scarpe ... do	250	215	Phénix ... do	5000	3 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 741. 13e ANNÉE. — N° 46. SAMEDI, 18 NOVEMBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI. PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

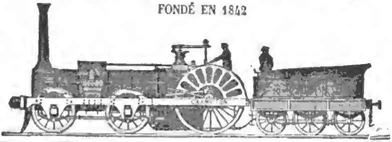
	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



SOMMAIRE.

Les Chemin de fer et Houillères de Portes et Sénéchas (Gard)

Depuis plus d'un an la question d'Orient a complétement arrêté l'esprit d'entreprise. La Société du Crédit mobilier et toutes les maisons de banque se sont abstenues, le gouvernement lui-même a restreint les concessions de chemins de fer qu'il aurait pu faire, et n'a concédé que les petites lignes qui correspondent à des besoins de localité, et qui sont surtout de nature à développer la production de la houille.

Nous avons imité cette réserve, et malgré les propositions les plus favorables, nous avons refusé notre concours à beaucoup d'entreprises sérieuses qui offraient des avantages réels. Une circonstance, une occasion unique nous ont déterminé à faire une exception. Nul n'ignore le développement prodigieux, dans ces derniers temps, de la consommation de la houille. Sur tous les points de la France, les charbons de terre et le coke ont complétement manqué; l'Angleterre, malgré l'abaissement des tarifs de douane, n'a presque rien fourni et a pu à peine suffire à ses propres besoins; la Belgique n'a pu davantage satisfaire aux demandes des industries françaises; nos chemins de fer ont vu même leurs approvisionnements compromis.

Cette situation n'est pas près de finir, car la production ne peut suivre les progrès constants et considérables de la consommation: aussi les cours des charbons de terre ont-ils atteint des prix, qui assurent pour bien longtemps aux Sociétés houillères, des bénéfices qui dépassent toutes les prévisions. Il suffit, pour se rendre compte de la situation actuelle et de l'avenir réservé aux Sociétés houillères, d'établir le mouvement progressif des prix des charbons à quelque temps de distance :

	1853. fr.	1854. fr.	Augmentation.
Paris......	39 la ton.	47 la ton.	40 0/0
Mons......	16	23	45 0/0
Charleroi ..	14 —	21 —	50 0/0
St-Etienne..	16 —	22 —	40 0/0
Sarrebruck.	8 50	12 —	40 0/0
Marseille ..	21 —	30 —	45 0/0

C'est sous l'empire d'une telle situation et de l'avenir certain réservé à ces entreprises, que nous avons consenti à patronner la Compagnie des chemins de fer et houillères de Portes et Sénéchas.

Ces mines, d'une grande richesse et d'une exploitation des plus faciles, peuvent fournir plus de 1,000 à 1,200 tonnes par jour; il n'y a de limites à l'extraction que la difficulté des transports; la création immédiate d'un chemin de fer qui met ces mines en communication facile et économique avec la Méditerranée, l'Algérie et tous les départements du Midi, ouvre à ces houillères un avenir si considérable, et ce changement en fait une si brillante affaire, que nous nous sommes fait un devoir de la recommander à nos amis et clients. Ils savent, sous ce rapport, notre excessive réserve; ils doivent être convaincus que, pour avoir obtenu notre concours, cette Compagnie doit présenter des avantages exceptionnels et un avenir immense.

Ce n'est pas seulement sous le rapport de l'abondance des produits que ces mines offrent de si grands avantages; c'est aussi leur qualité supérieure et leur facile extraction qui contribuent à faire de cette entreprise une opération hors ligne. En effet, les charbons des mines de Portes et Sénéchas se vendent à Marseille 4 et 5 fr. par tonne plus cher que tous les autres charbons du bassin du Gard. Si l'on considère en outre que l'extraction n'offre aucune difficulté, qu'on extrait par de simples galeries, que les eaux s'écoulent naturellement sans nécessiter aucuns travaux d'épuisement ou autres, on comprendra que le prix moyen d'extraction, qui dans le bassin du Gard s'élève de 7 à 8 fr., ne coûte qu'à peine 4 fr. aux mines de Portes et Sénéchas. Cet avantage comparatif justifie les appréciations faites par M. Ch. de Lagrange, ingénieur en chef, chargé de l'exploitation des mines, appréciations que nous reproduisons à la suite de ces lignes.

Quant à nous qui connaissons les besoins auxquels ces houillères doivent satisfaire, qui sommes témoin des offres qui sont faites pour l'absorption de tous les produits de ces mines, nous ne pouvons que nous féliciter chaque jour davantage d'avoir adopté cette affaire; car, en présence de l'état de guerre, le seul produit dont l'emploi ne puisse s'affaiblir et qui au contraire tend à se développer, surtout dans la Méditerranée, c'est sans contredit la houille, et nous ne doutons pas que les conclusions de M. Ch. de Lagrange ne soient complétement réalisées.

J. MIRÈS.

CHEMIN DE FER ET HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS (GARD)

Résumé des Produits pendant les années 1855, 1856 et 1857

PAR M. CH. DE LAGRANGE, Ingénieur en chef.

ÉTAT ACTUEL DES TRAVAUX.

Les orifices de l'exploitation sont les suivants :

Terre-Noire,
Marie-Louise,
Verbrouck.

1855. — 1er SEMESTRE.

Extraction, 450 tonnes par jour, divisées comme suit :

250 à 280	tonnes	menu pour coke.
100 à 150	Id.	gros charbon.
100 à 50	Id.	divers charbons.
450 à 380		

Bénéfice correspondant à cette période :

Par jour.	Pour 150 jours.		
250 t. menu.	37,500 T.	à 0 50	13,750 fr.
150 gros.	22,500	à 9 fr.	202,500
100 divers.	15,000	à 1 fr.	15,000
Extraction du semestre.	75,000 tonnes.	Bénéfice.	231,250 fr.

1855. — 2e SEMESTRE.

Extraction, 450 à 500 tonnes par jour.

Le coke en bâche est supprimé (1), et le rendement de 60 0/0 remplace celui de 40 0/0 par suite de la substitution des fours aux bâches.

La position devient celle ci :

180 tonnes sont livrées à la fabrication du coke et suffisent à la fourniture de 100 tonnes par jour aux forges d'Alais. L'extraction en menu étant de 250 tonnes, il reste donc 70 tonnes disponibles, représentant à 60 0/0, 40 tonnes de coke à vendre avec un bénéfice de 20 fr. par tonne, à savoir :

Vente à Marseille 50 fr. (2) la tonne.

Fabrication	10 75	28 85
Transports, courtages, etc	18 10	
Bénéfice		21 15

Le bénéfice du coke fabriqué par la Société par suite de cet excédant d'exploitation est, pour le 2e semestre de 1855 : pour 40 tonnes par jour, soit, pour 150 jours, 6,000 tonnes à 20 fr., f. 120,000

Le bénéfice du semestre entier sera de :

Par jour	Pour 150 jours.		
180 tonnes,	27,000 T.	à 0 f. 50	13,500
150 t. de gros,	22,500	à 9 f.	202,500
100 t. divers,	15,000	à 1 f.	15,008
Total du 2e semestre,	75,000 t.	bénéfice,	351,000
Report du 1er semestre,	75,000	»	231,030
Report des deux mois de 1854,	27,500	»	60,240
Résultat de la première année (1855), pour	177,500	tonnes.	642,500

1856. — 1er SEMESTRE.

Extraction de 700 à 800 tonnes par jour ainsi divisées :

180 à 190 t.	menu pour coke.
120 à 150	menu disponible.
100 à 110	menu forge.
250 à 200	gros de commerce.
150 à 100	divers.
800 à 750 t.	

De cette subdivision découlent les bénéfices suivants pour ce semestre :

Par jour.	Pour 150 jours.		
180 tonnes menu,	27,000 t.	à 0 f. 50	13,500
150 tonnes menu, formant	12,500		
et produisant à 60 0/0 7,500 tonnes de coke qui, à 20 fr. de bénéfice net, donnent. . . .	. . . .		150,000
100 tonnes forge,	15,000	à 3 f.	45,000
250 tonnes gros,	37,500	à 9 f.	337,500
100 tonnes divers,	15,000	à 1 f.	15,000
Extraction 1er semestre 1856,	107,000 t.	bénéfice	561,000

Le marché avec MM. Drouillard, Benoît-d'Azy et Ce, fermiers des forges d'Alais, expirant le 30 septembre 1856, il convient de considérer isolément les deux derniers trimestres de 1856.

3e TRIMESTRE DE 1856.

Tout reste dans les mêmes conditions que pendant le semestre précédent, sans variations possibles à prévoir; l'extraction sera par conséquent de 53,500 tonnes, et le bénéfice de. 280,500 fr.

4e TRIMESTRE DE 1856.

La Société, pouvant utiliser tous ses menus à la fabrication du coke, peut joindre, pendant ce dernier trimestre, les bénéfices de 100 tonnes de coke par jour à ceux que nous venons d'indiquer.

Les bénéfices pour le 4e trimestre se composeront comme le précédent d'une somme de. . .	280,500 fr.
dont il convient de déduire	6,250
pour la houille livrée au coke. Reste net. . . .	274,258
A joindre 100 tonnes de coke par jour pendant 75 jours, soit 7,500 tonnes à 20 fr. de bénéfice net.	150,000
Total du 4e trimestre	424,250
Report du 3e trimestre.	280,500
Bénéfice du 2e semestre 1856. .	704,759
Le bénéfice du 1er semestre 1856 étant de.	561,000
Le bénéfice total de 1856 est de.	1,265,750 fr.

1857. — *Chemin de fer achevé entièrement. Prix des transports réduits.*

Enlèvement immédiat des produits, qui arrivent à 900 et 1,000 tonnes par jour.

350 tonnes de charbon menu donnant 190 tonnes de coke par jour, vendues à 20 fr. de bénéfice net	3,800 fr.
400 tonnes gros de commerce vendues à 9 fr. de bénéfice net	3,600
200 tonnes divers, vendues à 1 fr. de bénéfice net.	200
Bénéfice net par jour.	7,600

et pour 300 jours. 2,280,000 fr.

RÉSUMÉ.

Le bénéfice pour 1855 sera de .	642,500 fr.	*soit* 9 0/0
— pour 1856 » de .	1,265,750	*soit* 17 0/0
— pour 1857 » de .	2,270.000	*soit* 31 0/0

Il n'a pas été tenu compte, pour 1857, de l'amélioration du prix des transports; cette amélioration doit augmenter le bénéfice de 4 fr. par tonne, soit environ 2,000 fr. par jour, ou par an, 600,000 fr. que la Société aura en moins à payer, et qui représentent, en dehors de son propre bénéfice, l'avantage procuré aux mines par l'établissement du chemin de fer.

Signé : DE LAGRANGE,

Ingénieur en chef chargé de l'exploitation des mines.

(1) Le charbon employé à la fabrication du coke ne rend en bâches que 40 0/0 de coke. Par suite de la construction des fours à coke, qui est ordonnée, le charbon rendra alors 60 0/0.

(2) On demande le coke provenant des mines de Portes et Sénéchas, à 60 fr. à cause de sa qualité supérieure.

Charbonnages belges.

Le dernier numéro du *Journal des chemins de fer* renfermait un tableau présentant le rapport entre le capital et l'extraction des principales Compagnies charbonnières dont les titres se négocient sur les places de Lyon et de Paris.

Dans ce tableau, la Compagnie des charbonnages belges figure pour 30,000 actions, représentant, au cours de 425 fr. l'une, un capital de 12,700,000 fr. Un des principaux intéressés dans cette entreprise nous donne sur ces chiffres une explication que l'absence de publication par la Compagnie de sa situation financière nous avait laissé ignorer, c'est qu'une somme de 7 millions environ a été employée par les charbonnages belges à l'établissement de chemins de fer, donnant des produits spéciaux en dehors de ceux obtenus par l'exploitation des mines.

Nous nous empressons de publier cette explication.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Chemins de fer du Midi.

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Ouverture jusqu'à Dax.

L'ouverture jusqu'à Dax du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, annoncée pour le 25 octobre et retardée par ordre du ministre, a eu lieu officiellement le 12 novembre. Nous profitons de cette circonstance pour donner quelques renseignements sur cette partie des concessions faites à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne emprunte jusqu'à Lamothe, soit pendant 40 kilomètres de son parcours, la ligne de Bordeaux à La Teste, dont la voie et le matériel ont été renouvelés par la Compagnie des chemins de fer du Midi, qui l'a prise à ferme pour un temps égal à celui de la concession de son propre réseau.

Un intérêt politique de premier ordre a déterminé le gouvernement à concourir à l'établissement du chemin de Bayonne par une subvention en argent et par une garantie d'intérêt sur tout le capital nécessaire. Il s'agit, en effet, de la principale, pour ne pas dire de l'unique grande voie de communication entre la France et l'Espagne; il s'agit aussi, et cette considération est d'une haute importance, de développer l'agriculture, le commerce et l'industrie dans une partie de la France abondamment pourvue de ressources naturelles jusqu'à présent inexploitées, abandonnées même par la population, faute de moyens de transport économiques et sûrs.

Entre Lamothe et Bayonne, les points les plus importants traversés par le chemin de fer ou desservis par un embranchement, sont Mont-de-Marsan, Tartas et Dax: — Mont-de-Marsan, point d'arrivée des grains, des vins et des eaux-de-vie du Vicbil, de Madiran et du bas Armagnac, ensemble plus de 100,000 tonnes; — Dax et Tartas, les deux marchés commerciaux de la Chalonne, du Béarn et du Maransin. Enfin, aux deux extrémités du chemin se trouvent Bordeaux et Bayonne, dont les relations antérieures à l'ouverture du chemin de fer excédaient 30,000 tonnes, et doivent se développer dans une proportion imprévue sous l'influence de communications rapides et à bon marché.

C'est surtout, nous ne nous lassons pas de le répéter, dans les pays neufs, mal percés de routes, déshérités de circulation, que les chemins de fer exercent une influence de transformation vraiment prodigieuse, y créent en quelque sorte la richesse en y rendant le travail possible, c'est-à-dire profitable. La ligne de la Teste, mal construite, mal exploitée, ne couvrant pas ses frais, n'en a pas moins révolutionné le pays qu'elle traverse, remplacé de misérables cabanes de pêcheurs par une ville florissante, et exercé sur l'exploitation du sol et sur l'accroissement de la population une influence telle que les revenus publics, les impôts directs et indirects, s'y sont, de l'aveu même de l'ancienne administration, accrus de plusieurs centaines de mille francs par année.

Si un pareil résultat a pu être obtenu avec un petit chemin mal fait, un matériel insuffisant et une exploitation sans expérience, que peut-on attendre d'une grande ligne établie et dirigée d'après les meilleurs principes, par des hommes qui ont fait leurs preuves, d'un chemin international unissant deux grands peuples et joignant les fertiles plaines de l'Adour au magnifique port de Bordeaux et à tout le réseau intérieur de la France?

Déjà il a suffi du remplacement de la voie du chemin de la Teste et d'une meilleure organisation du service pour doubler les recettes anciennes; ce premier essai donne la mesure de ce que la ligne de Bayonne produira de résultats inattendus dès qu'elle aura fourni aux pays qu'elle traverse les moyens de développer les germes de richesse que l'éternelle justice et l'inépuisable munificence de Dieu y a déposés.

Le kaolin, ou terre à porcelaine, la terre à poterie, la terre à briques, les bois de construction, les résines, les dépôts de lignites, abondent dans les Landes, ainsi que le sol cultivable, mais non cultivé; et tout cela reste inexploité faute de routes, faute de moyens de communication, faute de transports à bon marché, faute d'accès auprès des consommateurs et faute d'approvisionnements faciles pour les engrais, les amendements, les machines, les outils, etc. Le chemin de fer d'un côté, les travaux de fixation des dunes entrepris par le gouvernement, de l'autre, doivent faire cesser cet état de choses et agir dans les Landes, les chemins de fer surtout, comme les rail ways américains ont agi dans les Etat du centre et de l'ouest des Etats-Unis, créant, ou plutôt fécondant tout à la fois.

L'exploitation des combustibles végétaux et minéraux, des bois et des lignites, sera très-probablement l'une des premières industries mises en valeur par le chemin de fer de Bayonne. Longtemps le bois et le charbon de bois ont été les seuls combustibles en usage, non-seulement dans les Pyrénées, mais à Bordeaux et sur la Garonne. Il y a peu d'années encore, les bateaux à vapeur du fleuve s'en servaient exclusivement; mais il a fallu y renoncer quand, les forêts voisines des lieux de consommation étant épuisées, les frais de transport ont élevé les prix au-delà de ce que l'industrie pouvait payer, et l'ont obligée à avoir recours aux charbons anglais de Newcastle. Le parcours du chemin de Bayonne à travers ou à proximité d'immenses forêts de pins va rouvrir à ce produit naturel du sol des Landes, et élargir encore, le débouché perdu.

Nous n'essaierons pas d'évaluer à l'avance quel pourra être le chiffre des transports que la ligne de Bayonne créera ainsi au profit du pays et au sien, en sus des transports actuels, mais nous sommes assurés qu'il sera très-considérable et grandira chaque année dans une proportion beaucoup plus forte que celle observée sur les lignes traversant des pays déjà très-avancés, comme le nord de la France. Si quelqu'un doutait de ce résultat, l'avenir se chargerait de le convertir en justifiant nos prévisions.

Le chemin de fer de Bayonne n'est ouvert encore que jusqu'à Dax; il le sera le mois prochain jusqu'à Saint-Esprit, et l'embranchement de Mont-de-Marsan dans les premiers mois de 1855. La Compagnie aura ainsi devancé de plusieurs mois, malgré les difficultés exceptionnelles que le défaut de moyens de transport a apportées à la marche de ses travaux, l'époque fixée par la loi pour leur achèvement.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Provins aux Ormes.

Par décision du Conseil des ponts et chaussées, le tracé du chemin de Paris à Mulhouse vient d'être arrêté définitivement et, par suite, la fusion du chemin de fer de Provins aux Ormes avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est sera définitivement conclue aussitôt après l'approbation de M. le ministre des travaux publics, dont l'équité saura imposer silence à tous les intérêts privés qui s'agitent dans cette affaire. Nous espérons pouvoir publier dans notre prochain numéro les conditions de cette fusion.

C. DEVINA.

Chemin de fer de Caen à Cherbourg.

Un décret du 25 octobre ouvre, sur l'exercice 1854, un crédit supplémentaire de 7 millions, applicable au paiement de partie de la subvention allouée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg pour la construction de la section de Rosny à Caen.

Il sera porté en recette au budget général

des voies et moyens pareille somme, représentée par des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen.

L'ouverture de ce crédit est un signe non équivoque de l'activité imprimée aux travaux du chemin de fer de Caen. On annonce en effet que la section de Mantes à Lisieux, 150 kilom., sera terminée pour le mois d'avril prochain, et la continuation jusqu'à Caen quelques mois plus tard.

C. Devina.

Chemin de fer du Nord.

TRAITÉ DE FERMAGE DU CHEMIN DE NAMUR A LIÉGE.

Les journaux anglais publient le texte de la convention passée entre la Compagnie française du chemin de fer du Nord et la Compagnie belge des chemins de Namur à Liége et de Mons à Manage, pour la location du chemin de Namur à Liége pendant toute la durée de sa concession, moins un jour.

Le texte de cette convention n'ajoute rien aux détails que nous avons déjà publiés sur cette affaire dans notre numéro du 21 octobre dernier, page 739, et les rectifie seulement sur un point.

Nous avions dit, d'après les journaux anglais, qu'outre le prix de loyer annuel de un million de francs, la Compagnie du Nord aurait à payer, en entrant en possession, une somme de trois millions de francs dont la Compagnie belge avait besoin pour compléter le matériel de son chemin de Mons à Manage. — Le texte de la convention ne chiffre pas cette somme ; il se borne à dire, art 5 : « Le matériel roulant du chemin de Namur à Liége et le mobilier des stations seront livrés en bon état de réparation, au moment de l'entrée en jouissance, au chemin de fer du Nord, qui deviendra propriétaire desdits, à la condition de payer la somme fixée pour leur valeur. »

Les diverses clauses de cette convention seront soumises aux actionnaires de la Compagnie du Nord dans une prochaine assemblée générale extraordinaire; nous aurons alors occasion d'en publier le texte et de revenir, s'il est nécessaire, sur l'ensemble de l'opération.

Ad. Blaise (des Vosges).

Par décret impérial, M. le comte de Morny, président du Conseil d'administration des chemins de fer Grand-Central de France, fondateur et administrateur de plusieurs grandes entreprises industrielles, forges, sucreries, distilleries, etc., a été appelé à la présidence du Corps législatif.

C. Devina.

Chemin direct de Paris à Lyon.

Une note insérée au *Moniteur* du 14 de ce mois déclare FAUX le bruit répandu dans le public et répété par plusieurs journaux, « que l'Empereur aurait accordé la concession d'un nouveau chemin de fer de Paris » à Lyon. » *Le Moniteur* ajoute à ce démenti l'indication des diverses formalités à remplir pour arriver à la concession d'un chemin de fer.

Bien que le *Journal des chemins de fer* ait peut-être été le premier à entretenir ses lecteurs de la demande en concession d'un chemin de fer direct entre Paris et Lyon, la note du *Moniteur* ne le concerne en rien. Jamais il n'a dit, en effet, que la concession fût donnée, jamais il n'a fait intervenir le nom du chef de l'Etat dans aucun des articles qu'il a publiés sur ce sujet. Nous avons dit seulement, et nous y étions fondé, qu'une demande en concession avait été faite, et que le tracé direct avait été appuyé par une délibération du conseil général du Rhône, dont le texte a été publié dans le même numéro du *Journal des chemins de fer* (28 octobre), nous avons ajouté que l'on se préoccupait de cette demande en concession, mais qu'il n'y avait rien de terminé. Enfin, dans le numéro suivant, du 4 novembre, nous avons été plus explicite encore en disant : « Le gouvernement n'a pris aucun parti, accordé » aucune concession ; et ceux qui assurent le » contraire *se trompent* ou TROMPENT LE PUBLIC. »

Le démenti adressé par *le Moniteur* aux colporteurs de fausses nouvelles, aux brocanteurs de prétendues concessions qui n'existent pas, ne dit rien de plus que le *Journal des chemins de fer*, et s'il parle de plus haut, s'il a plus d'autorité, il ne s'exprime pas autrement, et termine, lui aussi, sa rectification par ces mots : « Avant la signature du décret » et son insertion au *Moniteur*, quiconque se » prétend concessionnaire ou parle de pro» messe de concession, TROMPE LE PUBLIC. »

Tout en nous félicitant d'avoir devancé le démenti du *Moniteur*, non seulement dans le fond, mais jusque dans la forme, nous devons reconnaître que nous n'y avons d'autre mérite que celui d'avoir compté, bien moins sur les formalités d'enquêtes et l'avis des comités consultatifs, que sur l'esprit d'équité du gouvernement.

Une concession de la nature de celle d'un nouveau chemin direct de Paris à Lyon touche à trop d'intérêts pour qu'elle ait lieu sans des négociations préalables avec ces mêmes intérêts, et sans des ménagements qui les sauvegardent. Même en supposant reconnue et déclarée l'utilité publique de la construction d'une ligne semblable entre les deux qui existent déjà, il est bien évident que l'on chercherait à s'entendre avec les entreprises préexistantes avant d'en accueillir une nouvelle; que l'on s'efforcerait de faire de la conciliation avant de susciter une concurrence dangereuse ; enfin, que l'on essaierait d'utiliser, pour obtenir de meilleures conditions, le crédit de Compagnies prospères, plutôt que de provoquer la création de titres nouveaux sur la place.

C'est en envisageant la question sous ce point de vue, c'est en comptant sur la justice autant que sur l'habileté du gouvernement, que nous avons pu devancer le démenti du *Moniteur*.

Que les actionnaires de Lyon, d'Orléans et du Grand-Central se rassurent donc, s'ils ont été inquiets ; leurs intérêts ne sont pas seulement bien défendus par les administrateurs en qui repose leur confiance, ils le sont aussi par M. le ministre des travaux publics et par le gouvernement dont il fait partie. D'un autre côté, il est vrai, les localités qui réclament le chemin direct comptent également sur la sollicitude et sur la bienveillance du gouvernement pour la réalisation de leurs espérances, mais il n'y a rien là d'hostile pour les Compagnies actuelles et pour leurs actionnaires; la conciliation est facile, et M. Magne saura bien, lorsqu'il le jugera convenable et opportun, en préparer le terrain et en dicter les termes.

Ad. Blaise (des Vosges).

Voici le texte de la note insérée au *Moniteur* du 14 novembre :

« On continue à répandre dans le public le bruit, répété par quelques journaux, que l'Empereur aurait accordé la concession d'un nouveau chemin de fer de Paris à Lyon, passant par Nevers.

Ce bruit est complétement faux.

A cette occasion nous croyons devoir indiquer, encore une fois, la marche qui est invariablement suivie pour les demandes de cette nature qui sont adressées soit au ministre des travaux publics, soit directement à Sa Majesté.

Toute demande de concession adressée directement à l'Empereur est invariablement transmise par Sa Majesté au ministre des travaux publics, qui lui fait subir les épreuves suivantes, sans qu'aucune exception ait jamais eu lieu.

Ces demandes sont soumises à trois degrés d'instruction, après la formalité préalable des enquêtes, dans lesquelles les populations sont appelées à faire entendre leurs réclamations sur les questions de tracé.

Les ingénieurs de l'Etat et les inspecteurs généraux des ponts et chaussées ont à se prononcer, après des études approfondies, sur les questions d'art, de dépense et de produits.

Le conseil général des ponts et chaussées examine et discute les projets des ingénieurs.

Le comité consultatif des chemins de fer les apprécie à son tour, principalement au point de vue des intérêts commerciaux et des conditions financières proposées par les Compagnies soumissionnaires.

Enfin, les projets et les demandes sont soumis au Conseil d'Etat, qui, d'abord en section, puis en assemblée générale, les examine sous tous les aspects et donne son avis au gouvernement sur les conditions des cahiers des charges et sur la valeur des Compagnies.

Ce n'est qu'après l'accomplissement de toutes ces formalités, destinées à sauvegarder en même temps l'intérêt des localités traversées, celui du commerce en général et celui

du Trésor, que l'Empereur, sur le rapport du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et après avoir entendu les observations des autres ministres, se prononce, et, s'il adopte le projet, signe le décret de concession.

Nous ne saurions trop répéter que, avant la signature du décret et son insertion au *Moniteur*, quiconque se prétend concessionnaire ou parle de promesse de concession, trompe le public. » (*Moniteur.*)

Chemin de fer de Lyon.

Nous publions dans ce numéro une annonce de la Compagnie du chemin de fer de Lyon, portant appel d'un versement de 50 fr. par action pour le 1er janvier prochain.

A la même époque, la Compagnie paiera à ses actionnaires le coupon d'intérêt du 2e semestre de 1854 sur les 350 fr. versés, soit 8 fr. 75 par action.

La somme à débourser par les actionnaires pour répondre à l'appel de la Compagnie sera donc seulement, déduction faite du coupon, de 41 fr. 25 par action.

Le coupon d'intérêt payé le 1er juillet dernier pour le 1er semestre de 1854 était de . . . . 6 25 par action.

Le coupon du 2e semestre est de. 8 75

Ensemble. . . . 15 fr.

Si donc le revenu total de l'action pour 1854 est de 68 fr., il y aura à recevoir, en juillet 1855, un coupon de dividende de 53 f., et, en outre, le coupon d'intérêt du 1er semestre de l'année.

La disproportion entre les sommes payées ainsi en janvier et en juillet devient si grande, qu'il sera urgent pour le conseil d'administration de proposer, à la prochaine assemblée générale, un nouveau mode de paiement des revenus qui égalise autant que possible les deux semestres, ainsi que cela a déjà lieu pour Orléans, le Nord et l'Est.

AD. BLAISE (des Vosges).

NÉCROLOGIE.

M. Edmond Charlet, ancien chef du mouvement du chemin de fer Lyon, vient de succomber le 13 novembre dernier à une longue et douloureuse maladie.

M. Edmond Charlet appartenait à une honorable famille de magistrature de la Cour de Paris. A peine âgé de vingt ans, il entrait au chemin de fer d'Orléans, dans un rang très-modeste et passait successivement par tous les emplois de l'exploitation, avant de parvenir à l'un des plus élevés, celui d'inspecteur. M. Charlet avait alors vingt-six ans.

Plus tard, lorsque M. Jullien eut à organiser l'exploitation du chemin de Lyon, qu'il venait d'achever, il voulut avoir auprès de lui, à la tête du service du mouvement, l'homme ferme et dévoué dont il avait apprécié depuis longtemps le caractère et l'intelligence. M. Charlet fut au chemin de Lyon ce qu'il avait été au chemin d'Orléans. Il usa ses forces, il usa sa vie, avec un zèle et une ardeur infatigables. Son dévouement fut récompensé par le succès de son administration; car, pendant cinq ans, il fut assez heureux pour maintenir dans son service ces habitudes d'ordre, de régularité, de discipline qui ont contribué à établir la réputation du chemin de Lyon et à le faire souvent citer au nombre de nos meilleures lignes de chemins de fer.

M. Charlet est mort avant d'atteindre sa trente-quatrième année. La cruelle maladie, qui l'enlève aujourd'hui l'avait forcé depuis quelque temps de renoncer à ses fonctions, mais tous ses employés, qui ont reçu de lui de si bons exemples, se sont retrouvés avec ses amis et ses parents au douloureux rendez-vous des funérailles, et à la tristesse profonde de cette nombreuse assistance on pouvait voir quels honorables souvenirs laisse parmi nous cette existence si courte et si bien remplie.

AD. BLAISE (des Vosges).

Recettes des chemins de fer.

Les recettes des chemins de fer sont en augmentation marquée sur toutes les grandes lignes; le progrès est dû surtout au développement du transport des marchandises.

Le *Nord*, par exemple, a, cette semaine, une légère diminution de 1,300 fr. sur les voyageurs, et une augmentation de 101,500 f. sur les marchandises.

Le *Lyon* a une augmentation totale de 206,000 fr., dont 65,000 fr. seulement proviennent des voyageurs, et 141,500 fr. des marchandises. En ramenant les recettes à l'unité kilométrique, l'augmentation est de 25.4 0/0 sur les marchandises, tandis que le produit des voyageurs a faibli de 2.4 0/0.

L'*Est* ancien a une augmentation totale pour la semaine, de 144,693 fr., et kilométrique de 117 fr. ou 16.2 0/0. Sur les marchandises, l'augmentation est beaucoup plus forte que sur les voyageurs.

La *Méditerranée* a retrouvé définitivement la situation normale que l'épidémie lui avait fait perdre un moment. L'augmentation sur l'ancien réseau est, pour cette semaine, de 34,692 fr., ou 19 0/0.

La section de Valence, bien que le service public des marchandises n'y soit pas encore organisé, commence à tenir ce qu'elle promettait. Les recettes, pour la semaine du 29 octobre au 4 novembre, s'élèvent à 79,055 fr. dont 52,490 fr. de voyageurs. En calculant le produit que l'on pourrait obtenir des marchandises, par l'organisation complète du service, sur la base des résultats constatés sur d'autres lignes et particulièrement sur l'ancien réseau de la Méditerranée (45 0/0 pour les voyageurs et 55 0/0 pour les marchandises), on trouverait pour la recette totale de la semaine une somme de 116,644 fr. faisant ressortir le produit kilométrique annuel à 44,052 fr. Or nos prévisions, trouvées trop favorables, n'évaluaient ce produit pour 1856 qu'à 40,000 fr. par kilomètre. Tout le monde peut voir maintenant qu'il sera dépassé.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFÉRENCE en moins
								0/0	0/0
ORLÉANS	5—11 nov.	1116	828,295	742	1158	964,294	832	12.1	»
NORD	5—11 —	710	717,543	1,010	710	817,720	1,165	15 3	»
ROUEN	5—11 —	138	210,110	1,522	138	216,761	1,570	3.1	»
HAVRE	5—11 —	91	98,068	1,078	91	96,972	1,065	»	1.1
EST	5—11 —	783	562,478	718	847	707,172	835	16.2	»
LYON	5—11 —	383	439,727	1,148	507	645 997	1,274	11.0	»
OUEST { Ouest	6—11 —	124	75,535	609	212	125,158	590	»	3 1
OUEST { Versailles r. d.	6—11 —	23	21,956	954	23	21,023	914	»	4.1
OUEST { Versailles r. g.	6—11 —	17	14,773	869	17	15,214	895	3.0	»
MÉDITERRANÉE. (1)	29 oct. 4—	294	183,594	624	294	218,280	742	19.0	»
— VALENCE	29 — 4—	»	»	»	125	79,055	632	»	»
GRAND-CENTRAL	29 — 4—	150	154,753	1,031	150	195,903	1,306	26.6	»

(1) Ancien réseau.

Le Grand-Central a, pour cette semaine, une augmentation de 41,150 f., ou 26.6 0/0. Ce progrès se répartit entre la grande et la petite vitesse dans des proportions inégales. La grande vitesse a augmenté seulement de 17 0/0; tandis que la petite vitesse s'est accrue de plus de 31 0/0.

L'Orléans a une augmentation totale de 135,999 fr., et kilométrique de 12.1 0/0. Sur cette ligne, encore, ce sont les marchandises qui sont le plus en progrès.

L'augmentation de leurs produits est de 21.8 0/0 contre 4.4 0/0 pour la grande vitesse.

Il suffit de constater ce mouvement continu des recettes des chemins de fer pour que toute crainte soit détruite dans l'esprit des détenteurs les plus timides. Que tous les actionnaires dont les titres sont payés se rassurent donc, qu'ils ne s'effraient pas de la baisse et gardent leurs valeurs; les revenus s'accroissent tous les jours, et en sachant attendre, ils profiteront d'une plus-value certaine.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer Central suisse.

Les travaux se poursuivent très-activement sur le chemin de Bâle-Sissach. Cette section serait achevée dans le courant de ce mois, n'eussent été les travaux difficiles qu'il y a eu à faire derrière Liestal. Cependant on assure que l'ouverture de la section de Bâle-Liestal aura probablement lieu au commencement de décembre prochain. Les courses d'essai sont annoncées pour ces jours prochains. Ce sera à l'occasion de la présence à Bâle des membres du Conseil administratif, qui se réunira dans le courant du mois. La commune de Liestal prépare une fête à laquelle assistera aussi le Conseil municipal de Bâle.

Le 8 ont eu lieu des essais pour éprouver la solidité du pont de fer sur la Birse; ils ont été satisfaisants. (*La Suisse.*)

Crédit foncier de France.

Le gouverneur du Crédit foncier de France a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations libérées de 200 fr., qu'il sera procédé le 22 novembre, à trois heures, en séance publique, au siége de la Société, rue Taitbout, 57, au tirage de deux nouvelles séries de promesses appelées à compléter le versement de 1,000 fr. par obligation.

La Société a réalisé des prêts pour une somme supérieure à 30 millions. Elle a fait antérieurement l'appel de trois séries. Celui qu'elle fait aujourd'hui est conforme aux conditions énoncées sur les titres.

Paris, le 16 novembre 1854.

Cte CH. DE GERMINY.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — L'assemblée est ajournée.

MINES DE LA LOIRE. — Assemblée le 29 novembre. Déposer 25 actions.

STOLBERG. — Assemblée 18 décembre.

APPELS DE FONDS.

LYON. — 1er janvier. Versement de 50 fr. par action, dont on déduira le coupon de 8 fr. 75 payable à la même époque.

OUEST. — Versement de 100 fr. au 5 janvier.

CENTRAL SUISSE. — 25 fr. pour le 15 novembre, sous peine d'être privé du bénéfice de la libération à 200 fr.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

ORLÉANS.— 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles à fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre. — 1er janvier, coupon de 8 fr. 27 sur les actions.

OUEST.— 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions, 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

ST-GERMAIN. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

ANVERS A ROTTERDAM. — 4 octobre, intérêts

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1er octobre, intérêts.

FRANCFORT A HAMBOURG. 1er octobre, intérêts 3 0/0, soit 1 sh. 2 pence par action.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts à 4 0/0.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

PALAIS DE L'INDUSTRIE. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

GAZ D'AMIENS. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — 15 décembre, échange des titres libérés de la dernière émission de 1854, contre des *obligations définitives*.

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

CHEMIN DE FER ET HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS. — Émission de 24,000 parts libérées à 300 fr. Souscription chez MM. Mirès et Ce, 85, rue Richelieu.

C. DEVINA.

Chemin de fer et Houillères de Portes et Sénéchas.

STATUTS.

TITRE PREMIER.

Formation, Objet, Dénomination, Domicile et Durée de la Société.

ARTICLE PREMIER. Il est formé entre les propriétaires des actions ou parts d'intérêts ci-après créées, une Société anonyme ayant pour objet :

1° L'exploitation des mines de houille et de fer existant dans les communes de *Portes* et de *Chambon* appelées *Houillères de Portes et Sénéchas*, concédées par ordonnance du 3 juillet 1822;

2° La vente des produits à provenir de ladite exploitation;

3° L'obtention de la concession d'un chemin de fer de Portes, commune de *Chambon*, au chemin de la Méditerranée, dont les études préliminaires ont déjà été exécutées;

4° L'établissement et l'exploitation dudit chemin de fer.

ART. 2. La Société prend la dénomination de *Compagnie du Chemin de fer et des Houillères de Portes et Sénéchas.*

ART. 3. Le siége de la Société et son domicile sont à Paris; une succursale est établie à Alais.

ART. 4. Sa durée est de quarante ans, à dater du jour du décret impérial qui l'aura autorisée et en aura approuvé les statuts, sauf l'effet de l'art. 54 relatif à l'existence provisoire de ladite Société.

TITRE II.

Apports en Société.

ART. 5. M. MIRÈS, au nom de MM. J. MIRÈS et Ce, déclare faire apport à la Société, des immeubles et valeurs ci-après :

1° La propriété et jouissance des droits attachés à la concession des mines de houille sus-énoncées sur une étendue de neuf kilomètres carrés et huit hectares, conformé-

ment à l'ordonnance royale du 3 juillet 1822 et au cahier des charges y annexé ;

2° Les terrains, bâtiments, droits de passage, galeries, chemins de fer, plans inclinés et autres travaux d'art, machines, ustensiles, agencements de toute nature, approvisionnements de marchandises diverses qui existent sur le territoire de la concession, ainsi que le tout sera détaillé en l'inventaire qui sera dressé et qui sera déposé par acte en suite des présentes ;

3° Le droit aux baux et locations faits à l'ancienne administration, tels qu'ils sont énoncés dans la vente sus-relatée faite à M. J. MIRÈS et Cᵉ ;

4° Tous les marchés et traités faits avec l'ancienne administration pour les vente, fabrication, fourniture et transport de cokes et houilles, ainsi que le tout est énoncé audit contrat ;

5° Le bénéfice pouvant résulter de toutes demandes faites par l'ancienne administration pour la concession des mines de fer de Sénéchas ou toutes autres, et du chemin de fer de Portes à celui de la Méditerranée;

Enfin tous les droits actifs et utiles dépendants de ladite concession de Portes et Sénéchas, tels qu'il les possède.

ART. 6. M. MIRÈS, tant en son nom qu'au nom de la Société J. MIRÈS et Cᵉ, et les autres comparants apportent en outre à la Société :

1° **1,500,000** (un million cinq cent mille francs), qui sont destinés :

A couvrir les frais faits et à faire pour parvenir à l'établissement de la présente Société;

A compléter les travaux d'art nécessaires pour faciliter et rendre plus abondante l'extraction de la houille et du minerai de fer ;

A subvenir aux charges résultant des traités faits par l'ancienne administration, et dont l'exécution incombe à la Société ;

A former le fonds de roulement, lequel sera toujours représenté par des espèces ou des valeurs mobilières immédiatement réalisables, telles que créances, approvisionnements, marchandises, etc.;

A souscrire les actions du Sous-Comptoir des chemins de fer, afin de faire admettre les titres de la Société à jouir du bénéfice assuré aux autres Compagnies de chemins de fer pour les prêts des avances par actions.

2° **2,000,000** (deux millions de francs), montant de la souscription, des obligations destinées aux travaux de construction du chemin de fer de Portes au chemin de fer de la Méditerranée, dans les termes de l'art 8.

ART. 7. Les 1,500,000 fr. seront versés par M. MIRÈS, tant pour lui que pour les autres comparants, dans la caisse de MM. J. MIRÈS ET Cᵉ, qui en créditeront le compte de la Compagnie et s'obligeront à en payer l'intérêt sur le pied de 3 0/0 par an

ART. 8. Il sera pourvu à la dépense nécessitée par les travaux de construction du chemin de fer de Portes à celui de la Méditerranée, soit au moyen d'une émission de nouvelles actions, dont le prix et les conditions d'émission seraient déterminées par le Conseil d'administration, soit par un emprunt de deux millions de francs que le Conseil d'administration est, dès à présent, autorisé à créer dans la forme et aux conditions qu'il croira les plus avantageuses. Cependant l'intérêt, sur les obligations de cet emprunt, ne devra pas être inférieur à 5 0/0 ni l'amortissement au-dessous de 1 0/0. M. MIRÈS, tant en son nom qu'audit nom, et les autres comparants, prennent l'engagement de souscrire ou faire souscrire la totalité des obligations dudit emprunt.

ART. 9. La portion des 1,500,000 fr. apportés à la Société et des 2,000,000 fr. destinés à la construction et à l'établissement du chemin de fer de Portes, qui ne serait pas employée, sera fixée définitivement, après l'achèvement des travaux, par une délibération de l'assemblée générale des actionnaires, et la somme restée libre formera le fonds de roulement.

ART. 10. M. MIRÈS déclare : 1° que l'apport fait ci-dessus des immeubles énumérés art. 5, n'est grevé de son fait d'aucunes charges, dettes, hypothèques, privilèges quelconques autres que ceux énoncés dans l'acte de concession du 3 juillet 1822 et dans l'acte de vente du 9 octobre 1854 ;

Ainsi que du tout il s'oblige à justifier, par la production des titres et pièces nécessaires.

ART. 11. La Société fera remplir les formalités prescrites pour la purge des privilèges et hypothèques sur les immeubles mis en société, et s'il se trouve ou survient des inscriptions pendant l'accomplissement de ces formalités, M. J. MIRÈS s'oblige à en rapporter mainlevée et certificat de radiation dans les trois mois de la dénonciation qui lui en sera faite, et à supporter tous les frais auxquels la radiation pourra donner lieu.

TITRE III.

Fonds social et actions.

ART. 12. Le fonds social, composé comme il est dit art. 5 et 6 qui précèdent, est divisé en vingt quatre mille actions ou parts d'intérêt, donnant droit chacune à un *vingt-quatre millième* de tout l'avoir et des bénéfices sociaux.

ART. 13. Les vingt-quatre mille actions créées appartiennent aux personnes ci-après nommées, dans les proportions suivantes :

A M. J. Mirès en son nom personnel, cinq mille, ci.	5,000
A M. le comte Siméon, mille.	1,000
A M. le comte de Poret, mille	1,000
A M. le baron de Pontalba, mille.	1,000
A M. le vicomte Alfred de Richemond, mille.	1,000
A M. le comte de Chassepot, mille.	1,000
A la Société J. Mirès et Cᵉ, quatorze mille	14,000
Total.	24,000

ART. 14. Ces actions seront délivrées aux ayants droit aussitôt qu'il aura été justifié du versement stipulé art. 7; elles porteront la mention de libération complète.

ART. 15. Les actions sont au porteur ; elles seront signées par deux administrateurs désignés à cet effet par le Conseil, frappées du timbre sec de la Société, extraites d'un registre à souche et numérotées.

Des titres provisoires seront délivrés comme il est dit art. 55, § 3 et après.

ART. 16. En cas de perte d'une action, la Société ne peut être tenue de délivrer un titre nouveau, par duplicata, que moyennant caution, conformément aux dispositions des art. 151, 152, 153 du Code de commerce, et une année après que le propriétaire en a fait la déclaration aux administrateurs, et qu'une annonce, à cet effet, a été insérée dans les journaux désignés à l'article 33. La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

ART. 17. Conformément à l'art. 33 du Code de commerce, les actionnaires ne sont passibles que de la perte du montant de leur intérêt dans la Société.

ART. 18. La cession des actions s'opère par la simple tradition du titre.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale des actionnaires.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent les titres dans quelque main qu'ils passent.

Les actions sont indivisibles ; la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action. En conséquence, les héritiers, créanciers ou ayants droit d'un actionnaire sont tenus de se faire représenter par un seul d'entre eux.

Ils ne peuvent, sous aucun prétexte, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer dans son administration : ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux comptes et inventaires de la Société, comme leur auteur aurait été tenu de le faire.

ART. 19. Il est loisible à tout actionnaire de faire, dans la caisse sociale, le dépôt de ses actions, contre un récépissé nominatif, en vertu duquel il sera admis aux assemblées générales et pourra toucher les intérêts ou les dividendes lors de leur échéance.

TITRE IV.

Conseil d'administration.

ART. 20. La Société est administrée par un Conseil composé de six membres au moins et de neuf au plus, nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les fonctions des administrateurs sont gratuites; toutefois, il peut leur être alloué des jetons de présence, dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale, et ils ont droit au remboursement des dépenses que l'exercice de leurs fonctions peut leur occasionner. Il peut même être alloué une indemnité annuelle, dans le cas où le conseil juge convenable de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à l'un ou plusieurs de ses membres.

ART. 21. La durée des fonctions des administrateurs est de trois années.

Le Conseil est renouvelé par tiers chaque année ; pendant les deux premières années, les membres sortants sont désignés par le sort, et ensuite par l'ancienneté.

Ils peuvent toujours être réélus.

ART. 22. Dans le cas où un ou plusieurs administrateurs cessent de faire partie du Conseil, par suite de démission, décès ou autre cause, les administrateurs restants pourvoient à leur remplacement provisoire jusqu'à la prochaine assemblée générale, qui procède au remplacement définitif.

Les nouveaux membres ne sont nommés que pour le temps qui restait à leurs prédécesseurs.

Le Conseil peut en outre se compléter, conformément à ce qui est dit art. 20, et nommer ensemble ou successivement trois autres administrateurs.

ART. 23. Le conseil nomme chaque année dans son sein, au scrutin, un président qui peut toujours être réélu.

En cas d'absence du président, le Conseil désigne un de ses membres pour présider.

Le Conseil se réunit aussi souvent que les besoins de la Société l'exigent; il délibère à la majorité des membres présents.

La présence des deux tiers au moins des administrateurs est nécessaire pour la validité des délibérations. Les résolutions ne pourront être prises à une majorité de moins de trois voix.

Les délibérations du Conseil sont transcrites sur un registre tenu à cet effet.

Elles sont signées par les membres présents ou, au moins, par la majorité d'entre eux. Les copies ou extraits de ces délibérations sont signées par le président ou par le membre qui le remplace.

ART. 24. Le Conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

1° Il passe tous traités et marchés, ainsi que les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exploitation des mines et houillères, pour la création de toutes usines et l'établissement du chemin de fer.

2° Il ordonne les travaux, constructions nouvelles, puits, galeries, et généralement toutes les dispositions et améliorations qu'il juge utiles.

3° Le Conseil peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, contracter tous emprunts, et effectuer tous achats et ventes d'immeubles. L'autorisation de l'assemblée générale n'est pas nécessaire lorsque les immeubles qu'il s'agit de vendre, échanger ou acheter, sont d'un prix ou d'une valeur de moins de 50,000 fr.

4° Il détermine l'emploi de la réserve, et de tous autres fonds disponibles.

5° Il peut souscrire la quantité nécessaire d'actions de la Société du Sous Comptoir des chemins de fer, près le Comptoir national d'escompte, pour faire jouir les porteurs des titres de la présente Société, de l'avantage assuré aux actionnaires des autres Compagnies de chemins de fer, qui obtiennent, du Sous-Comptoir, des prêts et avances, sur dépôts de leurs titres.

6° Il effectue tous retraits, transferts ou ventes de fonds, rentes et autres valeurs appartenant à la Société.

6° Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin de fer, conformément au cahier des charges.

8° Il peut traiter, compromettre et transiger sur toutes contestations, consentir tous désistements, ainsi que toutes mainlevées et radiations partielles ou définitives d'inscriptions hypothécaires et droits quelconques, le tout avec ou sans paiement.

9° Généralement, il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

10° Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunt.

11° Il lui soumet également les propositions modifications aux Statuts, et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation de la Société; il en poursuit l'approbation auprès du gouvernement.

12° Il concourt à tous les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux présents Statuts, et aux modifications ou additions demandées par l'assemblée générale.

ART. 25. Le Conseil d'administration détermine la forme des emprunts votés par l'assemblée générale et pourvoit à leur négociation.

ART. 26. Le Conseil peut donner des pouvoirs à tous mandataires, administrateurs, directeurs ou autres, par une procuration spéciale pour une ou plusieurs affaires même pour le représenter et user, dans une localité ou une circonscription déterminée, de tous les droits dont il est investi. Le Conseil peut aussi déléguer un de ses membres pour exercer une surveillance spéciale sur les établissements de la Société; une indemnité sera attribuée par le Conseil à cet administrateur.

ART. 27. Le transfert des rentes, les actes de vente, achat ou échange d'immeubles, et tous les traités qui tendront à obliger la Société, les lettres de change sur les débiteurs et banquiers, et les endossements des effets de commerce, doivent être signés par deux administrateurs, à moins que le Conseil n'ait délégué spécialement ses pouvoirs pour quelques-uns de ces objets, comme il est dit à l'article précédent.

ART. 28. Les administrateurs ne contractent, à raison de leurs fonctions aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la Société; ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat, conformément à l'art. 32 du Code de commerce.

ART. 29. Par dérogation aux dispositions de l'article ci-dessus, sont nommés membres du premier Conseil d'administration, sauf confirmation par l'assemblée générale, qui sera convoquée dans le délai fixé par l'art. 45.

MM.

1° Le comte Siméon,
2° Le comte de Poret,
3° Le baron de Pontalba,
4° Le vicomte Alfred de Richemont,
5° Le comte de Chassepot,
6° Victor Amédée Burat, ingénieur.

TITRE V.

Direction.

ART. 30. La Société peut nommer un directeur : il est choisi, suspendu, et peut être révoqué par le Conseil d'administration et remplacé par un administrateur délégué.

Le traitement du directeur, ainsi que les autres avantages qui peuvent lui être attribués, sont déterminés par l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration.

Il doit être propriétaire de 200 actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions jusqu'à l'apurement de ses comptes.

ART. 31. Le directeur administre le chemin de fer, dirige tous les travaux d'exploitation, fait la vente des produits et opère les recouvrements, sous l'autorité et la surveillance du Conseil d'administration.

Il nomme et révoque les employés, Commis et ouvriers, et fixe leurs émoluments et attributions, le tout sauf l'agrément du conseil d'administration.

Il prépare et remet au Conseil d'administration les comptes et inventaires annuels.

Il exerce, au nom de la Société, toutes actions judiciaires autorisées par le Conseil soit en demandant, soit en défendant.

Il assiste aux séances du Conseil d'administration avec voix consultative.

En cas d'absence momentanée, le directeur peut donner pour le représenter, sous sa responsabilité personnelle, sa procuration à celui des employés qu'il choisira, mais avec l'agrément préalable du Conseil d'administration.

TITRE VI.

Assemblées générales.

ART. 32. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires; ses décisions, prises dans les limites des présents Statuts, sont obligatoires pour tous, même pour les absents ou dissidents.

Elle se compose de tous les porteurs de dix actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, les possesseurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, cinq jours avant l'époque fixée pour la réunion; il est remis à chacun d'eux une carte d'admission nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration. Ces pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant celui fixé pour la réunion.

ART. 33. L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le cinquième des actions.

Dans le cas où, sur une première convocation, cette condition n'est pas remplie, l'assemblée est de nouveau convoquée, et dans cette seconde réunion, elle délibère valablement, quel que soit le nombre des actions représentées, mais seulement sur les questions à l'ordre du jour de la première, lequel ordre du jour aura dû être constaté dans le procès-verbal de la séance du Conseil qui fixe la convocation.

La carte d'admission délivrée pour la première assemblée est valable pour la seconde.

ART. 34. L'assemblée générale se réunit à Paris, sur convocation, dans les trois mois qui suivent l'inventaire de la fin de l'année. Elle se réunit extraordinairement chaque fois que le Conseil d'administration le juge nécessaire.

ART. 35. La convocation a lieu par un avis inséré au moins vingt jours à l'avance dans les journaux de Paris et d'Alais, désignés pour la publication des actes de Société, conformément à la loi.

Dans le cas de seconde réunion, le délai pour la convocation est réduit à quinze jours. Lorsque la délibération devra porter sur l'une des résolutions énoncées en l'art. 41 ci-après, les avis de convocation en feront mention.

ART. 36. La convocation de l'assemblée générale a lieu à la diligence du Conseil d'administration.

ART. 37. Dix actions donnent droit à une voix, vingt actions donnent droit à deux voix, et ainsi en continuant; mais nul ne peut disposer de plus de vingt-cinq voix, quel que soit le nombre des actions qu'il possède ou qu'il représente.

ART. 38. L'assemblée générale est présidée

par le président du Conseil d'administration, ou, à son défaut, par celui des membres du Conseil qui est désigné par ses collègues.

Les deux plus forts actionnaires présents, autres que les membres du Conseil, remplissent les fonctions de scrutateur. Le secrétaire est désigné par le président et les scrutateurs.

ART. 39. Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents, sauf les exceptions prévues par l'article 43, et il est procédé à un scrutin secret toutes les fois qu'il est réclamé par cinq membres de l'assemblée.

ART. 40. L'assemblée générale nomme les membres du Conseil d'administration ; elle pourvoit au remplacement partiel de ce Conseil, et aux vacances accidentelles qui peuvent être survenues par suite de démission ou autre cause.

Elle entend, discute et approuve, s'il y a lieu, les comptes de la Société, et fixe, en se conformant aux présents Statuts, le chiffre du dividende annuel à répartir.

ART. 41. L'assemblée générale, convoquée extraordinairement à cet effet, peut, sur la proposition du Conseil d'administration, autoriser tous emprunts, toutes transactions, tous achats et ventes ; augmenter le fonds social sans que l'augmentation puisse jamais avoir lieu par voie d'appel de fonds ; consentir toutes dissolutions anticipées, réunions ou fusions avec des Sociétés houillères, métallurgiques ou autres; et, généralement, apporter aux présents statuts toutes les modifications dont l'expérience ferait reconnaître l'utilité.

ART. 42. L'assemblée générale extraordinaire peut, sur la proposition du Conseil, autoriser la création, pour compte de la Société, de forges ou hauts-fourneaux à établir dans une localité en communication avec les mines et houillères.

Il sera pourvu aux frais de premier établissement de ces usines et à leur fonds de roulement, soit par une nouvelle émission d'actions, soit par la création d'obligations d'emprunt, ainsi qu'il sera statué par l'assemblée.

Le Conseil déterminera le nombre des actions ou la forme, le chiffre, l'intérêt et l'amortissement des obligations à émettre ; il fixera le prix d'émission des actions ou obligations.

ART. 43. Les délibérations mentionnées aux art. 41 et 42 ne sont valables qu'autant qu'elles ont été prises avec le concours d'actionnaires représentant au moins les trois cinquièmes des actions, et à la majorité des membres présents.

Dans le cas où, sur une première convocation, l'assemblée extraordinaire n'est pas constituée en nombre suffisant, elle est de nouveau convoquée à quinze jours au moins d'intervalle.

Dans cette seconde réunion, elle délibère valablement pourvu que le nombre des actionnaires présents représente le tiers des actions.

La délibération ne peut porter que sur les questions posées à l'ordre du jour de la première convocation. La constatation de cet ordre du jour devra être faite comme il est dit aux art. 33 et 35.

ART. 44. Les décisions de l'assemblée générale sont transcrites sur un registre spécial et signées par les membres du bureau, ou, au moins, par la majorité d'entre eux. Les copies ou extraits sont signés par le président du Conseil d'administration, ou par le membre qui le remplace.

TITRE VII.

Inventaire, réserve, dividendes.

ART. 45. Le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, il sera dressé un inventaire général de toutes les valeurs actives ou passives de la Société.

Un état général de ces valeurs sera fait et achevé dans le délai de quinzaine de la prise de possession ; il sera arrêté par la première assemblée générale qui se tiendra après l'inventaire du premier exercice annuel.

Il est tenu compte, dans l'établissement de l'inventaire, de la dépréciation réelle des bâtiments et du matériel d'exploitation.

ART. 46. Ces inventaires, avec les pièces à l'appui, sont présentés par le Conseil d'administration à l'approbation de l'assemblée générale annuelle.

ART. 47. Sur les bénéfices nets et déduction faite des indemnités, parts ou quotités qui peuvent être allouées aux directeur et employés de la Société à titre d'émoluments et de gratifications, il est prélevé cinq pour cent, destinés à former un fonds de réserve de 500,000 francs. Ce prélèvement cesse quand la réserve a atteint ce chiffre, et reprend son cours s'il vient à être entamé.

ART. 48. L'excédant des bénéfices est réparti également entre toutes les actions à titre de dividende ; le paiement se fait à Paris, sur coupons détachés.

ART. 49. Après l'inventaire du premier semestre de chaque année, le Conseil peut, s'il juge que les résultats obtenus le permettent, ordonner le paiement d'un à-compte sur le dividende annuel. Cet à-compte sera fixé d'après les bénéfices réalisés et les bénéfices présumés.

Le premier inventaire constatant les bénéfices à provenir de l'exploitation, et pouvant servir à déterminer la répartition d'un dividende partiel, est fixé au 1er juillet 1855.

ART. 50. Le fonds de roulement devant toujours être représenté, ainsi qu'il est dit art. 6 ; dans le cas où, par suite de pertes, le chiffre fixé définitivement en exécution de l'art. 9, serait diminué, aucun prélèvement pour le fonds de réserve et même aucun partage de bénéfices ne seraient effectués avant que ledit fonds de roulement ait été reconstitué.

ART. 51. Dans tous les cas de dissolution de la Société, la liquidation est faite par le Conseil d'administration ; l'assemblée générale décide, sur sa proposition, le mode à suivre pour l'opérer, et nomme trois commissaires spéciaux qui s'adjoignent aux anciens administrateurs et délibèrent avec eux.

ART. 52. Dans le cas de contestations, soit entre les actionnaires et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, elles seront jugées par arbitres, conformément aux art. 51 et suivants du Code de commerce.

ART. 53. Pour faire mentionner et publier les présentes partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un simple extrait.

Tous pouvoirs sont en outre donnés à M. MIRÈS pour demander à l'autorité supérieure l'approbation des présents Statuts, et pour consentir tous les changements, modifications, retranchements et additions qu'elle pourra exiger.

TITRE VIII.

Dispositions transitoires. — Société en commandite par actions.

ART. 54. L'exploitation des houillères de Portes et Sénéchas ne pouvant subir une interruption quelconque, la Compagnie du *Chemin de fer des Houillères de Portes et Sénéchas* opérera provisoirement comme Société en commandite par actions, sous les conditions suivantes :

1° Elle commencera à dater du 1er novembre 1854, et finira le jour où la Société anonyme sera autorisée.

2° M. Jules Mirès sera associé principal, responsable des obligations sociales : il aura tous les pouvoirs confiés au Conseil d'administration et au directeur ; il aura la signature sociale, dont il ne devra faire usage que pour les besoins de la Société ; la raison et la signature sociale seront JULES MIRÈS et Ce ; la signature sera précédée des mots : *Pour la Société du chemin de fer et des houillères de Portes et de Senéchas.*

3° Les titres provisoires d'actions seront signés par le gérant ; et seront, après l'autorisation de la Société anonyme, échangés contre les titres définitifs délivrés conformément à l'article 15.

4° Le gérant aura droit à un traitement de mille francs par mois.

5° Les membres du conseil d'administration opéreront comme membres d'un conseil de surveillance, avec les pouvoirs les plus étendus sans engager leur responsabilité.

6° Toutes les stipulations des Statuts de la Société anonyme recevront d'ailleurs leur exécution autant que le changement de régime n'y fera pas obstacle.

Art. 55. Pour publier la société en commandite par actions partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur de l'extrait nécessaire pour la publication.

Fait et passé à Paris, les sept, huit et onze novembre mil huit cent cinquante-quatre.

Signé : GOSSART.

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Voici le relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'octobre :

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	31,633 65	32,907 75	29,969 90
Bagages.....	667 93	616 03	656 37
Bétail.......	533 20	453 95	562 75
Marchandises	18,910 65	17,283 09	18,329 05
	51,745 43	51,250 82	49,518 07

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'octobre 1854 de fr. 494 61 sur 1853, et une augmentation de fr. 2227 36 sur 1852.

C. DEVINA.

Concession d'un chemin de fer de Montluçon à Moulins.

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. Le chemin de fer de Montluçon à Moulins se composera de deux sections distinctes :

La première, de Montluçon aux Barres, avec embranchement sur Bézenet;

La deuxième, des Barres à Moulins.

Art. 2. La Compagnie s'engage a exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Montluçon à Moulins, et à les terminer dans les délais ci-après, savoir :

Pour la première section, deux ans;

Pour la deuxième section, six ans;

De manière que ces deux sections soient praticables et exploitées dans les délais ci-dessus fixés, et que la ligne entière soit ouverte à l'exploitation dans un délai de six ans.

Ces délais courront à dater du décret de concession.

Art. 3. Le chemin de fer aura son point de départ au canal du Berry; il contournera la ville de Montluçon, en s'en rapprochant le plus possible; de là, il se portera sur Moulins, en passant par ou près Doyet, Villefranche, le Montet-aux-Moines, Noyant, Souvigny, et se raccordera à ou près Moulins, avec le chemin de fer du Guétin au Bec-d'Allier, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure.

L'embranchement sur Bézenet se détachera de la ligne principale au hameau des Barres et se dirigera sur Bézenet, suivant le tracé qui sera arrêté par l'administration supérieure.

Art. 4. A dater de l'homologation de la convention, la Compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de deux mois en deux mois, et par section de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle d'un cinq millième, les tracés définitifs des chemins de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 8 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 5. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies.

Les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie concessionnaire sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie sur chacune des lignes concédées, lorsque la recette brute s'élèvera à dix-huit mille francs (18,000 fr.) par kilomètre.

L'excédant de largeur acquis par la Compagnie concessionnaire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 6. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour une voie, à quatre mètres cinquante centimètres (4m,50). Sur les points où deux voies seront établies, la largeur est fixée à huit mètres trente centimètres (8m,30) en couronne dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre 44 centimètres à 1 mètre 45 centimètres. La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera au moins égale à 1 mètre 80 centimètres, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à 1 mètre 50 centimètres dans les parties en levée, et à 1 mètre dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 7. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à trois cents mètres ; et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas douze millimètres par mètre; il pourra être porté à quatorze millimètres par mètre dans quelques cas rares et exceptionnels et avec l'approbation spéciale de l'administration; toutefois, sur les courbes d'un rayon de cinq cents mètres et au-dessous, les déclivités ne devront pas dépasser trois millimètres par mètre.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 8. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

Art. 9. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour la route impériale, de 7 mètres pour la route départementale, de 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de 4 mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de 4 mètres 30 centimètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres, et la hauteur de ces parapets de 80 centimètres au moins.

Art. 11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 7 mètres quarante centimètres et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de 4 mètres 30 centimètres.

Art. 12. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 10.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 13. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 14. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes impériales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 15. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes impériales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 16. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de 3 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 17. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendants de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes impériales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 18. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes impériales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

Art. 19. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins sept mètres quarante centimètres de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et 5 mètres 50 centimètres de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4 mètres 30 centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 20. Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Art. 21. La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûte, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de 30 kilogrammes dans le cas où la Compagnie voudrait poser des rails sur longrines.

Art. 22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, tels que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou inter-

rompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 23. L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 24. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 25. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 26. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 27. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 28. Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges, et de vérifier les éléments des comptes des dépenses dont l'intérêt est garanti par l'État.

Art. 29. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemins de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 30. Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 31. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 32. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'art. 61 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 33. Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme de quatre cent mille francs, déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 34. Faute, par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article qui précède ainsi que du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 35. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondante au prix de transport des voyageurs.

Art. 36. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service de l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 37. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la 1re classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la 2e classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées;

Celles de la 3e classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de 3e classe, comme dans celles de 1re et de 2e classe.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 38. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 39. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde pour un laps de 99 années à dater de l'époque fixée pour l'achèvement de toutes les lignes formant l'objet de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes;

entre 20 et 30 kilogrammes, il paiera comme 30 kilogrammes, etc.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.

	PRIX.		
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0,30	0,20	0,50
Marchandises.			
1re *classe.* — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0,10	0,08	0,18
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, sels, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumon	0,09	0,07	0,1[illegible]
3e *classe.* — Vins, boissons, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, tuiles, briques, ardoises	0,08	0,06	0,14
4e *classe.* — Houille, coke, cendres, fumier et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, fontes brutes et sel marin	0,06	0,04	0,10
PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Wagon et chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,09	0,06	0,15
Au-dessus de six tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi	1,80	1,20	3,00
Locomotive au-dessus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes, ne traînant pas de convoi	0,90	0,60	1,50
Tender au-dessus de 10 tonnes, ne traînant pas de convoi	1,35	0,90	2,25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner; le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui à payer pour un wagon marchant à vide.)			
Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,32
(Le tarif sera doublé si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.)			

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Gray à 20 fr. ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger des concessionnaires que le tarif du transport des blés, grains, farines et légumes farineux, péage compris, soit réduit de moitié et ne puisse s'élever au maximum qu'à huit centimes par tonne et par kilomètre.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 40. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 41. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 42. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de 5 000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 43. Le poids du chargement des wagons appartenant à d'autres Compagnies, et admis à circuler sur le chemin de fer de Montluçon à Moulins, pourra atteindre, sans augmentation de tarif, la limite du poids que la Compagnie adopte pour ses propres chargements.

Art. 44. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de 50 kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante (40) centimes.

Art. 45. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant au moins 20 kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 46. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 44 ci-dessus prescriront toutes les

mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 47. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis eux et leurs bagages qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 48. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 49. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour et de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris : l'administration pourra exiger une plus grande vitesse dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes ou un délégué.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôts des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-neuf mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange et à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 50. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 51. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles, qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 52. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 2 pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 53 ci-après.

Art. 53. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 30.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les prendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 54. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 55. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 56. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur éta-

blissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer qui font l'objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 57. A défaut, par la Compagnie, de s'entendre avec tout propriétaire de mines, minières ou usines qui demanderait à faire construire à ses frais un embranchement particulier sur le chemin de fer de Montluçon à Moulins, l'administration statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Dans tous les cas, les plans et profils des embranchements particuliers devront être, préalablement à toute exécution, soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 58. Les embranchements seront construits de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, et aura lieu, comme par le passé, aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller, par ses agents, cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Art. 59. L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie ; lesdits embranchements et ces changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Elle pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Art. 60. La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne du chemin de fer de Montluçon à Moulins.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements, pour les charger ou les décharger, et les ramener au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Art. 61. Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre, en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Art. 62. Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières de nouveaux embranchements dont l'administration pourrait autoriser la construction, seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficultés, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

Art. 63. Les propriétaires d'embranchement seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur les lignes.

Art. 64. Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Art. 65. Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (12 c.) pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (4 c.) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Art. 66. Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 67. Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera revisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 68. La Compagnie se soumettra, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 69. Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 70. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 71. Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs-commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de ladite Compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie.

Pour y pourvoir, et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 32 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor une somme de cent cinquante francs par kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à soixante et quinze francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 72. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 73. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 74. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de quatre cent mille francs (400,000 f.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de 400,000 francs formera le cautionnement de l'entreprise.

Art. 75. Les conventions à passer par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets de l'Empereur.

Art. 76. Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 17 octobre 1854.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 6 octobre 1854.

(SUITE)

Présidence de M. VUIGNER.

Ponts à poutres en garde-corps.

1° *A deux poutres.*

Nous nous occuperons plus spécialement du premier cas, qui résume généralement les plus grandes difficultés. On peut, dans ces ponts, placer les poutres en garde-corps ou sous les voies ; la première disposition a l'avantage de permettre le choix le plus avantageux de la hauteur de la poutre ; il sera donc généralement préférable pour les grandes portées ; de plus, c'est lui qui donne le plus grand débouché; car, en plaçant les pièces de pont (1) qui soutiennent les voies à la partie inférieure des poutres, l'épaisseur du pont comprise entre le

(1) Nous appelons pièces de pont les pièces transversales qui relient les grandes poutres aux fermes du pont et servent à soutenir les voies ou la chaussée.

rail et le dessous de la poutre ne se compose que de la hauteur du rail et de la pièce de pont. Pour un pont de chemin de fer à deux voies, la largeur du pont d'axe en axe des poutres variera, suivant les obligations imposées par le cahier des charges, entre 8 mètres et 8m,50, et, dans ce cas, des pièces de pont de 0m,35 à 0m,40 de hauteur peuvent être employées suivant la distance à laquelle on les place ; pourtant une hauteur plus considérable de 0m,50 à 0m,60 est plus avantageuse ; on voit de plus que, comme nous l'avons dit plus haut, le débouché est, dans ce système, indépendant de la portée, ce qui ne peut avoir lieu dans les ponts en pierre. Le pont du Langon, sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette, est construit dans le système des ponts à garde-corps.

2° A trois poutres.

On peut aussi employer trois poutres en en plaçant une dans l'entre-voie. Cette disposition, qui paraît au premier abord être avantageuse à cause de la plus grande symétrie de la position de la charge par rapport aux poutres, ne devra pourtant pas être employée pour des poutres à grande portée, et elle entraîne, en effet, à une plus grande largeur de pont, en sorte que, si d'un côté elle donne quelque avantage sous le rapport des pièces de pont, puisqu'elle diminue leur portée de moitié, de l'autre côté elle augmente leur longueur totale, ainsi que celle des piles. D'ailleurs, lorsque les portées deviennent un peu grandes, elle est désavantageuse, parce qu'elle ne permet pas d'employer, pour les poutres de tête, une hauteur suffisante, sans quoi, si on voulait faire varier la section des nervures horizontales, comme l'indique la loi de variation des moments de résistance, on serait conduit à des épaisseurs trop minces, qu'il faut rejeter en pratique. Il en résulte que la proportion de métal employée, en paroi verticale, c'est-à-dire dans des conditions désavantageuses, devient plus considérable par rapport au poids total ; d'ailleurs, l'inconvénient qu'on peut reprocher à la première disposition, de charger les poutres inégalement, perd son importance si on remarque que, pour que ces poutres travaillent au coefficient maximum, il faut que deux trains passent à la fois sur le pont ; il n'en est pas moins vrai qu'il est nécessaire d'adopter un système de pièces de pont qui relient assez bien les deux poutres pour qu'il leur soit impossible de se rapprocher.

Position à donner aux voies.

Dans des ponts de cette nature on est libre de placer les voies à une hauteur quelconque de la poutre. Quelle est celle qui convient le mieux ? Il est évident que, sous le rapport de la stabilité, c'est à la partie inférieure des poutres qu'il faudra les placer. On conçoit, en effet, que plus on élève les pièces de pont et plus on met de distance entre la surcharge en mouvement et le plan de pose sur les piles, plus, par conséquent, les oscillations horizontales prendront d'intensité.

Si, d'ailleurs, on considère l'équilibre de la poutre entière au milieu d'une travée, en supposant la poutre parfaitement fixée aux points d'appui, la charge placée à la partie supérieure de la section descend en oscillant à droite et à gauche de la position qu'elle doit occuper, et, par conséquent, c'est la rigidité des poutres qui la ramène en place; tandis que, lorsqu'elle est à la partie inférieure, en oscillant elle s'élève et tend, par conséquent, à revenir à sa position normale par son propre poids.

Au pont du Langon, on a placé les voies au milieu des poutres : cette disposition présentait l'avantage de pouvoir profiter de toute la demi-hauteur de la poutre pour la pièce de pont, c'est-à-dire de relier les deux poutres de manière à rendre invariable leur position relative. Nous regarderions comme une excellente disposition de placer les voies à la partie inférieure de la poutre, et, lorsque la hauteur le permet, de relier, par un contre-ventement solide, soit en fer, soit en fonte, la partie supérieure des poutres. Au pont du Langon, où les poutres ont 5 mètres de hauteur, cette disposition eût été également possible.

Ponts à poutres placées sous la voie.

Les ponts où les poutres sont placées sous les voies ne peuvent être d'un emploi aussi général que ceux ci ; ils donnent évidemment moins de débouché ; par conséquent, dans certains cas, ils peuvent ne pas permettre de choisir la hauteur de poutres la plus convenable ; de plus, les voies sont placées à la partie supérieure, ce qui, pour des poutres à très-grandes portées, est une cause d'instabilité. Enfin, la multiplicité des poutres augmente la proportion des parois verticales ; mais lorsque les portées ne sont pas trop grandes, lorsque le débouché est libre, lorsque la largeur du pont ne permet pas d'employer le système de poutres en garde-corps, ou de poutres intermédiaires débordant les voies, sous peine d'augmenter, outre mesure, la largeur du pont, les inconvénients que nous venons de citer disparaissent en grande partie, et à l'aide des dispositions accessoires, peuvent être complétement éliminés. L'exemple du pont d'Asnières est certainement une application de ce système, dans les circonstances les plus heureuses où il puisse être employé : le débouché est plus que suffisant ; le pont étant à quatre voies, l'emploi de poutres intermédiaires aux voies aurait accru la largeur de plus de 5 mètres, ce qui eût augmenté d'un tiers environ la longueur des piles. D'ailleurs, la position des voies à la partie supérieure des poutres, qui, comme nous l'avons dit, présente peu d'inconvénients pour un pont de 32 mètres de portée, a permis de profiter de toute la hauteur des poutres pour les relier l'une à l'autre, ce qu'on a fait au moyen de croix de Saint-André, reproduites de 4 mètres en 4 mètres. Ce pont, ainsi relié, a présenté un système tellement uni, un ensemble si rigide, que, lorsqu'il passe un train sur une voie, les diagrammes des oscillations produites n'ont jamais accusé une flexion de 3 millimètres, tandis que la flexion théorique devrait être à peu près de 10 millimètres. Cette circonstance tient à ce que les pressions exercées sur les poutres qui portent les voies, lors du passage d'un train, sont reportées, par le moyen des croix de Saint-André, sur les poutres voisines, et qu'en réalité le pont ne travaillera jamais au coefficient pour lequel il a été calculé, que lorsque quatre trains le traversent à la fois. Il est certain que, dans les circonstances où ce pont est placé, tout autre système eût présenté moins d'avantages.

Ponts-tubes.

Il nous reste à citer un système de ponts bien célèbres par l'admirable application qui en a été faite en Angleterre par Stephenson ; nous voulons parler des ponts-tubes. Tout le monde connaît, en effet, les ponts de Menai et de Conway, dont la construction a révélé les immenses ressources que l'art pouvait trouver dans l'emploi des ponts en tôle. En mettant de côté ces magnifiques ouvrages construits dans des conditions rendues toutes spéciales par les difficultés sans nombre qu'il fallait surmonter, tant dans la construction que dans le montage, il est permis de douter que ce système trouve dans la suite beaucoup d'imitateurs. On sait, en effet, que le pont de Menai se compose, à proprement parler, de deux ponts séparés livrant passage chacun à une voie. Il paraît certainement plus logique, en général, d'intéresser l'ouvrage entier à la fois à ce travail, et cette condition peut se trouver remplie par un pont à poutres en garde-corps. Un pont de ce système, dans lequel les voies se trouveraient à la partie inférieure, dont les poutres seraient contreventées à la partie supérieure, n'est d'ailleurs autre chose que le pont-tube de Stephenson embrassant les deux voies à la fois et économisant deux parois verticales.

Principales formes de poutres.

Nous terminerons cet exposé rapide en disant quelques mots de la forme des poutres employées dans la construction des ponts droits; on peut les ranger en deux grandes classes : les poutres à simple et à double paroi.

Poutres à simple paroi.

Pour les poutres d'une grande hauteur, c'est-à-dire correspondant à de grandes portées, les poutres à parois simples sont évidemment préférables ; elles ne permettent pourtant que des nervures horizontales d'une largeur assez restreinte, si on ne veut pas laisser une trop grande largeur de tôle abandonnée en porte-à-faux sur la paroi verticale ; il en résulte que, lorsqu'on arrive à des hauteurs considérables, la largeur de ces poutres étant très mince par rapport à la longueur, on se trouve, au point de vue du voilement, dans des conditions défavorables, et c'est alors qu'il devient fort important de relier intimement ensemble les différentes poutres d'un pont ; malheureusement, il manque sur ce point une série d'expériences très intéressantes et très utiles pour déterminer la largeur de nervure horizontale que l'on peut mettre sur une paroi verticale, sans que l'hypothèse, qui est le fondement de la résistance, que, dans une tranche parallèle à l'axe neutre, toutes les fibres travaillent au même coefficient, cesse d'être vérifiée ; du reste, cette largeur dépend évidemment de l'épaisseur de la nervure horizontale ; nous croyons que, dans les conditions ordinaires, il ne faut pas lui donner plus de 0m,40 à 0m,60 de largeur. Au pont d'Asnières, où les poutres sont placées dans l'entre-voie et où il importait de profiter, pour la poutre, de toute la largeur disponible, cette nervure horizontale a 1 mètre, mais il y a deux parois verticales.

Poutres à doubles parois.

Les poutres tubulaires, sur de grandes dimensions, présentent l'inconvénient d'avoir deux parois verticales et une section déformable, surtout sous l'action de charges dont la résultante ne passe pas dans l'axe des poutres et sous laquelle elles tendent à prendre une forme parallélogrammique ; cet inconvénient peut être évité au moyen d'un surcroît de métal employé en goussets dans les angles, en cadres prenant intérieurement la forme de la paroi. Au pont d'Asnière, ces précautions ont été prises avec le plus grand soin; on a même mis à la partie supérieure et inférieure du tube des bandes de tôle qui le traversent complétement et le transforment en un rectangle dont les angles sont absolument invariables ; la petite dimension de ces poutres n'a pas rendu ces dispositions trop coûteuses.

Poutres à cellules.

On emploie beaucoup en Angleterre des poutres dont les parties supérieures et inférieures sont formées de sorte de tubes, soit rectangulaires, soit cylindriques. Cette forme peut être imitée dans certains cas; nous croyons pourtant qu'il est nécessaire de ne jamais perdre de vue deux conditions importantes : 1° que les cellules doivent toujours être construites de façon que le plus grand nombre de rivets possible soient abordables ; 2° que la paroi verticale doit traverser les cellules dans toute leur étendue, de manière à produire entre les portions supérieures et inférieures une liaison intime; ce qu'on a souvent négligé à grand tort dans les poutres faites en Angleterre. Il paraît, du reste, évident que ces poutres, à moment d'inertie égal, résisteront mieux qu'une poutre en double T, lorsqu'elles atteindront des dimensions un peu considérables; elles sont beaucoup moins sujettes au voilement qui, dans ces poutres, précède toujours la rupture.

Poutres latices.

Enfin, on a fait en Angleterre beaucoup de poutres connues sous le nom de poutres latices; ce sont des poutres généralement en forme de double T, dont la paroi verticale est formée de treillis plus ou moins serrés, en fers plats ou à nervures. Ces poutres, d'une construction simple, certainement économique et rationnelle, sont jugées très diversement et se répandent moins qu'on ne pourrait le croire. Le reproche le plus fondé qu'on puisse leur faire est que la paroi verticale, composée de fers séparés, est moins bien reliée avec les nervures horizontales que dans une poutre à paroi pleine dont la rivure est continue sur toute la longueur de la poutre. Cette objection nous paraît pourtant plus spécieuse que sérieuse. Il est certain qu'on pourra former une poutre de deux simples T en tôle, et donner aux branches verticales de ces T une hauteur suffisante pour qu'en les réunissant par un latice, la poutre ainsi formée soit reliée par un nombre de rivets plus que suffisants pour l'effort supporté par chaque tige de latice. Nous pensons donc que l'on reviendra à ces poutres, qui, dans un certain nombre de cas, peuvent rendre de grands services par leur légèreté relative, la simplicité de leur construction, l'économie résultant de la substitution presque complète du fer du commerce à la tôle, et dont, à dire vrai, le plus grand inconvénient est de ne pas présenter un aspect agréable, inconvénient peu important dans des ouvrages dont la beauté consiste certainement dans l'emploi le plus rationnel du métal.

Cambrure des poutres.

On donne généralement aux poutres une certaine cambrure; il est bien entendu que, comme on n'introduit pas de forces horizontales, cette cambrure n'a aucune influence sur la résistance de la poutre et n'a d'autre but que de faire paraître la poutre droite lorsqu'elle est en place. C'est d'ailleurs une difficulté de construction assez grande qui n'a d'importance que pour l'aspect du pont.

Nous nous bornerons à ces indications générales. Nous savons bien que beaucoup d'entre elles auraient exigé des développements plus considérables. L'étude détaillée de chacun des systèmes que nous avons rapidement examinés sous le seul rapport de leurs caractères les plus frappants, est un champ assez vaste pour mériter une attention spéciale; mais ces questions de détail, par cela seul que les conditions particulières des applications ont trop d'influence sur leur solution, perdent beaucoup de leur intérêt dans une discussion générale. C'est pour la même raison que nous nous sommes abstenus de parler des méthodes de calcul de ces différents systèmes; outre qu'il faudrait pour les exposer, entrer dans des développements un peu longs, le calcul d'un pont métallique n'est qu'une portion secondaire du problème. Ce calcul n'offre d'ailleurs pas de grandes difficultés et ne doit être abordé que lorsqu'on est fixé sur le côté principal de la question : le choix du système qu'il est le plus convenable d'adopter.

La Société a reçu :

De M. Ebray, membre de la Société, une Note sur les bancs pourris des carrières ;

De MM. Molinos et de Dion, un Mémoire sur le choix à faire des divers systèmes de ponts en tôle ;

De M. Nozo, une Note sur la puissance de vaporisation des générateurs à bouilleurs avec foyer en maçonnerie, et des générateurs tubulaires avec foyer intérieur;

De M. Lanet de Limency, le dessin d'un nouveau système de rail.

Séance du 20 octobre 1854.

Dans la dernière séance, M. Nozo a donné communication d'une note sur la puissance comparative de vaporisation entre les générateurs à bouilleurs avec foyer en maçonnerie et les générateurs tubulaires à foyer intérieur.

Nous ajoutons les résultats suivants à cette communication.

La consommation en houille, dans le système à bouilleurs alimentant la locomotive, a été trouvée égale en moyenne à 2,474 kil. par journée de dix heures, et la consommation en coke avec l'emploi de la chaudière tubulaire a été trouvée aussi en moyenne, par journée de dix heures, de 1,795 kil. 56.

En ramenant cette consommation de coke à ce qu'elle eût été si on avait employé de la houille, on trouve (le rapport des capacités caloriques entre le coke et la houille étant de 4 : 5) que la houille consommée pour produire la même qualité de vapeur eût été de 1,435 kil. 65.

L'économie journalière réalisée aurait donc atteint le chiffre de 1,038 kil. 35, soit 42 0/0.

Dans la deuxième série d'expériences, les conditions d'installation étaient très-défavorables au générateur tubulaire : aussi le tirage artificiel n'était produit que par 100 échappements de la machine fixe à la minute, au lieu de 372 que fournissait la locomotive. De plus les générateurs à bouilleurs marchaient avec un système de rechauffage qu'il n'a pas été possible d'appliquer à la chaudière tubulaire ; enfin, la section de la cheminée était insuffisante.

Dans le cours des expériences, les quantités d'eau vaporisées par kilogramme de houille consommée sont restées en parfait accord avec les résultats généraux. Ainsi, pendant que les générateurs à bouilleurs ne vaporisaient que *6 kil. 1 à 6 kil. 5* d'eau par kilogramme de houille consommée, les générateurs tubulaires vaporisaient de 10 à 11 kil.

Il est donné communication d'une note de M. Grenier, membre de la Société, relative au pont en fer et fonte établi sur la Harper pour le passage du chemin de fer de Baltimore à Ohio (Etats-Unis d'Amérique).

Les premiers ponts à poutres droites ont été construits aux Etats-Unis d'Amérique ; ce système y était répandu avant qu'on eût songé à l'appliquer en France et en Angleterre à la construction de ponts d'une grande portée ; aussi rencontre-t-on sur les nombreux chemins de fer dont ce pays est sillonné, une foule d'ouvrages qui présentent des applications remarquables de ce mode de construction.

On se rend facilement compte de cette préférence accordée aux ponts à poutres droites par les ingénieurs américains. Les difficultés qu'a dû présenter le passage de fleuves larges et rapides dont les fortes crues nécessitaient des ouvrages à grand débouché, et surtout le prix élevé des maçonneries, sont des circonstances qui eussent conduit partout ailleurs aux mêmes résultats.

Le bois, d'abord exclusivement employé à cause de son bas prix, a fait place au fer depuis quelques années. Lorsque le grand pont du Saint-Laurent sera terminé, les Américains n'auront rien à envier sous ce rapport aux autres pays ; cet ouvrage se composera d'une arche centrale de 330 pieds (99^{m}) d'ouverture et de vingt-quatre arches latérales de chacune 242 pieds (72^{m},20).

Parmi les nombreux ponts droits en métal que l'auteur de cette note a pu examiner l'année dernière en traversant les différents Etats de l'Union, il en est un qui mérite particulièrement de fixer l'attention par la nouveauté de son principe et l'heureuse combinaison du fer et de la fonte employés simultanément dans sa construction.

C'est le pont jeté sur la Harper pour le passage du chemin de fer de Baltimore à Ohio. Il se compose de deux fermes de rive auxquelles est suspendu un tablier en charpente, et qui sont reliées entre elles à leur partie supérieure par un réseau de pièces d'écartement et de contrevents, au-dessous duquel peuvent librement circuler les trains.

Chaque ferme est composée de deux parties distinctes :

1° Un système de chaînes de suspension ;

2° Un tube rectiligne en fonte formant le membre supérieur en fonte, et dont les extrémités posées sur des piliers en granit reçoivent les amarrages des chaînes de suspension.

Ce tube a reçu le nom de *stretcher*.

Ce qui caractérise le système de suspension, c'est qu'il n'est pas déformable ; il est composé de barres droites unissant séparément les deux extrémités du stretcher à chaque point d'attache du tablier, et qui transmettent directement ainsi aux points d'appui les surcharges ou les forces vives dues aux vibrations.

Outre les pièces d'écartement et contrevents obliques qui s'opposent aux déformations du stretcher dans le plan horizontal, cette pièce est maintenue verticalement par de légères colonnettes en fonte qui correspondent aux points d'attache du tablier.

Le système de la ferme est complété par de légères croix de Saint-André en fer coupant en diagonales les panneaux figurés par les colonnettes en fonte ; ces croix de Saint-André s'opposent aux mouvements ascensionnels que pourraient produire les vibrations et pourraient servir de pièces de secours en cas de rupture d'une chaîne de suspension.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(La suite au prochain numéro.)

Forges.

SAINT-DIZIER. — 10 novembre.

Notre marché conserve une attitude favorable : les fontes sont demandées ; les fers reçoivent journellement des ordres qui, dans leur ensemble, donnent un poids important.

La fonte à fer a été payée 150 fr. à livrer avant le 1er janvier. La plupart des fourneaux étant engagés jusqu'à cette époque, les autres deviennent plus exigeants pour la livraison avant ce terme. Pour l'année prochaine, les vendeurs s'engageraient ; mais les acheteurs, comptant sur une baisse en janvier, refusent de traiter.

La fonte pour fusion est un peu plus ferme ; les producteurs, ayant des marchés à l'avance, sont peu pressés de vendre ; ils tiennent à 187 fr. 50.

Les fers laminés ont reçu bon nombre de commandes, et, malgré cette recherche, les prix n'éprouvent pas de majoration : 320 325 f. à Saint-Dizier ; 330 fr. rendu à Paris.

PARIS.

Nous mentionnerons, par continuation, l'activité de la vente qui porte sur tous les articles de la sidérurgie. Le prix des fers ne varie pas ; on a vendu des ronds à 340 fr. Les fils de fer sont bien demandés ; la vente a repris dès que les marchands ont vu que les cours ne fléchissaient pas.

On a traité des fontes pour moulage à 215 et 220 fr. la provenance d'Écosse ; la fonte française a fait de 200 à 210 fr.

La situation des métaux proprement dits n'a pas changé. Les correspondances des marchés régulateurs ne signalent rien de remarquable, en sorte qu'il n'y a pas de modification très grande. Nous donnerons cependant, comme de coutume, un résumé des avis sur la position de chaque métal.

Cuivre. — A Londres, la cote du cuivre est la même ; on n'achète que pour la consommation immédiate ; les vendeurs sont tous très coulants. A Amsterdam et à Hambourg, les détenteurs tiennent toujours fermement les prix avec la faveur de la semaine dernière. A Paris, les sortes brutes sont sans variation. En laminé jaune, on opère à 345 et 230 fr. ; le laminé rouge vaut 300 fr. la première qualité, 320 fr. la deuxième.

Etain. — Les cours de cet article ont toujours une très bonne tenue en Hollande. Les affaires sont absolument nulles sur le marché de Londres. A Paris, il y a moins d'animation dans la vente depuis que les détenteurs demandent une augmentation.

Il y a trois mois, le gouvernement a concédé à une Compagnie de capitalistes les mines d'étain de Piriac (Loire-Inférieure).

Nous applaudissons à cette initiative et nous faisons des vœux pour que cette industrie prenne un grand développement. Toute la quantité nécessaire pour la consommation française est tirée de l'étranger ; il en est entré, en 1853, pour 7,400,000 fr. L'utilité de cette entreprise est évidente.

Plomb. — Le plomb soutient sa bonne position ; les avis d'Espagne sont favorables, et on mande de Londres que l'article y est en bonne demande. Paris fait 66 fr. le plomb de France, 66 et 67 fr. le plomb d'Espagne, 75 fr. le laminé ; cette dernière sorte est très recherchée.

Zinc. — Sans changement à Hambourg ; une demande empressée maintient les prétentions des vendeurs. A Londres, l'article n'a pas conservé sa faveur marquée ; il y a eu une baisse de 12 à 15 fr., excepté sur le zinc en feuilles. Paris cote actuellement : Silésie, 67 fr. ; Vieille-Montagne, 73 fr. ; laminé, 80 fr. ; bonne vente.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 6 novembre :

La demande des fers manufacturés est inactive, mais les prix se soutiennent. Les exporteurs n'achètent que pour les ordres actuels, les affaires faiblissant de toutes parts. Les gueuses d'Ecosse sont peu demandées et se raisonnent en ce moment à 100 fr. les numéros mélangés, au comptant. La vente des rails est nulle ; on les fait maintenant 175 à 181 fr. Les verges à clous du Staffordshire ont baissé aussi et se vendent à Londres 318 fr. 75. Rien de changé pour les autres sortes.

Glascow, 4 novembre :

Il y a un peu d'amélioration sur la fonte. Les prix des numéros mélangés se sont relevés à 100 fr. 60 Les autres cours sont : Gartsherrie, 104 fr. 35 n° 1 ; autres bonnes marques, 102 fr. 50 ; marques américaines, 104 fr. 35 à 105 fr. ; n° 3, 99 fr. 70. On a fait plusieurs marchés un peu en baisse sur ces prix, mais seulement au comptant. Pas de changement dans les cours du fret.

Birmingham, 4 novembre :

On remarque une certaine tendance à la baisse pour les fers ; les ordres de l'Amérique, reçus par la dernière malle, sont très limités. Le marché est généralement peu favorable. Le gouvernement a donné des ordres pour 5.000 tonnes de bombes et boulets ; le tout doit être livré promptement.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Dans une réunion, à Namur, les maîtres de forges au bois ont maintenu les prix des fers de toutes catégories, à l'exception des fers dits Maka extra, qui ont éprouvé une augmentation de 2 fr. 50 par 100 kil. Les demandes sont loin d'être aussi nombreuses que l'année dernière à cette époque ; cependant les fers pour armes sont assez demandés.

Liége, 4 novembre :

Les prix des fontes et des fers restent fixés comme suit, les 1,000 kil. pris aux usines :

Fonte d'affinage, fr. 110 ; fontes de moulage, n° 4, 3, 2 et 1, 135, 145, 155, 165 fr. ; fers marchands, n° 1, 2 et 3, 220, 240, 260 fr.

Quelques affaires en fers marchands, la plus grande partie pour l'exportation, ont été traitées cette semaine.

La demande est très active sur les charbons, avec des prix en hausse.

Charleroi, 4 novembre :

Charbon. — Prix sans variation.

Fret. — La Villette, fr. 15 ; Rouen, fr. 16 75 ; Amiens et Reims, fr. 14.

Les bateaux vides commencent à descendre. Il en est passé à Jeumont 23, le 31 octobre, et 24 le 2 du courant.

Fonte. — Fonte d'affinage, fr. 11 ; fonte de moulage sans variations ; n° 1, fr. 16 50 ; n° 2, fr. 15 50 ; n° 3, fr. 14 50.

Ateliers de constructions. — Nos ateliers de constructions sont toujours en grande activité. Des ordres importants restent à exécuter. Les ouvriers sont rares et bien rétribués.

Clous. — Le prix de la main-d'œuvre reste élevé, à cause du grand nombre d'ouvriers cloutiers qui sont occupés aux travaux des chemins de fer et parce que d'autres, qui travaillent pendant l'été à l'étranger, ne sont pas encore rentrés. On sait que beaucoup d'ouvriers cloutiers quittent la Belgique, au printemps, pour aller faire des briques en France et dans d'autres pays, et qu'ils ne reviennent que vers la fin d'octobre.

BOIS.

La semaine a été assez inactive à Saint-Dizier. Il y a des offres, mais les demandeurs voudraient obtenir les conditions faites il y a six semaines. Les prix se débattent sans que, de chaque côté, on veuille céder.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Crédit foncier de France.

Le 22 décembre prochain aura lieu le quatrième tirage pour 1854, des lots afférents aux obligations foncières.

Les lots pour ce tirage sont répartis ainsi qu'il suit :

Le 1er N° sortant gagnera fr.			100,000
2e	»	»	50,000
3e	»	»	50,000
4e	»	»	40,000
5e	»	»	30,000
6e	»	»	20,000
7e	»	»	10,000
8e	»	»	10,000
9e	»	»	10,000
10e	»	»	10,000
11e	»	»	10,000
12e	»	»	10,000
13e	»	»	5,000
14e	»	»	5,000
15e	»	»	5,000
16e	»	»	5,000
17e	»	»	5,000
18e	»	»	5,000
19e	»	»	5,000
20e	»	»	5,000
	TOTAL.... fr.		390,000

Les titres sur lesquels les versements n'auront pas été effectués n'auront pas droit aux lots et primes appartenant aux numéros correspondants qui viendraient à sortir.

Le public est toujours admis à souscrire en ce moment des coupures de 100 fr. 10e d'obligation, donnant droit au 18e de chaque lot et rapportant 4 0/0 d'intérêt. La souscription est ouverte au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances, chez MM. les directeurs du Crédit foncier, chez MM. les notaires.

Ne seront admis au tirage du 22 décembre que les souscripteurs qui auront fait leur versement avant le 7 du même mois, à la caisse de la Société à Paris, aux caisses de MM. les receveurs généraux et particuliers dans les départements.

Indépendamment des obligations de 100 fr. qui concourent au tirage des lots, la Société du Crédit foncier continue à émettre des obligations de 500 fr. nominatives ou au porteur, rapportant 25 fr. (5 0/0 d'intérêt), payables par semestre le 1er mai et le 1er novembre, à Paris au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Aux termes du décret constitutif des Sociétés de Crédit foncier, en date du 28 février 1852, il n'est admis aucune opposition au paiement ni du capital ni des arrérages de leurs obligations; les fonds des incapables, des communes peuvent être employés à les acquérir, et dans tous les cas où les établissements publics et d'utilité publique sont autorisés à convertir en rentes sur l'État leurs capitaux disponibles, ils peuvent les employer en obligations foncières.

Le gouverneur du Crédit foncier de France,
Cte Ch. de Germiny.

Paris, le 17 novembre 1854.

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Ce

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Correspondance.

M. Ch. S., à Bourg. — — N° 1, excellent. — N° 2, non. — N° 3, oui, mais avec réserve. — N° 4, jamais.

M. R. E., à Nîmes. — N° 1, le revenu annoncé est non-seulement assuré, mais il sera probablement plus considérable. — N° 2, les dernières d'Anzin se négocient à 150,000 fr. l'un. — N° 3, dans tous les cas. — N° 4, sécurité entière.

M. E. V., à Boulogne. — N° 1, les arbitrages sur les chemins sont très-dangereux comme spéculation à cause de la double liquidation. — N° 2, attendez. — N° 3, deux dividendes par an, les 1er janvier et 1er juillet. — N° 4, valeur sans avenir.

M. L. P., à Doullens. — N° 1, deux capitaux ayant six mois. — N° 2, 40 0/0. — N° 3, deux dividendes par an.

M. N. ***. — N° 1, entre 70 et 75 fr. — N° 2, de 55 à 60 fr. — N° 3, rien. — N° 4, 85 fr. environ, soit 17 0/0. — N° 5, jamais. — N° 6, attendez quelque temps.

M. D L., à Nantes. — N° 1, 350 fr. — N° 2, 300 fr. — N° 3, 500 fr. — N° 4, 400 fr. — N° 5, 1,000 fr. — N° 6, 250 fr.

M. E. M., à Tours. — N° 1, nous préférons le n° 5. — N° 2, à échanger pour du n° 5. — N° 3 et 4, vendez. — N° 5, bonne.

M. J. B., à Londres. — N° 1, la Compagnie sera forcée de faire un emprunt. — N° 2, les conditions seront excellentes. — N° 3, oui.

M. L. Z., à Metz — N° 1, nous ne pouvons accepter. — N° 2, la réduction portera néanmoins sur les non actionnaires.

M. C. R., à T. — N° 1, oui, environ 50 f. chaque action. — N° 2, conservez. — N° 3, les travaux marchent avec une extrême lenteur. — N° 4, oui. — N° 5, la première valeur vaut mieux que la seconde. — N° 6, affaire médiocre. — N° 7, oui, en 5 0/0 au pair de 100 fr.

M. B., à Lyon. — Dans ce moment nous préférerions du n° 2.

M. H. T., à Bade. — N° 1, nulle sécurité. — N° 2, bonne. — N° 3, 450 fr. — N° 4, 17 0/0. — N° 5, en janvier, en juillet et avril.

M. B, J., à Troyes. — N° 1, le dividende, aux termes des statuts, est fixé d'après l'évaluation du portefeuille, au cours moyen de la dernière quinzaine de décembre. — N° 2, nous ne pouvons donner aucune indication à cet égard. — N° 3, environ 35 fr. — N° 4, rien. — N° 5, oui. — N° 6, 60 fr.

M. A. T., à Bayeux. — N° 1, arbitrage très-mauvais. — N° 2, ceci serait préférable, mais avec les titres en portefeuille. — N° 3, votre calcul est inexact, car, dans le premier cas, vous ne gagnez rien au capital de 30,000 fr. que 1,000 fr., tandis qu'avec une hausse identique, vous gagnez légalement 1,000 fr. avec un débours de 21,000 fr.

M. L. G., à Tonnerre. — N° 1, sans avenir. — N° 2, excellent. — N° 3, médiocre. — N° 4, vos titres étant payés, vos valeurs étant bonnes, vous n'avez qu'à rester tranquille.

USINES MÉTALLURGIQUES RÉUNIES DE SEPTÈMES

PRODUCTION DE 1854

	Plomb.	Litharge.	Argent.	Or.	Sulfate de cuivre.	Régule d'antimoine.	Cuivre	Valeur.
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.			
Produits du mois d'octobre 1854	170,265		1,647	16	5,420	15,617	2,581	536,135
Produits du 16 décemb. 1853 au 30 septemb. 1854	1,777,551	57,356	9,084	72	32,333	64,769	428	3,288,624
Total au 31 octobre 1854	1,947,816	57,356	10,731	88	37,753	80,386	3,009	3,824,759

Moyenne des produits par mois en 1854 . . . . 364,262 fr.
Id. en 1853 214,686
Différence par mois en faveur de 1854 149,576

Les minerais de cuivre ne sont traités que depuis le mois de septembre dernier ; les produits obtenus sont de belle qualité.

SCHNELL, FRISCH ET Ce.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 5 au 11 novembre 1854.

84,588 voyageurs	274,964 27
Bagages, marchandises, etc.	542,756 57
Total	817,720 84

Semaine correspondante de 1853.

85,449 voyageurs	276,303 30
Bagages, marchandises, etc.	441,239 85
Produit total	717,543 15

Recette totale du 1er janvier au 11 novembre

1854	34,428,348 94
1853	30,266,608 13
Différence	4,161,740 81

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 5 au 11 novembre 1854.

17,858 voyageurs	89,951 30
Bagages, marchandises, etc.	126,810 50
Total de la semaine	216,761 80
Semaine correspondante de 1853	210 110 05
Total de l'exercice courant	4,727,528 50
Exercice correspondant de 1853	4 870,570 35

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 5 au 11 novembre 1854.

12,675 voyageurs	36,582 15
Bagages, marchandises, etc.	60,390 10
Total de la semaine	96,972 25
Semaine correspondante de 1853	98,068 80
Total de l'exercice courant	1,070,791 05
Total de l'exercice correspondant	1,101,340 55

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 5 au 11 novembre 1854.

Grande vitesse) 52,639 voyageurs	287,075 90
Petite vitesse) Bagages, marchand.	358,921 20
Total de la semaine	645,997 10
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	20,239,439 70
Total	20,885,436 80
Semaine correspondante de 1853	439,727 85
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	17,439,716 67
Total de l'exercice correspondant	17,879,444 52

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 5 au 11 novembre 1854.

Voyageurs	334,313 64
Bagages, marchandises, etc.	629,981 13
Total	964,294 77
Semaine correspondante de 1853	828,295 29
Différence en faveur de 1854	135,999 48
Recettes du 1er janvier au 11 novemb	38,690,848 78
Recette correspondante de 1853	31,846,295 27
Différence en faveur de 1854	6,884,553 51

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 45e semaine.

Du 5 au 11 novembre 1854.

Voyageurs	282,760 47
Marchandises	424,411 87
Total de la semaine	707,172 34
Recettes antérieures	27,701,786 55
Total général	28,408,958 89
45e semaine de 1854	707,172 34
Semaine correspondante de 1853	562,478 92
Différence en faveur de 1854	144,693 42
Exercice 1854	28,408,958 89
Id. 1853	24,800,784 66
Différence en faveur de 1854	3,608,174 23

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 5 au 11 novembre 1854

Voyageurs	12,277 20
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	19,590 65
Total	31,867 85
Recettes antérieures	1,372,055 10
Total	1,403,922 95

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 6 au 12 novembre 1854.

Ouest. — voyageurs (gr. vitesse	66,892 55
(Petite vitesse)	58,266 00
Total	125,158 55
Rive droite. — voyageurs	21,023 25
Rive gauche — voyageurs	15,214 80
Total	161,396 60
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	75,555 63
Rive droite	21,956 20
Rive gauche	14,773 25
Total	112,285 08

Recette totale du 1er janvier au 12 novembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	6,852,539 88
Idem. — 1853	5,737,076 48

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 29 octobre au 4 novembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	101,055 23
Bagages et marchandises	117,231 15
Total de la semaine	218 286 38
Semaine correspondante de 1853	183,594 20
Augmentation	34,692 18

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	52,489 97
Bagages et Marchandises	26,565 75
Total de la semaine	79,055 72
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	297,342 10
Total des recettes, à partir du 1er janvier	9,473,053 53
Recette correspondante de 1853	7,419,550 24
Augmentation	2,053,503 29

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 29 octobre au 4 novembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

22,697 voyageurs, grande vitesse	46,985 73
Petite vitesse	143 409 97
Services annexes	5,508 14
Total	195,903 84

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	40 047 22
Petite vitesse	108,716 34
Services annexes	5,990 54
Total	154,753 10

Recette totale du 1er janvier au 28 octobre

1854	7,924,615 80
1853	6,853,733 18

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'octobre 1854.

Voyageurs St-Germain	203,337		
id. Auteuil	196,858		
Total	400,195	Recettes.	216,641 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			89,694 18
		Total	306,335 48

Octobre 1853.

Voyageurs	221,088	Recettes	247,697 90
Différence en faveur de 1854			58,637 58

COMPARAISON :

Les dix mois de 1854 ont donné	2,841,359 13
La même période de 1853 a donné	2,373,004 44
Différence en faveur de 1854	468,354 69

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Octobre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	73,175	43,974 40	1,495 60	45,470 00
1853	57,303	26,704 25	594 50	27,298 75
En faveur de 1854	15,872	17,270 15	901 10	18,171 25

CHEMIN DE FER ET HOUILLÈRES

DE

PORTES ET SÉNÉCHAS (GARD)

Société constituée par acte passé devant Me GOSSART, notaire à Paris, le 6 novembre 1854

SOUS LA RAISON J. MIRÈS ET Cie

CAPITAL SOCIAL : 24,000 Actions de 300 francs chacune

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. LE COMTE SIMÉON,
LE COMTE DE PORET,
LE BARON DE PONTALBA,

MM. LE VICOMTE RICHEMONT,
LE COMTE DE CHASSEPOT,
BURAT (Victor-Amédée).

La qualité supérieure des Houilles de Portes et Sénéchas garantit leur facile écoulement, la richesse des gisements et le bas prix de l'extraction assurent des bénéfices considérables.

Les Chemins de fer et Houillères de Portes et Sénéchas se relient, par le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, aux départements du Gard et de l'Hérault, des Bouches-du-Rhône et de Vaucluse, — au bassin de la Méditerranée et à l'Algérie ; c'est-à dire aux centres les plus importants de la Navigation et de l'Industrie.

L'immense développement pris dans ces dernières années par la navigation à vapeur et l'industrie, sur ces divers points, ouvre un magnifique avenir aux Houilles de Portes et Sénéchas : aussi l'ingénieur chargé de l'exploitation des mines, M. de Lagrange, évalue-t-il, dans son rapport, les revenus de Portes et Sénéchas ainsi qu'il suit :

Première année (1855)	*revenu probable*	642,500 fr., soit 9 0/0 — ou 27 francs par action :	
Deuxième année (1856)	— —	1,265,750 fr., soit 17 0/0 — ou 51 francs	—
Troisième année (1857)	achèvement du chemin de fer	2,280,000 fr., soit 31 0/0 — ou 93 francs	—

La différence si considérable des produits, d'année en année, provient de cette circonstance que, pour l'année 1855 et une partie de l'année 1856, la Société des **Chemin de fer et Houillères de Portes et Sénéchas**, sur une extraction moyenne pendant ces trois années de 500 à 800 tonnes par jour, est obligée, par suite d'un traité passé par l'ancienne Société, de livrer environ 200 tonnes par jour à MM. Drouillard, Benoit-d'Azy et Ce, fermiers des forges d'Alais, à un prix très-inférieur au cours actuel.

LA SOUSCRIPTION EST OUVERTE :

A Paris, chez MM. J. MIRÈS et Ce, banquiers, rue Richelieu, 85 ;

A Lyon, chez MM. EVESQUE et Ce, banquiers.

La Banque de France a autorisé ses succursales à recevoir, sans frais, au crédit de MM. J. MIRÈS ET Ce, *le montant des Souscriptions, la commission de banque étant payée à Paris par MM.* J. MIRÈS ET Ce.

En conséquence les versements peuvent se faire aux succursales de la Banque de France, dans les villes suivantes :

Marseille, Bordeaux, Lille, Besançon, | Rouen, Valenciennes, Saint-Quentin, Rennes, | Troyes, Angers, Clermont, Chateauroux, | La Rochelle, Nancy, Strasbourg, Metz, | Orléans, Limoges, Caen, Le Mans, | Avignon, Grenoble, Havre, Saint-Etienne, | Reims, Montpellier, Nantes, Mulhouse, | Angoulême, Toulouse, Nimes.

MM. les Souscripteurs des départements sont prévenus qu'après avoir effectué leur versement à la succursale de la Banque de France de leur ville, ils doivent en donner immédiatement avis à **MM. J. MIRÈS ET Ce**, *afin de pouvoir être compris dans la répartition.*

Dans les Départements où la Banque de France n'a pas de succursale, MM. les Souscripteurs doivent envoyer les fonds à l'adresse de *MM. J. MIRES et Ce, à Paris, rue Richelieu, 85,*

Soit en valeurs ou billets de Banque par lettres chargées, soit en espèces par les chemins de fer ou Messageries.

ON VERSE EN SOUSCRIVANT LE MONTANT INTÉGRAL DES ACTIONS SOIT 300 F. PAR ACTION

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. Appel de fonds de 50 fr. — *Paiement du 5e coupon des actions.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, et suivant l'avis donné à l'assemblée générale du mois d'avril dernier, qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait pour l'époque du 1er janvier prochain.

Le 5e coupon des actions échéant au 1er janvier et représentant les intérêts dus pour les 350 fr. versés (soit 8 fr. 75), viendra en déduction de la somme à payer sur cet appel de fonds, qui se trouve ainsi réduit à 41 fr 25.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auraient pas été faits dans les premiers jours du mois.

MM. les actionnaires auront la faculté de faire leur versement à partir du 18 décembre prochain.

L'administration se charge du détachement du coupon et de l'établissement des bordereaux de paiement (47, rue de Provence, de dix à deux heures).

Le Secrétaire général,

G. Réal.

COMPAGNIE

DE ROUEN. MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen le 1er décembre 1847, le 1er mars 1849 et le 25 février 1854, sont prévenus que le tirage de 13 obligations de l'emprunt de 1847, 10 obligations de l'emprunt de 1849 et 27 obligations de l'emprunt de 1854, remboursables le 1er décembre prochain, aura lieu en séance publique le 24 novembre 1854, à une heure précise, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,

Adolphe Thibaudeau.

CHEMINS DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE *Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon* — Le mercredi 13 décembre, à une heure, il sera procédé, en séance publique dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 23, au cinquième tirage des obligations à rembourser de l'emprunt de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille. Le remboursement aura lieu, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12.

A Marseille, à la gare.

LE COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS, rue Bergère, n° 14, fait des avances sur rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles, ou de crédit constitués en Sociétés anonymes françaises ;

Reçoit en dépôt toutes espèces de titres et valeurs, et se charge d'encaisser gratuitement les arrérages, intérêts et dividendes des valeurs déposées dans sa caisse et payables à Paris.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Emission de 4,800 obligations de 250 fr. chacune, soit 1,200,000.

Le chemin de fer de Tarragone à Reus réunit toutes les conditions qui peuvent assurer aux capitaux un placement solide et une large rémunération : concession définitive et irrévocable pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans au profit d'une entreprise privée ne relevant que d'elle-même, dans la limite de ses engagements directs ; situation dans une province populeuse, riche par l'industrie, l'agriculture et le commerce ; mouvement de marchandises et de voyageurs, déjà existant sur une grande échelle ; position centrale entre plusieurs lignes destinées à converger sur lui ; produits nets, estimés par les études authentiques, dans la situation présente et antérieurement à la création de lignes adjacentes, à 10 1/2 0/0 de la totalité de capitaux engagés.

Ces avantages ont permis à la Compagnie d'établir des conditions toutes particulières au profit de ses obligations, savoir :

1° 15 fr. de revenu annuel pour un prix d'émission de 250 ;

2° Une prime de 250 fr. pour chaque obligation, qui, émise à 250 fr., sera remboursée à 500 fr.

Les fondateurs de la Compagnie ont eu pour but de créer, au profit de ces titres, un revenu et un remboursement très-supérieurs à ceux des lignes françaises, tout en leur conservant les mêmes bases et les mêmes garanties, qui font des obligations de chemins de fer un placement de premier ordre, au point de vue de la sécurité.

La souscription est ouverte dans les maisons suivantes, où l'on trouve tous les renseignements désirables :

A Paris, chez MM. De-trem, Mallet, Ragel et Ce, rue Saint-Fiacre, 15.

A Barcelone, chez MM. Ortenbach et et Ce, banquiers.

A Madrid, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. La Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne a l'honneur d'informer le public que, conformément à l'autorisation donnée par Son Ex. le Ministre des travaux publics, la section de Bordeaux à Dax est livrée à la circulation depuis le 12 novembre 1854.

Les heures de départ sont fixées comme suit, savoir :

Départ de Bordeaux, 11 h. du matin. Arrivée à Dax, 3 h. 45 m. du soir.

Départs de Bordeaux pour la Teste, 11 h. du matin et 5 h. du soir.

Départ de Dax, 7 h. 50 m. du matin. Arrivée à Bordeaux, 12 h. 35 m. du soir.

Départs de la Teste, 7 h. du matin et 7 h. 30 m. du soir.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. Appel de 50 fr., du 25 octobre au 15 novembre 1854.

Facultatif jusqu'au 5 janvier 1855.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER, 14, rue Bergère. Le Sous-Comptoir des chemins de fer fait des avances, à partir du 6 courant, sur dépôt des actions du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

MINES DE LA LOIRE.

Les anciens actionnaires de la Compagnie civile des Mines de la Loire sont convoqués en assemblée générale, le mercredi 29 novembre présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, n° 48, salle Herz, pour recevoir les comptes des neuf premiers mois de l'exercice 1854, et régler l'emploi des bénéfices.

Les propriétaires de vingt-cinq actions au moins ont, seuls, le droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de vingt-cinq actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social de la Société anonyme des Mines de la Loire, à Paris, rue de la Victoire, n° 44, avant le 26 novembre ; soit, avant le 22 novembre, dans les bureaux de la Société, à Lyon, rue Lafont, n° 2.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE CINCINNATI A SAINT-LOUIS,

(États-Unis d'Amérique),

Dénommé :

CHEMIN DE FER OHIO ET MISSISSIPI.

ÉMISSION DE 1,400 OBLIGATIONS.

Souscription ouverte chez MM. Béchet, Dethomas et Ce.

— 17, *Boulevard Poissonnière.* —

Au moyen de cette émission, qui porte le capital de la Compagnie (actions, obligations et ressources diverses) à environ 60 millions de francs, le chemin, d'un parcours de 468 kilomètres, sera entièrement terminé en juillet 1855.

Ces obligations, de 1,000 dollars chacune, portant intérêt à 7 0/0 l'an, sont émises à 800 dollars, soit, au change de 5 fr. 10 c., 4,080 fr. payables moitié en souscrivant, et l'autre moitié le 2 janvier 1855.

Le remboursement, qui aura lieu partie dans 19 ans et partie dans 25 ans, se fera au pair, soit à 1,000 dollars par obligation pour 800 dollars déboursés.

A ce taux de 800, ces obligations donnent donc 8 3/4 0/0 d'intérêt l'an, et une prime de 25 0/0 lors du remboursement.

La Compagnie pourra donner en échange des titres de 1,000 dollars, somme égale, en coupures de 100 et 200 dollars.

Chaque obligation est accompagnée de coupons semestriels d'intérêts payables à New-York,

Ou, au change courant, chez les banquiers :

MM. Béchet, Dethomas et Ce, à Paris ;

MM. Georges Peabody et Ce, à Londres.

La souscription est ouverte dans les bureaux de MM. Béchet, Dethomas et Ce, où l'on peut se procurer l'exposé imprimé pour plus amples renseignements.

TRAITÉ DE L'EXPLOITATION

DES MINES DE HOUILLE. Exposition comparative des méthodes employées en Belgique, en France, en Allemagne et en Angleterre pour l'extraction des minéraux combustibles, par A.-T. Ponson, ingénieur civil des mines. 4 vol. g. in-8° de chacun 600 pages ; et un atlas in-folio de 80 planches. 1854............ 80 fr.

— Traité pratique de l'exploitation des Mines de houille, par John Hedley, directeur des mines. Traduit de l'anglais, et annoté par G. Lambert et E. Modesse. 1 vol. g in-8°, avec 16 planches .... 9 fr.

— Ces deux excellents ouvrages, *indispensables* à toute exploitation de mines, se trouvent chez Dorrani et Droz, libraires, rue des Saints-Pères, 9.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Italie. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

Grèce et Turquie. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

Égypte et Syrie. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

Syrie (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE

Alger. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

Oran. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

Stora, Bone et Tunis. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La baisse, qui jeudi dernier était déjà considérable, a fait encore des progrès sensibles jusqu'à la fin de la bourse de samedi. C'était une véritable panique: les spéculateurs vendaient sans réflexion et à tout prix; chacun se laissait influencer par une multitude de nouvelles alarmantes dont aucune ne s'est heureusement, confirmée. Les consolidés anglais, entraînés par l'exemple de notre bourse, sont tombés brusquement de 94 1/4 à 92 1/2, et quoique ce fût évidemment le contre-coup de la baisse de Paris, nos spéculateurs y ont vu un motif pour opérer de nouvelles ventes. C'est ainsi que le 3 0/0 est tombé de 73 40 à 71 50. Mais depuis lundi dernier la bourse a pris un meilleur aspect. On a commencé à reconnaître qu'on s'était laissé entraîner à une panique sans cause suffisante. Les positions à la hausse étaient entièrement liquidées, quelques haussiers avaient même pris une position opposée et étaient devenus vendeurs à découvert. On a donc commencé à faire quelques rachats et la rente avait repris à 72 40. Malheureusement, les consolidés anglais ayant continué à fléchir et étant tombés à 91 7/8 92, nos propres fonds ont encore été affectés à la bourse d'hier le 3 0/0 a reculé à 71 80. Les capitalistes anglais semblent redouter la prochaine négociation d'un emprunt et ils prennent dès à présent leurs précautions pour se procurer l'argent nécessaire. Des motifs à peu près de même nature ont exercé une certaine influence à la bourse de Paris; mais le coupon de 3 0/0 approche le cours actuel de 71 80 correspond en réalité à 70 30 coupon détaché, et la rente offre un placement très avantageux à ce prix. Aussi le comptant suit difficilement la pente rétrograde de la spéculation. Il est venu peu d'inscriptions sur la place, et les petits capitalistes se montrent au contraire assez disposés à préférer les prix actuels pour faire de nouveaux placements sérieux.

C'était hier la liquidation de quinzaine des actions de chemins de fer. Elle s'est faite dans des conditions assez désavantageuses, et à peu près aux plus bas cours de la quinzaine. Depuis la liquidation du 3 novembre, la baisse a été de 55 fr. sur l'Orléans, de 67 50 sur Lyon, de 42 50 sur l'Est, de 30 sur le Nord, de 40 sur la Méditerranée, et les autres lignes ont subi une baisse correspondante. Mais la position de la place est bien changée depuis cette époque; elle s'est complétement retournée. Au commencement du mois, il n'y avait que des spéculateurs à la hausse; il y avait eu des achats énormes sur les grandes lignes et surtout sur les actions de Lyon. Toutes les opérations à la hausse ont été liquidées, et l'on a fait de fortes ventes à découvert. Les baissiers, ayant l'avantage du terrain, ont livré des titres ou reporté leurs opérations, et ce sont les acheteurs qui ont été obligés de faire des sacrifices pour se liquider. Mais on peut prévoir, dès à présent, que le jour où il faudra clore les opérations à la baisse, les valeurs les plus affectées seront celles qui répondront avec le plus de vivacité. Les motifs qui avaient engagé les capitaux à entrer dans les grandes lignes de chemins de fer existent aujourd'hui comme il y a un mois. Les recettes sont même en voie de progrès, et il n'y a pas lieu pour les porteurs sérieux de s'alarmer de cette baisse rapide, qui a été produite principalement par le trop plein de la spéculation à la hausse.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 9 jusqu'à celle du 16 novembre :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 73 25 à 71 60; elle est restée à 71 95; elle a fléchi à terme de 73 40 à 71 50; elle est restée à 71 90.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 90 à 95; elle est restée à 95 20 au comptant et à 96 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,990 à 2,980.

Le Crédit mobilier a fléchi de 753 75 à 710; il est resté à 717 50.

Le Nord a fléchi de 852 50 à 840; il est resté à 857 50.

L'Est a fléchi de 796 25 à 770; il a fermé à 780.

Les nouvelles actions de l'Est ont baissé de 632 50 à 617 50; elles ont fermé à 623 75.

Les actions de Lyon ont fléchi de 1,017 50 à 985; elles ont fermé à 987 50.

La Méditerranée a fléchi de 857 50 à 840; elle a fermé à 843 75.

Orléans a fléchi de 1,172 50 à 1,162 50; il a fermé à 1,162 50.

Rouen a baissé de 975 à 941; il est resté à 947 50.

Le Havre a fléchi de 547 50 à 535.

Le Grand-Central a fléchi de 520 à 497 50; il est resté à 510.

Genève a fléchi de 525 à 500; il est resté à 510.

Le Midi a fléchi de 607 50 à 595; il est resté à 595.

Cherbourg a fléchi de 517 50 à 505; il est resté à 505.

Saint-Germain a fléchi de 700 à 670; il est resté à 670.

L'Ouest a fléchi de 650 à 635; il est resté à 640.

Samedi. — La bourse a été saisi d'une nouvelle panique. Toutes les valeurs ont fléchi rapidement. Les consolidés anglais, qui étaient arrivés à 5/8 de baisse, ont contribué à jeter la perturbation sur notre place. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 65 à 72, et à terme de 85 c. à 71 85; le 4 1/2 0/0, de 1 50 au comptant à 95, et de 1 fr. à 95 25 à terme. La Banque s'est tenue à 2,990. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 725; le Nord, de 10 à 840; l'Est, de 11 25 à 777 50; les nouvelles actions de l'Est, de 12 50 à 622 50; Lyon, de 23 75 à 987 50; la Méditerranée, de 10 à 845; Orléans, de 10 à 1,162 50; Rouen, de 20 à 945; le Havre, de 7 50 à 537 50; Saint-Germain, de 10 à 670; Genève, de 15 à 505; l'Ouest, de 10 à 635; le Midi, de 2 50 à 505; le Grand-Central, de 6 25 à 507 50.

Lundi. — Les cours étaient en hausse au début du parquet, ils ont ensuite rétrogradé, mais ils ont conservé une partie de l'amélioration qu'ils avaient d'abord obtenue. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 72 60 à 72 45, et terme de 72 50 à 70 40; le 4 1/2 0/0, de 96 20 à 96 25, et à terme de 95 75 à 96. La Banque s'est tenue à 2,990; le Crédit mobilier, de 732 50 à 738 75; le Nord, de 850 à 855; l'Est, de 790 à 795; les nouvelles actions de l'Est, de 630 à 636 25; Lyon, de 997 50 à 1,007 50; la Méditerranée, de 850 à 857 50; Orléans, de 1,170 à 1,1.0; Rouen, de 945 à 950; le Grand-Central, de 510 à 516 25; le Midi, de 600 à 605; Cherbourg, de 510 à 512 50; l'Ouest, de 645 à 637 50. Genève s'est tenu à 515; Saint-Germain, à 687 50; le Havre, à 540.

Mercredi. — Les affaires étaient calmes. Les fonds anglais était venus de nouveau avec 1 0/0 de baisse, ce qui avait jeté un peu d'incertitude sur notre marché. Cependant, les cours se sont maintenus. Le 3 0/0 a varié de 71 60 à 72 40 au comptant, et de 71 75 à 72 20 à terme; le 4 1/2 0/0, de 95 75 à 95 90 au comptant, et 95 75 à terme. La Banque s'est tenue à 2,990; le Crédit mobilier de 727 50 à 730; le Nord, de 857 50 à 850; l'Est, de 787 à 786 25; les nouvelles de l'Est, de 627 50 à 630; Lyon, de 995 à 1,005; la Méditerranée, de 857 50 à 856 25; Orléans, de 1,182 50 à 1,175; Rouen, de 950 à 955; Saint-Germain, de 680 à 685; le Grand-Central, de 510 à 515. Le Havre a fait 540; Genève, 515; l'Ouest, à 640; Cherbourg, à 510; le Midi, à 602 50.

Mercredi. — La bourse a été meilleure. La rente était ferme; il ne se présentait plus beaucoup de vendeurs. On se préparait à la liquidation des chemins de fer, et les primes ont presque toutes été abandonnées. Le 3 0/0 a varié au comptant de 72 40 à 72 25, et à terme de 72 25 à 72 40. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96 au comptant. La Banque a fléchi de 10 à 2,980. Le Crédit mobilier a repris de 1 25 à 730. Le Nord a fléchi de 3 75 à 851 25. L'Est a varié de 790 à 787 50; les nouvelles de l'Est, de 630 à 628 75; Lyon, de 1,005 75 à 1,005; la Méditerranée, de 852 50 à 853 75; l'Ouest, de 645 à 647 50; le Midi, de 602 50 à 605; le Grand-Central, de 515 à 517 50, Orléans, de 1,180 à 1,175. Rouen a fait 952 50; le Havre, 540; Saint-Germain, 685; Cherbourg, 510.

Jeudi. — Une nouvelle baisse de 5/8 sur les consolidés anglais a encore une fois entraîné nos fonds. Toutes les valeurs étaient offertes, et la liquidation des chemins s'est faite aux plus bas cours de la quinzaine. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 71 95, et à terme de 50 c. à 71 90. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 96 20. La Banque a fait 2,980; le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 717 50; le Nord, de 3 75 à 847 50; l'Est, de 7 50 à 780; les nouvelles de l'Est, de 6 25 à 623 75; Lyon, de 17 50 à 987 50; la Méditerranée, de 10 à 843 75; Orléans, de 10 à 1,162 50; Rouen, de 5 à 947 50; le Havre, de 5 à 535; le Grand-Central, de 7 50 à 510; Genève, de 7 50 à 510; le Midi, de 10 à 595; Saint Germain, de 15 à 670; Cherbourg, de 5 à 510.

Vendredi. — La première cote de Londres est venue à 1/8 de hausse, à 92 78; mais la seconde était en baisse de 3/8 à 91 3/4, ce qui a donné lieu à de nouvelles ventes et à une panique qui a entraîné toutes les valeurs. Les cours étaient mieux tenus à la clôture. Le 3 0/0 a varié de 71 40 à 71 55 au comptant, et de 71 25 à 71 40 à terme; le 4 1/2 0/0, de 95 75 à 95 59 au comptant. La Banque a fait 2,930; le Crédit mobilier, de 705 à 712 50; le Nord, de 835 à 840; l'Est, de 772 50 à 775; les nouvelles de l'Est, de 615 à 618 75; Lyon, de 972 50 à 978 75; Orléans, de 1,155 à 1,147 50; la Méditerranée, de 840 à 835. L'Ouest a fait 630; le Grand-Central, 510 à 508 75; le Midi, 590; Rouen, 940; le Havre, 530; Saint-Germain, 667 50 à 662 50.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 11 au 17 novembre 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Sommes payées	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
710	913	99	[illegible]	400	tout	56 fr	janv. juillet	Nord	840 »	840 »	855 »	855 »	855 »	855 »	851 25	850 »	847 50	»	840 »	837 50
tout.	139	99	72.000	500	tout	27 fr 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	945 »	»	950 »	955 »	953 »	950 »	952 50	950 »	947 50	948 75	945 »	945 »
91		97	40 000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	537 50	540 »	540 »	»	540 »	»	540 »	537 50	535 »	»	536 25	535 »
51	72	95	36.000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	217	99	60.000	500	250	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	»	»	512 50	515 »	510 »	»	510 »	505 »	505 »	»	500 »	500 »
tout.	25	99	34.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	670 »	675 »	687 50	685 »	685 »	685 »	685 »	685 »	670 »	672 50	662 50	660 »
tout.	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	315 »	»	315 »	»	315 »	»	315 »	»	»	»	315 »	»
236	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	635 »	637 50	637 50	642 50	640 »	650 »	647 50	641 25	640 »	»	630 »	635 »
»	11	50	6.000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1159	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1162 50	1160 »	1180 »	1185 »	1175 »	1175 »	1175 »	1167 50	1162 50	1155 »	1147 50	1148 75
847	721	99	250.000	500	tout	30 fr. 30.	mai novemb.	Est	777 50	775 »	785 »	785 »	786 25	787 50	787 50	788 75	780 »	780 »	775 »	775 »
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	622 50	630 »	630 25	635 »	630 »	630 »	630 »	628 75	624 75	622 50	618 75	618 75
507	542	99	265.000	500	350	37 f. 50	janv. juillet	Paris à Lyon	987 50	985 »	1007 50	1007 50	1005 »	1003 »	1015 »	1000 »	987 50	985 »	978 75	978 75
»	227	99	80 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	»	505 »	515 »	512 50	515 »	515 »	517 50	515 »	510 »	»	510 »	505 »
419	612	99	90 000	500	300	16 fr.	avril octobr.	Lyon à la Méditerr.	845 »	845 »	855 »	857 50	856 25	855 »	853 75	851 25	843 75	845 »	835 »	835 »
»	950	99	134 000	500	350	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	605 »	597 50	605 »	602 50	602 50	605 »	605 »	603 75	595 »	595 »	590 »	587 50
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	235 »	»	235 »	»	235 »	»	»	»	»	»	235 »	»
150	915	99	180 000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central	507 50	505 »	516 25	516 25	515 »	515 »	517 50	515 »	510 »	»	504 75	504 75
	»	99	50.000	500	200	4 0/0		St-Rambert à Gren.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	30	90	9 400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	100.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emman.	»	»	»	»	»	»	463 75	»	463 »	»	»	»
(1) Pendant la durée des travaux.			»	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	72 »	71 85	72 45	72 40	72 10	72 20	72 25	72 40	71 25	71 90	71 45	71 40
			»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	95 »	95 25	96 »	96 »	95 90	95 75	96 »	»	96 20	96 »	95 50	95 50
			250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	71 75	»	72 50	»	72 10	»	72 25	»	71 25	»	»	»
			»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	95 »	»	96 10	»	»	»	96 »	»	96 10	»	»	»
			113.350	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2900 »	»	2900 »	»	2900 »	»	2950 »	»	2950 »	»	2900 »	»
			120.000	500	tout	16 25	janvier juillet	Crédit mobilier	722 50	715 »	731 75	726 75	730 »	732 50	730 »	730 »	717 50	717 50	712 50	708 45
			40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	»	»	575 »	»	575 »	»	575 »	»	575 »	»	567 50	»
			60.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	D° Obligations Cert.	945 »	»	945 »	»	945 »	»	945 »	»	942 50	»	942 50	»
			»	500	100	3 0/0	mai novemb.	D° Obligations de 500	»	»	435 »	»	»	»	435 »	»	440 »	»	432 50	»
			»	100	tout	3 0/0	»	D° 10e d'Obligations	»	»	96 25	»	»	»	»	»	96 25	»	96 25	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 11 au 17 novembre 1854.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	11	13	14	15	16	17
1854	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	Nord-Boulogne	311 25	312 50	311 25	311 25	312 50	311 25
D°.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1015 »	1020 »	1010 »	1020 »	1015 »	1015 »
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »
1854.	181.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »	307 50
D°.	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.	Est	501 25	501 25	500 »	502 50	505 »	503 75
									id. (nouvelles)	488 75	488 75	490 »	488 75	488 75	488 75
1848.	12.358	99 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	Saint-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
D°.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	975 »
1852.	15.038	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	Ouest	1010 »	»	1010 »	»	»	»
1853.	17.500	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	D°	D° (nouvelles)	»	»	»	1010 »	»	1010 »
1842.	8.066	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°	Paris à Orléans	»	1025 »	»	1025 »	»	»
1848.	3.333	99 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°	D° (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	»	»
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1852)	312 50	310 »	307 50	310 »	310 »	310 »
1854.	130.000	» »	275	175	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1854)	312 50	310 »	310 »	311 25	310 »	311 25
1845.	0.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°	Paris à Rouen	»	800 »	»	»	»	»
1847.	8.750	68 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1846.	15.000	78 —	1 00	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre	Rouen au Havre	985 »	985 »	»	»	»	»
1849.	5.000	67 —	00	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet.	D° (nouvelles)	»	»	1130 »	1130 »	»	»
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	Grand-Central	293 75	297 50	295 »	296 25	293 »	294 25
1853.	102.611	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°	Rhône-et-Loire	»	500 »	»	560 »	»	500 »
18.3.	83.643	99 »	500	tout.	500	3 0/0	D°	D°	D° 3 0/0	»	305 »	»	»	301 25	300 »
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	500 »	500 »	»	500 »	500 »	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 10 au 16 novembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	10	11	13	14	15	16
Nord	837 50 à 842 50	837 50 à 8[illegible] »	847 50 à 842 50	847 50 à 840 »	835 » à 837 50	837 50 à 850 »
Paris à Strasbourg	802 50 à 805 »	795 » à 802 50	797 50 à 802 50	797 50 à 802 50	785 » à 792 50	787 50 à 795 »
Orléans	1175 » à 1200 »	1150 » à 1175 »	1150 » à 1175 »	1150 » à 1175 »	1125 » à 1150 »	1125 » à 1150 »
Paris à Rouen	975 » à 1000 »	950 » à 975 »	950 » à 975 »	950 » à 975 »	925 » à 950 »	950 » à 975 »
Rouen au Havre	532 50 à 540 »	532 50 à 537 50	530 » à 537 50	530 » à 537 50	530 » à 537 50	530 » à 537 50
Lyon	1000 » à 1010 »	985 » à 1000 »	995 » à 1000 »	985 » à 990 »	980 » à 985 »	980 » à 990 »
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet	500	450 »	Brassac.....Charbon.	1.000	300	Tuyaux Chameroy	500	»	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale.....Marit.	12.000	35 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Portes et Sénéchas	1/21000	300	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç.....d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7500 »	Layon et Loire	[illegible]	400	Curistofle	500	»	— Tricycles	800	475	Union des Ports..d°	5000	12 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Bonnet et v.m. a. p.	1000	510	Télégraphe sous-marin	25	25 »	— Batignollaises	1000	775	Mélusine.....d°	5000	15 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	785	— act. n.-p.	»	170	Gaz anglais....Paris.	2500	4000	Compagnie générale	500	600	Sécurité.....d°	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1000	1300	Montchanin .Charbon.	5000	»	— français...Paris.	500	900	Lutéciennes	500	620	Sauvegarde.....d°	5000	6 0/0 b
Cie générale des Eaux	250	213 50	Azincourt...Charbon.	1/1500	1000 »	— parisien	1000	1175	Sylphides	500	510	Océan.....d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	900	Bastennes.....Asph.	1000	225 »	— Lacarrière .Paris	500	1000	[illegible]	500	475	Chambre.....d°	5000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	475 »	Seyssel angl....Asph.	125	60	— Belleville	500	1125	Echarcon (papeterie)	1000	1400	Indemnité.....d°	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1175	Seyssel franç...Asph.	1000	100	— Nord. Batignolles	500	610	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie.....d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg.....Zinc.	375	407 50	Aveyron.....Forges.	3000	3000	— Ouest....Passy.	500	675	Journaux réunis	500	510	Nationale...Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie.....Zinc.	375	340 »	Aubin.....Forges.	500	400	— Est..Vincennes.	500	»	Le Siècle	remb.	400	Générale.....d°	5000	600 0/0 b.
Eschweiler.....Zinc.	750	650	Maubeuge....Forges.	500	450	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon	250	208 »	Union.....d°	5000	14 0/0 b.
Corphalie.....Zinc.	1000	1000 »	Alais.....Forges	3000	1750	— Calais	1000	300 »	Palais de l'Industrie	100	117 50	France.....d°	5000	34 0/0 b.
Tenez.....Cuivre.	100	65 »	Châtillon.....Forges	500	500	— Amiens	500	400	Glaces de St-Gobain	7500	22400	Phénix.....d°	1000	3100
Mouzaïa (Algérie)	100	44 »	Herserange...Forges	500	70 »	— Versailles	1000	475	— de Montluçon	500	350	Providence.....d°	2500	28 0/0 b
Caronte (usine)	100	41 »	Monceau.....Forges.	1000	1525	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1400	Urbaine.....d°	5000	65 0/0 b.
Loire.....Charbon.	[illegible]	690 »	Providence...Forges.	1000	1150	— Cie centrale	500	605	— d'Aix-la-Chapelle	375	340 »	Confiance.....d°	5000	5 0/0 b.
Grand'Combe	1/2400	570 »	La Voulte et Ardèche.forg	4000	3250 »	Mess. imp. serv. mar.	5000	8500	Lin Maberly	500	750 »	Soleil.....d°	6000	90 0/0 b.
Haute-Loire Charbon.	500	260	Espérance.. Forges.	1000	915	— voitures	1000	[illegible]	— Cohin	500	545	Nord.....d°	1000	10 0/0 b.
Blanzy ... Couroun.	500	550	Montigny... Forges.	500	530 »	— Caillard	1000	600	— Pont-Remy	»	500	Globe.....d°	500	pair
Chazotte.....Charbon.	1/3500	545	Septèmes.....Usine.	250	210 »	Gondoles parisiennes	80	100	— Gamaches	500	325	Nationale.....Vie.	5000	15 0/0 b.
Charbonnages belges	500	410 »	Phénix.....Usine.	750	865 »	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2500	Richer....Vidanges.	500	272 50	Générale.....d°	7500	65 0/0 b
Pont-de-Loup (sud)	1000	250	Cail.....Usine.	500	750 »	— ch. de fer	300	225	Herbet.....Sucrerie.	500	500	Union.....d°	5000	7 0/0 b
Centre-du-Flenu	1000	150	Cavé.....Usine.	250	200 »	— Favorites	800	1000	Scarpe.....d°	250	215	Phénix.....d°	5000	2 0/0 p

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 749. 13e ANNÉE. — N° 47. SAMEDI 25 NOVEMBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

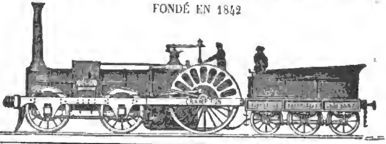
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Etranger	16 »	30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 30 novembre sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

SOMMAIRE.

Les Chemin de fer et Houillères de Portes et Sénéchas (Gard)

La clôture de la souscription des actions de la Société des chemins de fer et houillères de Portés et Sénéchas va avoir lieu dans quelques jours; elle sera suivie immédiatement de la répartition.

Les demandes d'actions ont été nombreuses, et nous avons été heureux de voir l'empressement avec lequel notre appel a été entendu.

La Société des houillères de Portes et Sénéchas réunit aujourd'hui toutes les conditions qui assurent le succès.

1° Facilité des communications;
2° Facilité d'extraction;
3° Richesse des houillères;
4° Capitaux considérables.

La situation si favorable et tout-à-fait exceptionnelle de ces mines, leur assure une incontestable supériorité sur presque toutes celles du bassin du Gard et tend naturellement, à ramener à la Société de Portes et Sénéchas, les concessions éparses qui sont impuissantes à développer, avec leurs seules ressources, les richesses considérables qu'elles possèdent. Cet avenir, réalisé par les mines d'Anzin, de la Loire, etc., etc., est inévitablement réservé à la Société des houillères de Portes et Sénéchas.

Le rapport de l'ingénieur en chef, M. de Lagrange, ne pouvait pas considérer l'affaire sous ce point de vue si important; il s'est contenté d'apprécier le revenu probable des *chemin de fer et houillères de Portes et Sénéchas*, dans la limite de leur exploitation.

Les conclusions suivantes du rapport de M. de Lagrange sont donc tout à fait indépendantes des éléments nouveaux que nous venons d'indiquer :

Année		bénéfice		soit
Année 1855		bénéfice 642,000 fr.		soit 9 0/0
— 1856	—	1,265,750	—	17 0/0
— 1857	—	2,280,000	—	31 0/0

J. MIRÈS.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La baisse a pris depuis quinze jours des proportions tout à fait déraisonnables, et que rien ne justifie. Que les lenteurs du siége de Sébastopol, inévitables, mais imprévues pour les citadins étrangers aux choses militaires, aient dérangé quelques calculs mal établis et rendu des liquidations nécessaires; que ces liquidations aient déterminé un peu de faiblesse dans les cours, cela se conçoit; mais d'un affaiblissement passager à une baisse aussi forte que celle qui s'est produite depuis quinze jours, il y a loin; et pour notre compte il nous semble qu'un peu de réflexion aurait dû mettre les détenteurs qui n'ont pas besoin de vendre, à l'abri d'une pareille panique.

Pendant tout le mois d'octobre dernier la rente s'est maintenue dans les cours de 76 fr.; le 4 novembre, après la liquidation, on cotait encore 75 05; que s'est-il donc passé depuis pour que nous soyons descendus à 68 fr. 80 c., cours de clôture de jeudi, à quinze jours à peine du détachement du coupon de 1 fr. 50, ce qui met la rente à 67 30? — Ce qui s'est passé : une victoire célébrée par le canon des Invalides, un succès pour nos armes et pour celles de nos alliés. Il est vraiment étrange et inexplicable que les délais apportés à la prise de Sébastopol fassent baisser d'un franc ou deux, et qu'une victoire, qui est le gage de succès nouveaux, fasse baisser de 5 francs.

Que les détenteurs sérieux y réfléchissent donc; qu'ils comparent les prix actuels avec ceux de l'année dernière à pareille époque et les revenus probables de 1854 aux revenus distribués pour 1853, et ils reconnaîtront facilement que leur panique est insensée, et qu'ils font la baisse à leurs dépens, en abandonnant leurs titres à vil prix.

Pour leur faciliter cette comparaison, nous placerons les éléments sous leurs yeux.

NATURE DES TITRES.	Cours du 23 novembr. 1853	Revenus de 1853 Totaux	Revenus de 1853 0/0	Cours du 23 novembr. 1854	Revenus prob. de 1854 Totaux	Revenus prob. de 1854 0/0
3 0/0	73 95	3 »	4.»	68 80	3 »	4.4
Orléans	1,160 »	62 10	5.4	1,117 50	70 »	6.3
Rouen	1,037 50	60 »	5.8	907 50	62 50	6.8
Havre	492 50	36 »	7.»	502 50	40 »	7.7
Nord	860 »	41 50	4.8	820 »	50 »	6.1
Est ancien	816 25 (1)	43 »	5.3	760 »	57 50	7.6
Lyon	901 25	37 50	4.2	930 »	68 »	7.3

(1) Les actions de l'Est se négociaient alors avec les droits aux actions nouvelles.

Toutes les valeurs de chemins de fer rapportent plus de 6, et même la plupart de 7 0/0. La certitude d'un revenu plus fort encore dans l'avenir est positive ; est-il donc raisonnable de s'en défaire à des cours semblables à ceux du 23 novembre ?

Nous n'avons fait figurer dans le tableau ci-dessus que les valeurs dont les revenus probables pour 1854 pouvaient être calculés approximativement. La baisse n'est pas moins forte sur les titres dont on ne connait pas, il est vrai, les revenus ou qui n'en donnent pas encore, comme les chemins en construction, mais qui n'en obtenaient pas moins naguère la confiance du public. Voici pour ces valeurs les cours comparés à un an de distance.

	Cours du 23 novembre. 1853.	1854.
Mobilier	696.25	660. »
Saint-Germain	780. »	635. »
Méditerranée	745. »	840. »
Midi	587.50	565. »
Ouest	690. »	622.50
Cherbourg	581.25	492.50
Grand-Central	510. »	500. »
Genève	507.50	500. »

Nous espérons que la seule inspection de ces chiffres suffira pour amener un peu de réflexion et rendre un peu de confiance aux esprits effrayés (1).

—Nous avons peu de faits spéciaux à mentionner cette semaine dans notre chronique; on trouvera seulement plus loin quelques détails intéressants sur la marche des travaux de plusieurs de nos grandes lignes.

Ce qu'il y a de plus saillant cette semaine, c'est l'importance des excédants de recettes des chemins de fer. 109,000 fr. sur le Nord, 157,000 fr. sur Orléans, 128,000 fr. sur l'Est ancien, 106,000 fr. sur Lyon, 39,000 fr. sur la Méditerranée, 66,000 fr. sur le Grand-Central, etc., sont des progrès importants et dignes d'être remarqués. En classant les divers chemins sous le rappot des augmentations de recettes kilométriques, on obtient les résultats suivants :

Augmentations.

Grand-Central,	30.0 0/0.
Est,	22.0 0/0.
Méditerranée,	21.6 0/0.
Versailles r. g.,	16.0 0/0.
Orléans,	15.6 0/0.
Nord,	15.3 0/0.
Lyon,	11.3 0/0.
Rouen,	2.5 0/0.
Versailles r. d.,	10.3 0/0.

Diminutions.

Ouest,	2.0 0/0.
Havre,	4.2 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

P. S. — La réaction que nous appelions plus haut s'est produite à la Bourse d'aujourd'hui. La rente 3 0/0, ouverte à 68 70, ferme à 70 05, après avoir fait 70 25 ; c'est une reprise de 1 35 à 1 55. Les chemins ont remonté en même temps de 15 à 20 sur leur cours d'hier.

(1) Tout le monde sait que la baisse exceptionnelle du mois d'avril a été provoquée par l'exécution d'une grande maison de banque, et que l'on craignait alors de nombreuses faillites.

Chemin de fer de l'Est.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER DE MULHOUSE.

Nous tenons l'engagement que nous avons pris de faire connaître le tracé définitif de la ligne de Mulhouse. Si nous avons un peu différé, c'est que nous voulions réunir les renseignements les plus certains, de manière à ce que nos lecteurs pussent mettre en eux une confiance entière. Nous y sommes parvenus, grâce à l'obligeance de la Compagnie de l'Est, et nous lui en faisons ici nos remercîments.

DIVISION DE LA LIGNE.

Le chemin de Mulhouse a été divisé, tant pour les études que pour l'exécution, dont un seul entrepreneur général, MM. Parent et Schacken, est chargé, en quatre sections principales; savoir :

1re *Section.* — Du point de départ de la ligne de Strasbourg à Noisy-le-Sec, au point de jonction avec le chemin de fer de Montereau à Troyes, entre les stations des Ormes et d'Hermé.

(De la première section à la seconde, la ligne de Mulhouse emprunte le chemin de Montereau à Troyes, qui est en exploitation depuis six ans, et qui a été mis en état de recevoir les trains à grande vitesse de la ligne de Mulhouse.)

2e *section.*—De Troyes à Chaumont (Haute-Marne).

(A Chaumont, la ligne de Mulhouse emprunte jusqu'à Langres le chemin de Blesmes à Gray, acheté par la Compagnie de l'Est qui en fait exécuter les travaux).

3e *section.* — De Langres à Vesoul (Haute-Saône).

4e *section.* — De Vesoul à Mulhouse.

Le *chemin de Vincennes*, concédé à la Compagnie en même temps que la ligne de Mulhouse, forme une section séparée.

Voici maintenant l'état des études et l'indication du tracé que doit suivre la ligne de Mulhouse dans chacune des quatre sections indiquées plus haut.

1re SECTION

De Noisy-le-Sec au chemin de Montereau.

La 1re section de la ligne de Mulhouse comprend la traversée des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne.

Le tracé est approuvé définitivement dans la traversée des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, et dans la partie du département de Seine-et-Marne comprise entre la limite du département de Seine-et-Oise et les environs de Gretz près Tournan.

Ce tracé part de la station de Noisy-le-Sec sur la ligne de Strasbourg, vient passer à l'est de Rosny et de Nogent-sur-Marne, traverse cette rivière entre Nogent et Petit-Brie, se dirige sur Villiers et Malnoue, touche Boissy au nord, et vient aboutir près Gretz après avoir traversé la partie sud de la forêt d'Armainvilliers.

Les plans parcellaires sont déposés pour la traversée du département de la Seine; les enquêtes du titre II de la loi du 3 mai 1841 y sont ouvertes.

Les projets du pont de la Marne et des viaducs qui le précèdent et qui le suivent, peuvent être considérés comme approuvés définitivement par l'administration supérieure ; les travaux de fondation de ce pont sont même commencés.

Pour la partie restante de la traversée du département de Seine-et-Marne, entre Gretz et le point de jonction avec la ligne de Montereau à Troyes, des études complètes ont été faites dans un grand nombre de directions, et le conseil général des ponts et chaussées a donné un avis favorable au projet de tracé définitivement proposé par la Compagnie.

On attend l'approbation de l'administration supérieure pour commencer les travaux, les propriétaires ayant consenti à l'occupation anticipé de leurs terrains, à cet effet.

2e SECTION.

De Troyes à Chaumont.

La 2e section de la ligne de Mulhouse comprend la traversée du département de l'Aube et une partie de la traversée du département de la Haute-Marne entre la limite de l'Aube et Chaumont.

Le tracé est approuvé définitivement dans la traversée du département de l'Aube ; il s'embranche sur la ligne de Montereau à 1500 mètres environ de la station de Troyes; passe au sud de cette ville en touchant à ses promenades principales, s'infléchit pour franchir la Seine à l'est de Saint-Julien, se dirige sur Lusigny, Montiéramey et Vendœuvre, pour déboucher dans la vallée de l'Aube à Jessaint, et suit ensuite cette vallée jusqu'à Clairvaux en touchant Dolancourt, Bar-sur-Aube et Bayel, pour arriver jusqu'à la limite de la Haute-Marne à Maranville, par la vallée de l'Anjou.

Les plans parcellaires sont déposés pour la majeure partie de l'arrondissement de Troyes, et les enquêtes du titre II sont ouvertes depuis quelque temps déjà dans les diverses communes de cette partie de l'arrondissement de Troyes.

Un enquête toute spéciale est aussi ouverte pour l'emplacement de la nouvelle gare à établir dans la dite ville.

On ne tardera pas à ouvrir les enquêtes du titre II pour les autres communes du département de l'Aube.

Dans la partie de la traversée du département de la Haute-Marne comprise entre la limite de l'Aube et Chaumont, le tracé est aussi approuvé par l'administration supérieure, sous la réserve du raccordement, aux abords de cette ville, de la ligne de Mulhouse avec la ligne de Saint-Dizier à Gray, qui doit dépendre naturellement du tracé qui sera définitivement admis pour cette dernière ligne.

Le tracé de la ligne de Mulhouse, dans cette partie du département de la Haute-Marne, suit la vallée du Brozé, passe à Brault, et vient se raccorder à la ligne de Gray à l'ouest de Chaumont.

3e SECTION.

De Langres à Vesoul.

La 3e section de la ligne de Mulhouse comprend la traversée de la partie restante du département de la Haute-Marne entre la ligne de Gray et la limite de la Haute-Saône, et la première partie de la traversée de ce département entre la limite de la Haute-Saône et Vesoul.

Toutes les formalités exigées par le titre Ier de la loi du 3 mai 1841 sont remplies pour le tracé de la ligne de Mulhouse entre Langres et Vesoul; toutes les autorités compétentes ont donné leur avis pour l'adoption du tracé présenté par la Compagnie par la vallée de l'Amance, et l'administration supérieure a maintenant toutes les pièces et documents nécessaires pour déterminer définitivement le tracé de cette partie de la ligne de Mulhouse, conformément à la réserve qu'elle a faite dans le traité de concession.

La Compagnie attend l'approbation des projets qu'elle a présentés à cet effet pour déposer les plans parcellaires et faire faire les enquêtes du titre II.

4e SECTION.

De Vesoul à Mulhouse.

La 4e section de la ligne de Mulhouse est composée de la partie restante de la traversée du département de la Haute-Saône comprise entre Vesoul et la limite du département du Haut-Rhin et la traversée de ce dernier département.

Les projets de tracé présentés par la Compagnie pour cette partie de la ligne, sont approuvés définitivement par une décision ministérielle spéciale, sous la réserve de la traversée du territoire de Belfort et du raccordement avec la ligne de Strasbourg à Bâle, réserves qui ne tarderont pas à être levées.

Toutes les enquêtes du titre II sont faites dans cette dernière section, et les arrêtés de cessibilité seront pris très-incessamment.

Les projets des ouvrages d'art sont à l'examen de MM. les ingénieurs du contrôle.

Le gouvernement a approuvé déjà les projets des souterrains de Genevreuille et de la Chaillère, et des dispositions sont faites pour commencer ces ouvrages d'art.

CHEMIN DE FER DE VINCENNES.

Les projets complets du chemin de Vincennes et de son raccordement avec la ligne de Mulhouse, établis dans diverses directions, ont été adressés par la Compagnie à l'administration supérieure. Ces projets sont à l'examen de MM. les ingénieurs du contrôle.

On voit par ce qui précède comment les administrateurs des chemins de l'Est ont mis le temps à profit pour terminer les études dans toutes les directions, et en suivre l'adoption par l'autorité supérieure. Maintenant que ces formalités préliminaires si importantes sont remplies, que les traités pour l'exécution des travaux sont passés, on va se mettre à l'œuvre sur le terrain ; on y est même déjà, ce qui nous fournira l'occasion de revenir souvent sur la ligne de Mulhouse et de faire connaître son degré d'avancement.

La facilité avec laquelle la Compagnie a placé son dernier emprunt et l'abondance de ressources dont elle dispose, garantissent aux actionnaires la réalisation de toutes les promesses qui leur ont été faites, c'est-à-dire l'ouverture de la ligne de Mulhouse pour le 1er janvier 1857.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer du Nord.

La Compagnie du chemin de fer du Nord pousse avec une grande activité les travaux de la ligne de Saint-Quentin à la frontière belge; on peut même espérer qu'elle pourra l'ouvrir pour le 1er mai prochain.

Dans le but d'accélérer les travaux, la Compagnie vient de faire installer sur les chantiers des appareils d'éclairage électrique qui permettent aux ouvriers de prolonger la journée jusqu'à dix heures du soir. Ces phares électriques, brillant au milieu de l'obscurité, semblent aux habitants émerveillés des campagnes environnantes de véritables soleils de nuit que l'on vient admirer de plusieurs lieues à la ronde.

De nouveaux appareils ont été commandés et seront prochainement placés, afin de multiplier les chantiers de nuit.

La Compagnie du Nord fait travailler également au chemin de fer de Somain. La première section est terminée.

Enfin, sur le raccordement de Tergnier à Reims, tous les travaux d'art, et notamment les ponts, sont achevés, ce qui permettra de faire marcher très-vite les terrassements dans la campagne prochaine. — Par un arrêté du 15 novembre le maire de Reims vient de mettre aux enquêtes les projets de station dressés par la Compagnie du Nord.

AD. BLAISE (des Vosges).

P. S. Nous trouvons dans les journaux de départements les nouvelles suivantes, que nous avons lieu de croire exactes :

« BÉTHUNE, 20 novembre. — On nous assure, dit le *Journal de Béthune*, que la Compagnie du chemin de fer du Nord est toute disposée à entreprendre l'embranchement, depuis si longtemps projeté, de Béthune à Arras. M. de Bellonnet, notre maire, qui faisait partie de la députation des délégués, en a donné l'assurance, et à cet effet il a provoqué du conseil municipal une délibération tendant à offrir le terrain nécessaire pour la construction d'une gare sous les murs de Béthune.

» Nos informations particulières confirment cette donnée.

» CALAIS, 26 novembre. — Il est question d'un projet de chemin de fer de Boulogne à Calais. On nous assure même que ce projet est déjà à l'étude, sous la direction de M. Lalusse, ingénieur en chef des ponts et chaussées. »

Chemin de fer de Dijon à Besançon.

Les travaux du chemin de fer de Dijon à Besançon touchent à leur fin. Les travaux de terrassement en déblai et remblai sont entièrement terminés pour une voie, entre Dijon et les glacis de la ville de Besançon, sauf une petite lacune qui reste pour achever le grand remblai de la vallée de Rochefort. Dans la prévision que plus tard il deviendra nécessaire d'établir une seconde voie sur toute la ligne, la Compagnie de Lyon fait en ce moment préparer pour deux voies quelques tranchées en rocher, dont l'élargissement aurait pu entraver plus tard la circulation de la première ligne.

Les travaux d'art, comprenant tous les ponts et aqueducs, sont à peu près achevés partout. On achève la pose du pontrage en tôle du pont le plus important, établi sur la Saône, près d'Auxonne. Le souterrain de Champvans, dont l'exécution présentait de grandes difficultés, est fini depuis deux mois environ, à l'exception des deux têtes, auxquelles on travaille à présent.

Les bâtiments de toutes les stations de troisième et de quatrième ordre, comprises entre Dijon et Besançon, sont sous toit ; à Ranchot seulement, les maçonneries du bâtiment des voyageurs, commencées depuis deux mois, ne sont pas encore terminées. Les bâtiments de la gare d'Auxonne seront couverts avant l'hiver. A Dôle, on commence à construire la remise des voitures et la remise des machines ; la gare des marchandises et celle des voyageurs sont sous toit. Cette dernière, qu'on aperçoit tout d'abord en venant de la rue Mont-Roland, se fait remarquer par un système d'ornementation d'un goût équivoque et assez bizarre. A Besançon, les travaux du débarcadère sont commencés depuis quelques semaines ; ils se poursuivent avec activité.

La pose de la voie définitive s'effectue au fur et à mesure du règlement des terrassements et du répandage du ballast.

Cette pose, complétement terminée entre Dijon et Auxonne, et sur plusieurs points de la ligne, a atteint une longueur de 50 kilomètres environ. La pose des clôtures est très avancée et sera achevée incessamment.

En résumé, les travaux qui restent à terminer sont très peu importants, et exigent à peine quelques mois pour leur entier achèvement. La partie de la ligne comprise entre Dijon et Dôle est surtout très avancée ; il est probable que d'ici à la fin de l'année les wagons pourront circuler sans obstacle entre les deux villes. On espère qne la Compagnie fera ses diligences et tiendra à honneur d'être prête au mois de mai, pour l'ouverture de l'exposition universelle, qui doit produire un si grand mouvement des départements vers la capitale.

Les travaux de l'embranchement d'Auxonne à Gray sont moins avancés que ceux de la ligne principale ; cependant, ils se continuent activement. Cet embranchement pourra sans doute être livré à la circulation quelques mois après l'ouverture de la ligne principale.

La plupart des ouvrages d'art de cette ligne sont terminés, les autres sont en voie d'exécution ; quant aux terrassements, bien que très avancés, ils ne seront terminés que dans le courant de la campagne prochaine. Cet embranchement renferme un petit souterrain dont le percement est presque terminé. Les bâtiments des stations et maisons de garde sont en construction. La pose de la voie définitive n'est pas encore commencée.

(*Publicateur.*)

Chemin de fer de l'Ouest.

Nous avons déjà pu constater les progrès des travaux sur la section du chemin de fer de l'Ouest, du Mans à Laval. Ces travaux touchent à leur fin, et seraient terminés, sans doute, au mois de mars ou avril 1855, sans les retards apportés à la livraison des rails (1).

Voici comment s'exprime à ce sujet un journal de la localité :

« Les travaux de terrassement sur le chemin de fer de l'Ouest, du Mans à Laval, sont entièrement terminés, et la Compagnie a commencé le ballastage. Cette section pourrait être même complétement achevée et prête à l'exploitation au mois de mars, si les maîtres de forges n'apportaient pas de retard dans la livraison des rails ; mais, malheureusement, ils ne peuvent pas suffire à l'activité avec laquelle marchent les travaux de la Compagnie, et à cause de ces lenteurs, il est difficile d'espérer que la section du Mans à Laval soit ouverte avant le mois de juillet 1855. »

(1) Comme il faut être juste avec tout le monde, nous devons dire que si les rails manquent à la Compagnie de l'Ouest, ce n'est pas que les forges soient en retard sur les époques de livraisons fixées ; mais les travaux du chemin de fer ont été conduits plus vite qu'on ne l'espérait.

Constitution financière et frais d'exploitation des chemins de fer en Angleterre.

Un statisticien anglais, très-versé dans les questions de chemin de fer, M. Yeats, agent de change à Londres, a publié, dans le dernier numéro de l'*Herapath's Journal*, un tableau comparatif des recettes, des dépenses, frais et charges d'exploitation des douze principaux chemins de fer anglais, représentant ensemble 6,685 kilom., pendant le premier semestre de l'année courante.

Bien qu'il n'y ait pour ainsi dire pas de capitaux français engagés dans les entreprises anglaises, il n'en est pas moins très-intéressant de savoir ici ce qui se fait en Angleterre, et de comparer entre elles la constitution financière et les conditions de l'exploitation dans les deux pays.

Le capital des douze lignes de chemins de fer, sur lesquelles porte le travail de M. Yeats, est représenté par des titres de natures différentes :

1° Les actions ordinaires, participant aux dividendes ; elles représentent un capital de £ 94,083,843.

2° Les actions de préférence, dont le service est fait avant celui des actions ordinaires ; elles représentent un capital de £ 16,703,918.

3° Les emprunts, dont le service prime celui des actions de préférence et celui des actions ordinaires ; ils représentent ensemble £ un capital de 43,660,532.

D'après cela, la dépense de construction des 6,685 kilomètres dont il s'agit a été couverte au moyen des ressources et dans les proportions suivantes :

Nature des ressources.	Dépenses des 6,685 kilom.	Dépenses par kilom.	Proportion 0/0
—	—	—	—
	fr.	fr.	
Actions ordinaires..	2,352,096,075	351,847	60.9
Actions de préférence	417,597,950	62,468	10.8
Emprunts.	1.091,513,300	163,278	28.3
		577,593	100 0

Les Compagnies françaises ayant encore, pour la plupart, des travaux à terminer, et la répartition des sommes réalisées par voie d'emprunt ou d'actions entre les lignes exploitées et celles en construction n'étant pas établie, il est impossible d'établir une comparaison sous le rapport de la constitution financière. Nous ferons remarquer seulement que les chemins anglais ont eu recours à une ressource dont nous n'avons pas encore eu besoin en France, Dieu merci ! celle des actions de préférence.

Les recettes de l'exploitation sont divisées, dans le tableau de M. Yeats, en deux catégories ; la première comprend tous les produits des trains de voyageurs, c'est-à-dire la grande vitesse, articles de messagerie, bagages, postes, etc. ; la seconde, tous les produits des trains de marchandises ou de petite vitesse.

Pour les douze lignes dont s'occupe M. Yeats (voir la liste plus loin) les recettes du trafic de l'exploitation ont été les suivantes pendant le premier semestre de 1854 (longueur 6,685 kilomètres).

	Recettes totales.	Recettes par kilom.	Proportion pour 0/0.
	fr.	fr.	
Grande vitesse.	81,858,375	12,245	51.7
Petite vitesse .	75,495,800	11,443	48.3
Ensemble....		23,688	100

La proportion des marchandises paraît inférieure d'après ces chiffres à celle observée en France ; mais elle s'en rapprocherait davantage si on ne comptait en Angleterre comme chez nous que les recettes des voyageurs pour la grande vitesse. Quoi qu'il en soit, il resterait toujours une proportion plus forte en France pour la marchandise, ce qui montre que les chemins de fer sont encore plus utiles chez nous que chez nos voisins pour les transactions commerciales.

Le produit total kilométrique de 23,688 fr. pour le premier semestre de l'année, le moins favorable, est assez élevé ; mais il importe de se souvenir qu'il s'agit seulement dans le travail que nous résumons de douze lignes choisies comme les plus importantes. Pris dans leur ensemble, les chemins anglais ont coûté plus à établir et donnent moins de recettes que les chemins français, ainsi que nous avons eu occasion de le constater plusieurs fois dans ce journal.

Le chapitre des dépenses est le plus intéressant à consulter. M. Yeats le divise en quatre articles, savoir :

1° Dépenses proprement dites, droits, taxes, renouvellement de voie et de matériel, dépenses parlementaires ;
2° Intérêts des emprunts ;
3° Dividendes des actions de préférence ;
4° Loyer des lignes affermies.

Le premier article seul intéresse nos lecteurs comme terme de comparaison avec les chemins français ; les trois autres ne représentent pas en effet des dépenses d'exploitation, mais des charges du capital. Tenons-nous-en donc au premier article.

Le tableau suivant établit pour chacune des 12 lignes choisies par M. Yeats :

La longueur exploitée ;
Les recettes brutes du trafic ;
Les dépenses d'exploitation ;
La recette brute par kilomètre ;
La dépense brute par kilomètre ;
La proportion pour cent de la dépense à la recette.

NOMS DES LIGNES.		Kilomèt. exploités	Recettes brutes totales.	Dépenses totales.	Recettes kilométr.	Dépenses par kil.	Proportion 0/0
London and North Western		904	33,253,200	16,263,000	36,775	18,000	48.9
Berwick	North Eastern......	1097	10,706,975	5,430,675	16,900	8,625	50.7
York....			6,169,025	3,155,700			51.1
Leeds...			1,669,050	891,750			53.4
Lancashire et Yorkshire.......		393	11,512,825	5,002,525	29,300	12,725	43.4
Midland....................		500	10,753,525	8,053,225	20 925	10,050	48.0
Great Northern..............		455	11,398,300	6,039,375	25,050	13,275	52.9
Eastern Counties.............		869	13,663,375	6,727,425	15,730	7,725	49.2
South Western...............		406	8,317,875	4,055,250	20,975	9,975	47.0
Brighton.....................		280	7,893,950	3,075,075	28,100	13,125	46.5
South Eastern................		465	10,575,850	5,467,850	22,750	11,750	51.6
Great Western...............		511	14,813,475	6,575,000	28,975	12,850	44.3
Bristol and Exeter............		180	3,569,925	1,880,050	19 825	10,700	52.6
Caledonian..................		325	6,856,825	3,225,400	21 075	9,900	47.0
		6685	157,354,175	76,436,300	23,150	11,425	48.5

Cette proportion des dépenses aux recettes est très-élevée, et quelle que soit la part que les procédures parlementaires puissent y ajouter, il est incontestable que les chemins anglais, ayant des tarifs beaucoup plus forts que les nôtres, des machines, des rails, des coussinets, de la houille et du coke à des prix bien inférieurs à ceux que l'on paie en France, sont exploités beaucoup plus chèrement que les chemins français. S'il s'agissait de lignes peu importantes, ayant de faibles recettes, on pourrait comprendre cette proportion moyenne de 48 1/2 0/0; mais le tableau de M. Yeats ne comprend que des chemins de première classe, dont les recettes kilométriques sont à peu près égales, sinon supérieures à celles des chemins français; la différence ne s'explique donc pas, puisqu'elle est inverse de ce qu'elle devrait être, et il reste démontré à nos yeux que les Compagnies anglaises ne sont pas administrées avec autant d'économie que les nôtres.

En veut-on une preuve irrécusable ? Il suffit pour la donner de transcrire les derniers comptes rendus de quelques chemins français, en ajoutant même aux dépenses, pour que la comparaison soit complète, l'impôt du dixième, les dépenses du domaine, les détaxes, les subventions aux correspondances, les indemnités pour avaries, que l'on a l'habitude de déduire des recettes.

Noms des Compagnies	Recettes brutes.	Dépenses totales.	Proportion p. 0/0.
	fr.	fr.	
Orléans, 1853	36.677.442	14.884.065	40.5
Est, d°	25.845.770	10.038.570	38.8
Lyon, d°	20.660.136	7.064.950	34.2
Nord, d°	35.047.710	11.724.129	33.4
Rouen, 1er sem. 1854	5.136.000	2.033.764	39.4
Hâvre, d°	2.511.042	1.005.364	40.2
Ensemble,	125.898 160	46.751.048	37.1

La moyenne des dépenses d'exploitation, qui s'élève pour les chemins

anglais à	48	5 0/0
n'est en France que de. . .	37	1 0/0
C'est une différence de. .	11	4 0/0

qui représente, sur un trafic brut de 157,354,175 francs, pour les douze lignes anglaises, une somme de 17,938,375 francs, ou 717,535 liv. sterl. — Il serait certainement agréable aux actionnaires anglais de voir leurs dividendes grossis d'une somme pareille, qui représente 0.77 0/0 du capital représenté par les actions ordinaires qui ont en droit de participer aux distributions pour le premier semestre de 1854 (1).

(1) Ce capital est de 92,515,127 liv. st.

Il est honorable pour l'industrie française des chemins de fer et pour les hommes qui la dirigent d'être parvenus en aussi peu de temps à faire, non pas aussi bien que leurs modèles, mais mieux; et cela, malgré les conditions économiques les plus défavorables, malgré des cahiers des charges onéreux, des services publics gratuits, des tarifs beaucoup plus bas, par conséquent plus utiles au pays, et tous les éléments matériels de l'exploitation plus coûteux. — C'était un devoir et c'est une joie bien vive pour nous d'avoir à le constater.

AD. BLAISE (des Vosges).

Mouvement du commerce français pendant le mois d'octobre.

Les états de douanes, publiés par le ministère des finances, continuent à présenter des résultats satisfaisants. Le produit des droits perçus à l'importation des marchandises étrangères s'est encore accru de plus de 500,000 fr. pendant le mois d'octobre, et l'ensemble des dix mois offre un excédant de 4 millions et demi sur le chiffre correspondant de l'année dernière.

Ce qui nous semble surtout devoir être remarqué dans le tableau des importations du mois d'octobre, c'est l'augmentation notable des introductions de matières textiles. On sait que l'industrie des tissus est celle qui s'était le plus ressentie du ralentissement des affaires. Elle entre évidemment dans une période d'amélioration. Ainsi, la quantité de cotons acquittés pendant le mois d'octobre a été de 60,000 quintaux, tandis qu'elle n'avait été que de 49,000 l'année dernière. Pour les laines brutes, c'est 23,000 quintaux au lieu de 8,000. Pour les soies écrues, c'est 1,316 quintaux au lieu de 931. Ce sont là des chiffres de bon augure.

L'importation des denrées alimentaires ne s'arrête pas en présence du renchérissement des subsistances. Nous avons encore introduit 366,000 quintaux de céréales étrangères en octobre. Les entrées de produits vinicoles commencent à prendre des proportions notables, à la faveur du nouveau décret, et nous avons reçu en octobre 35,000 hectolitres de vins et près de 11,000 hectolitres d'eaux-de-vie.

Le tableau des exportations témoigne en général d'un ralentissement momentané. Nous voyons toutefois que les exportations de vins ont été, pendant le mois d'octobre, aussi considérables que pendant le même mois de l'année dernière ; ce qui s'explique, sans doute, par l'accroissement des importations. Il y a 125,000 hectolitres exportés contre 35,000 importés. Pour les eaux-de-vie, il y a 11,000 hectolitres exportés, et presque la même quantité importée, c'est-à-dire que les exportations et les importations se balancent.

Le relevé de la navigation des dix mois prouve que, comparativement avec l'année dernière, le mouvement à l'entrée est monté

de 2,265,000 tonneaux à 2,370,000, et qu'à la sortie il s'est maintenu à 1,593,000 tonneaux.

J. BURAT. (*Constitutionnel*).

Chemins de fer suisses.

CENTRAL SUISSE. — La première locomotive destinée à l'exploitation du chemin de fer Central suisse est arrivée à Bâle. Voici ce que nous trouvons à ce sujet dans les journaux de la localité :

« Ce qui a préoccupé le public encore bien plus que la nomination du grand Conseil, c'est l'arrivée de la première locomotive du chemin de fer central. Quelques wagons sont déjà là depuis plusieurs semaines ; la locomotive était dans le voisinage, mais on ne savait comment lui faire passer le Rhin : avec les chars, elle pèse 450 quintaux. Des experts avaient déclaré que le vénérable pont de Bâle courrait danger de crouler sous un poids aussi considérable, réuni sous un volume de peu d'étendue. On s'adressa à Huningue ; les actionnaires du pont volant ne voulurent pas non plus courir les chances. Que faire? Enfin samedi soir on a essayé. La locomotive a passé la porte de la ville à une heure tardive, après minuit, afin d'éviter un concours trop considérable de monde, et elle a été transportée sur le pont, placée sur deux chars et traînée par 150 hommes. Le tout s'est effectué fort heureusement au milieu d'un concours immense de peuple, à la lueur des torches. Le pont n'a pas souffert le moindre dommage, et son honneur est ainsi sauvegardé. »

VAUDOIS-VALAISAN. — Le *Nouvelliste vaudois* annonce qu'un projet de concession vient d'être arrêté entre le Conseil d'Etat do Vaud et une Compagnie française, pour l'exécution d'une voie de fer de Jougne à la frontière valaisane. Le projet sera soumis à la sanction du grand Conseil. Le *Nouvelliste* ajoute :

« La concession accordée à la Compagnie française qui l'a sollicitée, réalise tout ce qu'il était raisonnablement possible d'attendre dans l'intérêt du pays. Elle a été basée, pour les conditions générales et pour les tarifs, sur ce qui est stipulé tant dans le canton de Vaud que dans les autres cantons de la Suisse. Ces conditions ont été sanctionnées par l'expérience.

» Dans tous les pays où il se construit actuellement des chemins de fer, les gouvernements et les populations s'y intéressent d'une manière directe et prêtent à ces entreprises un appui actif, soit en garantissant un minimum d'intérêt, soit, enfin, en accordant des subventions en argent, en terrains ou en bois.

» Dans la concession dont il s'agit ici, le système des garanties d'intérêt a été écarté ; il en est de même des subventions en argent. Mais l'Etat a dû s'engager à prendre, soit par lui-même, soit par les communes principalement intéressées, soit, enfin, par les particuliers, une certaine quantité d'actions. Le chiffre en a été porté à deux millions, ce qui est peu de chose pour les capacités de notre pays, ce qui est inférieur à ce qui a été fait dans plusieurs autres cantons, et ce qui est peu onéreux eu égard à l'importance de l'entreprise. Ce n'est, d'ailleurs, que le placement d'un capital qui rapportera ses intérêts.

» La ligne concédée s'étend, toute réserve étant faite pour la meilleure direction que des études postérieures devront fixer, de Jougne à l'un des points de la ligne de Morges-Lausanne à Yverdun, et de Lausanne à la frontière valaisane, au point de Massongex. La Compagnie concessionnaire fera immédiatement les démarches nécessaires pour s'assurer la concession française de Salins à Jougne. »

Chemin de fer badois.

Le chemin de fer badois, établi sur la rive droite du Rhin, en concurrence avec le chemin de fer français de Strasbourg à Bâle, vient d'opérer sa jonction avec les faubourgs de Bâle, mais il reste séparé de la ville par le Rhin. Voici comment cette jonction est annoncée par les correspondances de Bâle :

« L'administration du chemin de fer badois a pris enfin une mesure qui était devenue urgente. Elle a décidé que la voie, à peine achevée, de Haltingen à Bâle, sera, à dater d'à présent, ouverte pour le transport des marchandises. On sait que les marchandises s'entassaient à cette station, faute de voitures suffisantes pour les transporter à Bâle. Elles pourront désormais arriver à cette destination, et il n'y aura plus de motif pour retarder l'envoi de celles qui arriveront à Mannheim. »

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités.	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités.	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS..........	12—18 nov.	1116	785,700	704	1158	943,578	815	15.6	»
NORD.............	12—18 —	710	713,790	1,005	710	822,851	1,158	15.3	»
ROUEN............	12—18 —	138	204,888	1,484	138	210,100	1,522	2.5	»
HAVRE......	12—18 —	91	97,034	1,066	91	92,864	1,020	»	4.1
EST......	12—18 —	783	583,506	745	847	711,721	900	22.0	»
LYON...	12—18 —	383	434,593	1,13[illegible]	507	640,405	1,263	11.3	»
OUEST { Ouest	13—19 —	124	72,479	58[illegible]	212	121,381	573	»	2.0
OUEST { Versailles r. d.	13—19 —	23	19,007	826	23	19,181	834	10.0	»
OUEST { Versailles r. g.	13—19 —	17	12,403	730	17	14,402	847	16.0	»
MÉDITERRANÉE.(1)	5—11 —	294	179,896	611	294	218,644	743	21.6	»
— VALENCE	5— 11—	»	»	»	125	77,872	62[illegible]	»	»
GRAND-CENTRAL ..	5— 11—	150	154,787	1,031	150	200,106	1,334	30.0	»

(1) Ancien réseau.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — Assemblée le 20 décembre. Délibération sur un traité intervenu entre la Compagnie du Nord et le chemin de fer de Namur à Liége.

GRAND-CENTRAL. — Assemblée le 22 décembre.

MINES DE LA LOIRE. — Assemblée le 29 novembre.

Déposer 25 actions.

STOLBERG. — Assemblée 18 décembre.

APPELS DE FONDS.

LYON. — 1er janvier. Versement de 50 fr. par action, dont on déduira le coupon de 8 fr. 75 payable à la même époque.

OUEST. — Versement de 100 fr. au 5 janvier.

CENTRAL SUISSE. — 25 fr. pour le 15 novembre, sous peine d'être privé du bénéfice de la libération à 200 fr.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

ORLÉANS.— 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST.— 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles à fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre. — 1er janvier, coupon de 8 fr. 75 sur les actions.

Ouest. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

Lyon a la Méditerranée. — Actions, 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

St-Germain. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

Anvers a Rotterdam. — 1 octobre, intérêts

Central de l'Italie. — 1er octobre, intérêts.

Francfort a Hambourg. 1er octobre, intérêts 3 0/0, soit 1 fl. 2 ponce par action.

Graissessac a Béziers. — 5 octobre, intérêts à 4 0/0.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Palais de l'Industrie. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

Gaz d'Amiens. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — 15 décembre, échange des titres libérés de la dernière émission de 1854, contre des *obligations définitives*.

Grand-Central. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie ; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Chemin de fer et houillères de Portes et Sénéchas. — Émission de 24,000 parts libérées à 300 fr. Souscription chez MM. Mirès et Ce, 85, rue Richelieu.

C. Devina.

De la pénétration des Chemins de fer dans les villes.

(1er article)

ANGLETERRE.

Avec l'établissement des chemins de fer dans un pays, sa population reçoit un germe de mouvement qui gagne de proche en proche toute la masse. Sous l'influence d'une curiosité instinctive, d'un besoin d'échanges intellectuels qui domine les natures les plus paresseuses, toutes les classes de la Société s'agitent et tendent à une vibration générale. Les campagnes et les villes se renvoient peu à peu des populations flottantes, dont le mouvement oscillatoire est plus prononcé aux abords des villes considérées comme des foyers.

S'opposer à ce mouvement serait impossible; il faut, comme devant un torrent, chercher à favoriser, à régulariser son cours. Une immense révolution dans nos mœurs s'est accomplie; l'œuvre des chemins de fer marche à grands pas; il ne faut plus songer qu'à faciliter ces déplacements des populations concentrées chaque jour aux portes des grandes cités, pour y entrer ou pour en sortir, pour y apporter les fruits de la nature, pour en rapporter les fruits de la civilisation.

La question de la pénétration des chemins de fer dans les villes a donc une haute importance; elle touche à des intérêts considérables; elle engage l'avenir; elle peut modifier profondément les habitudes des populations.

Quand, à l'origine des chemins de fer, les Compagnies, encore peu éclairées sur le produit de ces communications nouvelles, se trouvèrent en face des conditions de dépense qu'exigeait leur établissement, conditions si différentes de celles que l'on connaissait jusqu'alors pour la construction des routes ordinaires; personne n'aurait osé songer à rapprocher du centre même des villes les embarcadères des chemins de fer. Il semblait que l'énorme réduction de temps qu'ils venaient d'introduire dans les relations entre les villes devait suffire à toutes les exigences, combler tous les vœux du commerce, de l'industrie; personne n'aurait supposé qu'une différence de quelques minutes à ajouter à de longs parcours, pour pénétrer dans les villes au lieu de s'arrêter à leurs portes, aurait quelque influence sur leur prospérité et sur le développement de leurs faubourgs et de leurs banlieues; d'ailleurs, acheter ces quelques minutes au prix de plusieurs millions eût passé pour un acte de folie de la part de la Compagnie qui aurait couru de pareils risques. Enfin, le percement des villes par les chemins de fer aurait été considéré comme une grave atteinte à la propriété; comme l'introduction, dans la vie des populations urbaines, du danger toujours menaçant des accidents dont les premières exploitations avaient effrayé le public. En arrêtant, au contraire, aux portes des villes les chemins de fer, il semblait que leurs embarcadères devenaient des centres d'action favorisant au plus haut degré l'extension des faubourgs et mieux appropriés à la sécurité des villes.

Le temps et l'expérience ont répondu à ces raisonnements, et nous savons aujourd'hui ce qu'il faut penser de l'éloignement des embarcadères du centre des villes. On lira peut-être avec quelque intérêt ce qui s'est passé en Angleterre depuis dix ans, et nous nous empressons de faire connaître à ce sujet quelques renseignements qu'une mission récente dans ce pays nous a permis d'y recueillir.

Nous avons naturellement restreint nos observations aux grands centres de population, et nous comparerons rapidement entre elles les situations des chemins de fer, en 1844 et 1854, aux abords de Birmingham, Liverpool, Manchester, Newcastle, Dublin, Édimbourg, Glascow et Londres.

BIRMINGHAM.

On trouve en 1846 les chemins de fer aboutissants à Birmingham, groupés à l'est de cette ville; ce sont le London et North Western Railway, arrivant en viaduc sur une grande longueur et s'arrêtant un peu avant St-Bartholomew's Chapel. La gare des voyageurs et celle des marchandises n'étaient séparées que par une rue que les wagons de marchandises traversaient à niveau sur quatre voies. Ces gares servaient de tête au chemin de Birmingham à Bristol, qui fait sa jonction avec le North Western un peu avant son entrée dans la ville, et au chemin de Birmingham à Liverpool, qui formait un embranchement du North Western, se reliant à Tamworth avec le chemin direct de Londres à Liverpool. Entre cette branche et la ligne directe de Londres à Birmingham, était placée la tête d'un chemin moins important, le Midland railway ou chemin de fer de Derby, dont la gare au niveau du sol, et par conséquent en contrebas du North Western, ne communiquait avec celui-ci que par le moyen d'un monte-charge qui élevait ou descendait les wagons chargés.

Dès cette époque la situation paraissait mauvaise, incompatible avec une circulation qui croissait chaque année. Un nouveau chemin de fer, le chemin d'Oxford, ne tarda pas à augmenter l'encombrement des gares. On se plaignit de la distance qui séparait l'arrivée des voyageurs du centre des affaires. De l'autre côté, de Birmingham jusqu'à Wolverhampton, se trouvaient d'ailleurs 5 à 6 lieues de pays de mines, couverts d'usines dont la production faisait une des parties les plus riches de l'Angleterre; des Compagnies intelligentes devaient s'assurer un trafic aussi considérable. Le North Western obtint donc de traverser de part en part la ville de Birmingham pour rejoindre le chemin de Stour Valley. Pour ne pas abattre une quantité immense de maisons, il fallait se placer en souterrain : pour passer du viaduc de St-Bartholomew à ce souterrain, il fallait une pente de plus de 2 centimètres par mètre ; elle fut acceptée. Il fallait traverser un cimetière : on déplaça une partie du cimetière ; pour arriver à la station centrale placée entre New street et Great Queen street, il fallait courber le tunnel avec un rayon de moins de 300 mètres; le tunnel fut exécuté. La gare, de proportions gigantesques, est entièrement creusée en déblai, à une profondeur de 7 à 8 mètres. De l'autre côté de la gare, le souterrain recommence et le chemin de fer ne se retrouve à ciel ouvert que près du canal, que l'on cotoie jusqu'à Wolverhampton. C'est au prix de ces conditions accumulées, compliquées et onéreuses, qu'une Compagnie a acheté une position centrale qui est, du reste, admirable. Les dépenses excessives de la con

struction du chemin n'ont pas fait écarter les projets les plus grandioses pour l'établissement de la gare ; on a voulu qu'elle fût digne de Birmingham. Sur l'immense déblai de son emplacement, on a jeté une charpente en fer, recouverte d'un vitrage, de plus de 60 mètres d'ouverture, sans support intermédiaire, et dont les naissances commencent au-dessus d'un bâtiment latéral formé d'un rez-de-chaussée très élevé et d'un premier étage. Le rez-de-chaussée comprend les salles d'attente, les salles de rafraîchissements, tous les bureaux du service de l'exploitation et du télégraphe. Le premier étage, qui forme rez-de-chaussée au niveau des rues aux abords, comprend les bureaux de distribution des billets, les bureaux de bagages. Des escaliers et un pont intérieur font communiquer cet étage avec les quais d'embarquement, qui sont au nombre de quatre dans la gare.

Malgré des imperfections évidentes au point de vue de l'exploitation, la nouvelle gare du North Western à Birmingham n'en est pas moins monumentale ; un immense hôtel, tenu avec le luxe et le confortable que les Anglais savent exiger partout, fait partie de la gare et reçoit à toute heure du jour ou de la nuit les voyageurs.

La gare, qui n'est pas entièrement achevée, a déjà coûté 300,000 l. st. (7,500,000 f.); elle a reçu 70,000 voyageurs la première semaine de son ouverture. L'ancienne gare de voyageurs de St-Barthol m wa été transformée en ateliers du matériel et complétée dans ce but.

Le Midland Railway a été relevé et mis en communication directe avec la nouvelle gare centrale du North Western.

A peine la Compagnie du North Western avait-elle pris possession de sa nouvelle conquête, que sa redoutable rivale, la Compagnie du Great Western, obtenait du Parlement l'acte nécessaire pour couper une seconde fois la ville de Birmingham. La première Compagnie avait percé la ville de l'est à l'ouest ; la seconde était autorisée à la percer du sud-est au nord-ouest. Le North Western avait dû construire un souterrain de près de 1 kilomètre de longueur. Le Great Western avait à faire 1800 mètres de souterrain et 1600 mètres de viaduc très élevé pour franchir la partie compacte de la grande cité manufacturière ; rien n'a pu arrêter cette concurrence effrénée ; les travaux sont faits, les déblais d'une gare immense, placée au sommet de la ville, sont terminés ; encore quelques mois et la Compagnie du Great Western saura la proportion du trafic qu'elle peut enlever au North Western, beaucoup mieux placé qu'elle, du reste, au centre du mouvement commercial. Ajoutons comme détail singulier que les souterrains de chaque ligne commencent justement à leur point de croisement ; de sorte que Birmingham offre l'étonnant spectacle de deux chemins de fer en souterrains superposés comme les étages d'une maison. Ce spectacle a, d'ailleurs, un côté qui attriste. Aux prodigieux efforts du génie anglais, que l'on a si souvent l'occasion de célébrer, il manque ici la noblesse du but : une pensée avide a tout créé, et, au lieu d'être un hommage à l'émulation, de si grands monuments ne paraissent élevés que pour perpétuer le souvenir de la désunion des Compagnies sous l'influence d'une concurrence exagérée.

Au point de vue des intérêts de Birmingham admirons ces deux grandes exploitations de chemins de fer fonctionnant dans les conditions les plus difficiles au centre même d'une population de 232,000 habitants, et imprimant à cette masse une activité inouïe.

LIVERPOOL.

En 1846, le London et North Western railway pénétrait dans la ville de Liverpool par deux branches, se séparant à la station d'Edge Hill, placée à la naissance du plateau qui domine cette ville. De ces deux branches, la première construite est affectée au service spécial des marchandises et descend au King's Dock par un plan incliné en souterrain de 2,700 mètres de longueur environ.

La seconde branche, affectée au service des voyageurs, aboutit au centre même de Liverpool, devant St-Georges Hall, par un plan incliné en souterrain de 2,000 mètres de longueur.

Depuis 1846, on a construit un troisième souterrain de 3,200 mètres de longueur, partant du même point que les deux premières branches et aboutissant au Victoria Dock. Ainsi, la Compagnie du North Western a étendu, sous la ville de Liverpool, un réseau en forme d'éventail dont les branches extrêmes atteignent les célèbres docks de la Mersey en des points distants l'un de l'autre de plus de 2 kilomètres, et dont la branche intérieure forme l'artère vitale du mouvement de la population commerçante.

Ce réseau, quelque complet qu'il puisse paraître, n'a pas été à l'abri des concurrences. On n'avait encore exploité le trafic de Liverpool que par le plateau qui domine la ville. Les chemins de fer l'ont abordée par les flancs. La Compagnie du Lancashire et du Yorkshire railway a posé au cœur du quartier des docks la tête d'un chemin de fer qui, à peine à 350 mètres de plus de vingt-cinq docks, les suit parallèlement sur 2 kilomètres et demi de son parcours.

Des projets gigantesques sont à l'étude pour atteindre le reste des docks, qui sont au nombre de trente-cinq environ, et l'on songe maintenant à sillonner Liverpool de viaducs comme on a sillonné son sol de tunnels.

La population de Liverpool, qui était de 286,000 habitants en 1841, est portée à 376,000 dans le recensement de 1851. C'est à cette énorme augmentation et à la progression plus étonnante encore du commerce de ce port général de toutes les nations du monde, qu'il faut attribuer l'accroissement indispensable des chemins de fer qui y aboutissent et leur pénétration jusqu'aux docks, malgré les plus incroyables difficultés.

MANCHESTER.

Le premier chemin de fer qui atteignit Manchester est le chemin de Liverpool à Manchester, celui qui commença l'immense réputation de sir Georges Stephenson. Ce chemin, en viaduc élevé, s'arrêta d'abord à la rive droite de l'Irwell, où l'on établit une grande station de voyageurs et de marchandises. Mais cette gare, placée à l'extrémité ouest de Manchester, ne tarda pas à présenter, comme les gares primitives de Birmingham, l'énorme inconvénient d'être éloignée du centre des affaires et d'occasionner des pertes de temps considérables. Le chemin fut détourné sur la gauche, avant de franchir la rivière de l'Irwell, et, longeant cette rivière, se dirigea vers le nord-est, pour la traverser à peu de distance de la cathédrale. Dans ce trajet le railway coupa dans sa plus grande longueur la presqu'île formée par l'Irwell, c'est-à-dire un quartier très populeux de Manchester. La Compagnie du North Western, à laquelle appartient le chemin de Liverpool à Manchester, établit sur la rive droite la gare de Victoria, qui est spécialement affectée au service des voyageurs, tandis que la gare primitive fut à peu près abandonnée au trafic des marchandises.

Dès que le North Western eut fait ce pas en avant, la Compagnie du Lancashire et Yorkshire railway, qui avait établi sa tête de ligne près de Oldham Road, au nord-est de Manchester, songea à faire une jonction avec le North Western. Les deux Compagnies s'entendirent. La gare de Victoria cessa d'être une tête de ligne ; elle devint gare de passage. La branche du Lancashire dirigée sur Leeds vint aboutir à la gare et former le prolongement du chemin de Liverpool à Manchester. Du côté opposé à la gare, la branche dirigée sur Boston et Preston se raccordait avec le chemin de Liverpool, près de la prison de Stanley.

En même temps que les Compagnies s'étaient ainsi emparées du mouvement du nord de Manchester, elles commençaient à exploiter le sud de cet immense centre industriel. La Compagnie du North Western posait au bord de London Road, à quelques minutes du plus beau quartier de Manchester, la tête du chemin de Birmingham. Cette gare, qui termine un long viaduc et est en viaduc elle-même, a des proportions considérables ; elle est accessible aux voitures par des rampes dont les déclivités sont malheureusement un peu fortes.

La gare du North Western fut empruntée par une autre Compagnie pour servir de tête au Sheffield et Lincolnshire railway, dont la soudure avec le chemin de Birmingham a lieu à l'extrémité du faubourg de Ardwick.

Telle était la situation des chemins de fer, en 1846, aux abords de Manchester. Dans les années qui ont suivi, on trouve de nouveau la preuve que la traversée d'une ville, la rencontre de tous les obstacles imaginables, ne peuvent arrêter les entreprises, quand leurs intérêts conciliés avec l'intérêt général dictent aux Compagnies d'inflexibles conditions.

La Compagnie du North Western voyait avec inquiétude les progrès vers le nord du

Great Western. Il était important pour elle d'assurer la ligne directe de London à Liverpool; or, cette ligne ne présentait qu'une seule lacune, la traversée de Manchester. On décida que le chemin de Manchester à Liverpool et celui de Manchester à Birmingham seraient réunis; et, comme il fallait se servir de la gare de marchandises du premier de ces chemins, on obtint que les chemins seraient réunis par un embranchement partant de cette gare et aboutissant à peu de distance de London station.

Cet embranchement, terminé depuis quelques années, traverse plusieurs fois le canal de Rochdale, la rivière de Midlock, d'innombrables rues, des places, des maisons; le chemin de fer est placé sur un viaduc de 10 à 15 mètres de hauteur. La fonte employée dans la plupart des ouvrages d'art s'est pliée a toutes les exigences; pas une rue n'a été détournée; tous les biais possibles ont été imposés à la Compagnie.

Depuis la construction de cette jonction, on a détaché, près do Deans Gate, un nouvel embranchement dirigé sur Warrington et qui deviendra bientôt le chemin de Manchester à Birkenhead. Enfin, on a fermé la ceinture de chemins de fer qui entoure Manchester par la jonction des chemins de Birmingham et de Sheffield avec les chemins de York, Lincoln et Leeds. Mais cette dernière jonction, faite en dehors des faubourgs, offre un médiocre intérêt et une exploitation peu prospère.

En résumé, Manchester, traversée au nord seulement par les chemins de fer, il y a dix ans, l'a été depuis au sud, et les Compagnies qui ont supporté les dépenses énormes des travaux et des indemnités n'ont pas eu à regretter de si grands sacrifices. La population de Manchester, qui était de 240,000 habitants en 1841, est aujourd'hui de 320,000.

De Bassompierre,
Ingénieur des ponts et chaussées, Ingénieur principal de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

(*La suite au prochain numéro.*)

Préfecture du département de la Seine.

Avis aux porteurs d s obligations de l'emprunt départemental de six millions.

Le vendredi 1er décembre prochain, à onze heures du matin, il sera procédé publiquement, à l'Hôtel-de-Ville, au onzième tirage au sort des obligations à rembourser pour l'amortissement de l'emprunt de 6 millions, contracté en 1849 par le département de la Seine.

A ce tirage, et conformément à l'art. 2 du cahier des charges dudit emprunt, il sera extrait de la roue 557 numéros, qui donneront lieu aux primes ci-après :

Le 1er numéro sortant,	fr. 7,000
Le 2e,	3,000
Le 3e,	2,500
Le 4e,	1,500
Le 5e,	1,000
Les 6e, 7e, 8e, 9e numéros, chacun 500	2,000
Et le 10e,	572

La répartition des primes est indépendante de l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an que rapportent les obligations, qui sont chacune d'un capital de 1,000 fr., remboursable intégralement dans la proportion des tirages successifs.

Fait à Paris, le 18 novembre 1854.

Le préfet de la Seine,
G.-E. Haussmann.

Crédit foncier de France.

Le tirage de deux séries de 10,000 promesses d'obligations, faisant partie de l'emprunt de 200,000,000, appelées à être converties en obligations foncières, a eu lieu publiquement au siége de la Société, le 22 novembre 1854.

Les séries F, comprenant les numéros 50,001 à 60,000, et I, comprenant les numéros 80,001 à 90,000, ont été désignées par le sort.

En conséquence, tout porteur d'une promesse d'obligation de la série F, portant un des numéros 50,001 à 60,000, ou de la série I, portant un des numéros 80,001 à 90,000, qui, n'ayant pas usé de la faculté de conversion ouverte par la Société au mois de janvier 1854, serait resté dans les conditions premières des appels de séries, aura à verser dans la caisse de la Société, 57, rue Taitbout, 300 fr. avant le 7 décembre 1854, et les 500 autres francs avant le 7 février 1855.

Les porteurs des titres des séries F et I qui n'auraient pas effectué les versements auxdites époques, resteront soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment ils cesseront d'avoir droit aux lots et primes appartenant aux numéros correspondants qui viendraient à sortir, et ils seront passibles de l'intérêt de 5 0/0 par chaque jour de retard sur les sommes exigibles.

Les porteurs d'obligations ainsi libérées auront la faculté d'obtenir, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes du montant de leurs titres, des coupures de 500 fr. donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots et remboursables au pair.

Paris, le 23 novembre 1854.

Le Gouverneur du Crédit foncier de France,
C. Ch. de Germiny.

On écrit de Bordeaux :

Une société importante vient de se former au capital de 3 millions par actions, pour exploiter les Acieries de MM. James Jakson et fils à Saint-Seurin (Gironde).

Fils et petit-fils du célèbre industriel anglais que l'empereur Napoléon Ier retenait en France en 1815, pour y fonder l'industrie de l'acierie, MM. Jakson, de Saint-Seurin, qui viennent d'obtenir la grande médaille d'or à l'exposition de Bordeaux, ont créé dans nos contrées un établissement modèle.

Un cours d'eau de 250 chevaux, d'immenses constructions, un puissant matériel, un approvisionnement de terres réfractaires, fers d'Ariége et fers de Suède, rendu plus facile et moins coûteux par la moindre distance de lieux de production et par le moindre prix du transport; l'application de procédés brevetés qui permettent de réduire de près de moitié la consommation des charbons de New castle dont la supériorité et l'effet utile sont généralement reconnus: tels sont les avantages importants qui permettent aux acieries de Saint-Seurin de rivaliser avec celles de la Loire, et de satisfaire à tous les besoins du commerce et de l'industrie par la production d'excellents aciers cementés, fondus, corroyés, étirés et laminés.

On souscrit: à Paris, chez MM Bechet Dethomas et Cie; à Bordeaux, chez MM. Samazeuilh et Fils.

Faits divers.

Compagnie l'Union des Gaz. — Le directeur a l'honneur de rappeler au public que la souscription des actions de sa Compagnie sera irrévocablement close :

Pour *Paris*, le 30 *novembre courant* ;

Pour les *départements*, le 5 *décembre*.

On souscrit jusqu'à ces époques :

A *Paris*, au *siége de la Société*, rue Grange-Batellière, 28 ;

A *Lyon*, chez *M. Jouanon*, banquier.

---

listes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois d'octobre.

CHEMINS.	DATES.	TITRES DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
Lyon......	6 octobre..	Ordonnance concernant un tarif pour les places de coupé.	Places de coupé considérées comme places de luxe, 2 fr. 50 en sus du prix des places de 1re classe, pour les parcours de 200 kilomètres et au-dessous. 5 fr. en sus du prix des places de 1re classe, pour les parcours au-dessus de 200 kilomètres.
Nord......	12 octobre.	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des tuyaux de drainage.	Application du prix de la deuxième catégorie de la 3e classe du tarif général, au transport par wagon complet de 5,000 kilogr. (0,09 à 0,10 par tonne et par kilomètre)
Lyon......	16 octobre.	Ordonnance concernant des modifications au tarif du transport des bestiaux par wagon complet.	Abaissement du tarif actuellement en vigueur : 0,045 au lieu de 0,05 par tête, bœufs, vaches et taureaux. 0,0045 au lieu de 0,005 par tête, moutons, chèvres et brebis.
Orléans...	21 octobre.	Ordonnance concernant la prorogation, jusqu'au 31 décembre prochain, des tarifs réduits pour le transport et la manutention des céréales.	
Orléans. Nord	24 octobre.	Ordonnance concernant un tarif commun pour le transport des vins en fûts.	Tarif réduit commun aux deux Compagnies d'Orléans et du Nord, pour le transport des vins en fûts expédiés de Bordeaux, Libourne, Angers, Saumur, Port-Boulet, Tours, Amboise, Blois, Beaugency et Orléans, sur diverses stations de la ligne du Nord.
Nord......	25 octobre.	Ordonnance concernant la prorogation, jusqu'au 31 juillet prochain, des tarifs réduits pour le transport des céréales.	
Est.......	30 octobre.	Ordonnance concernant des tarifs réduits pour le transport et la manutention des céréales.	Tarif : 0,06, 0,065 et 0,07, suivant les distances parcourues.

CORRESPONDANCE.

M. A. H., à Nîmes. — Reçu le récépissé de 7,500 fr.

M. L. P., à Bordeaux. — N° 1, jusqu'à la fin du mois. — N° 2, positivement. — N° 3, oui, en gardant. — N° 4, liquider.

M. L. C. (Morbihan). — N° 1, oui. — N° 2, vendre. — N° 3, Lyon.

M. N. D., à Libourne. — N° 1, les houillères n'ont rien à craindre de la guerre. — N° 2, excellente.

M. M. R., à Angoulême. — N° 1, hâter l'envoi de vos fonds, parce que la clôture aura lieu incessamment. — N° 2, oui. — N° 3, Lyon.

M. X., à Nevers. — N° 1, vous pouvez envoyer du papier à court terme sur une bonne maison de Paris. — N° 2, les demandes sont très-nombreuses.

M. B. C., à Quimper. — N° 1, oui. — N° 2, Lyon. — N° 3, le dividende sera fort beau.

M. N. R., à Nantes. — N° 1, oui. — N° 2, envoyez les fonds.

M. A. D. — N° 1, elles ne se cotent pas et n'ont pas de valeur déterminée; on n'en voit jamais sur le marché. — N° 2, non.

M. de C. — Nous ne répondons qu'à nos abonnés.

M. L. D., au Havre. — N° 1, Lyon.

M. C., à D. C. — N° 1, expédié. — N° 2, non. — N° 3, excellent pour les acheteurs.

M. L., à Paris. — N° 1; non. — N° 2, non. — N° 3, rien ne marche. — N° 4, achetez. — N° 5, idem. — N° 6, cela dépend de beaucoup de circonstances qu'il est impossible d'énumérer dans une correspondance de ce genre.

M. E. H., à Versailles. — N° 1, 50 fr. environ. — N° 2, mauvaise affaire. — N° 3, bonnes. — N° 4, excellentes sous tous les rapports. — N° 5, oui.

M. R. D., à Caen. — Vous faites sagement de garder.

M. B. G., à La Ferté-Milon. — N° 1, dans un ou deux mois. — N° 2, oui. — N° 3, elle devait l'augmenter. — N° 4, oui, en Lyon. — N° 5, très-opportun. — N° 6, à la baisse générale d'abord, puis à l'existence d'un grand marché sur cette valeur. — N° 7, oui. — N° 8, cela dépend des circonstances politiques. — N° 9, oui; Lyon.

M. N. I., à Issoire. — N° 1, les revenus sont exacts. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, oui, 31 0/0.

M. W. S., à Londres. — N° 1, affaire douteuse. — N° 2, la transformation des parts de fondateur aura lieu prochainement. — N° 3, 65 fr. — N° 4, 40 fr. — N° 5, 15 fr.

M. F. E., à Bordeaux. — N° 1, jouissance immédiate. — N° 2, oui. — N° 3, non. — N° 4, cet arbitrage serait insensé.

M. B. T., à Coutras. — N° 1, vendez. — N° 2, achetez. — N° 3, attendre. — N° 4, la liquidation est terminée depuis longtemps. — N° 5, elle a produit environ 75 0/0 en faveur des créanciers.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 12 au 18 novembre 1854.

71,323 voyageurs	267,717 90
Bagages, marchandises, etc	555,133 90
TOTAL	822,851 86

Semaine correspondante de 1853.

71,694 voyageurs	268,620 75
Bagages, marchandises, etc	445,160 60
PRODUIT total	713,700 35

Recette totale du 1er janvier au 18 novembre

1854	35,251,200 80
1853	30,980,398 48
DIFFÉRENCE	4,270,802 32

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 12 au 18 novembre 1854.

15,725 voyageurs	79,286 80
Bagages, marchandises, etc	130,813 05
TOTAL de la semaine	210,100 45
Semaine correspondante de 1853	204 838 40
TOTAL de l'exercice courant	4,937,628 95
Exercice correspondant de 1853	5,075,458 75

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 12 au 18 novembre 1854.

10,338 voyageurs	29,362 85
Bagages, marchandises, etc	63,502 00
TOTAL de la semaine	92,864 85
Semaine correspondante de 1853	97,034 75
TOTAL de l'exercice courant	1,163,655 90
TOTAL de l'exercice correspondant	1,198,375 30

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 12 au 18 novembre 1854.

Grande vitesse) 49,350 voyageurs	270,991 05
Petite vitesse) Bagages, marchand	360,504 80
TOTAL de la semaine	630,495 85
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	20,885,436 80
TOTAL	21,525,932 65
Semaine correspondante de 1853	434,593 68
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	17,879,414 52
TOTAL de l'exercice correspondant	18,314,038 20

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 12 au 18 novembre 1854.

Voyageurs	321,939 94
Bagages, marchandises, etc	621,638 07
TOTAL	943,578 01
Semaine correspondante de 1853	785,700 94
Différence en faveur de 1854	157,877 07
Recettes du 1er janvier au 18 novemb	39,634,426 72
Recette correspondante de 1853	32,631,996 21
Différence en faveur de 1854	7,002,430 58

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 46e semaine.

Du 12 au 18 novembre 1854.

Voyageurs	279,176 61
Marchandises	432,544 96
TOTAL de la semaine	711,721 57
Recettes antérieures	28,408,958 89
TOTAL GÉNÉRAL	29,120,680 46
46e semaine de 1854	711,721 57
Semaine correspondante de 1853	583,506 32
Différence en faveur de 1854	128,215 25
Exercice 1854	29,120,680 46
Id. 1853	25,384,290 98
Différence en faveur de 1854	3,736,389 48

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 12 au 18 novembre 1854

Voyageurs	11,985 05
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	18,044 65
TOTAL	30,029 70
Recettes antérieures	1,403,922 95
TOTAL	1,433,952 65

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 13 au 19 novembre 1854.

Ouest. — voyageurs (gr. vitesse	60,746 45
(Petite vitesse)	60,635 17
TOTAL	121,381 02
Rive droite. — voyageurs	19,181 10
Rive gauche — voyageurs	14,402 65
TOTAL	154,965 37
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	72,479 11
Rive droite	19,007 25
Rive gauche	12,403 55
TOTAL	103,889 91

Recette totale du 1er janvier au 19 novembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	7,007,505 25
Idem. — 1853	5,840,066 30

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 410 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 novembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	89,414 47
Bagages et marchandises	129,229 93
TOTAL de la semaine	218 644 40
Semaine correspondante de 1853	179,896 55
Augmentation	38,747 85

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	42,173 07
Bagages et Marchandises	35,699 28
Total de la semaine	77,872 35
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	296,516 75
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	9,769,570 28
Recette correspondante de 1853	7,599,446 79
Augmentation	2,170,123 49

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 5 au 11 novembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

Voyageurs, grande vitesse	46,845 73
Petite vitesse	155,108 90
Services annexes	3,152 42
TOTAL	200,106 62

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	36 136 14
Petite vitesse	116,214 51
Services annexes	2,436 42
TOTAL	154,787 07

Recette totale du 1er janvier au 11 novembre

1854	8,124,722 42
1853	7,008,520 25

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'octobre 1854.

Voyageurs St-Germain	203,337		
id. Auteuil	196,858		
Total	400,195	Recettes.	216,641 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			89,694 18
Total			306,335 48

Octobre 1853.

Voyageurs	221,088	Recettes.	247,697 90
Différence en faveur de 1854			58,637 58

COMPARAISON :

Les dix mois de 1854 ont donné	2,841,349 13
La même période de 1853 a donné	2,373,094 44
Différence en faveur de 1854	468,254 69

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Octobre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	73,175	43,974 40	1,495 60	45,470 00
1853	57,303	26,704 25	594 50	27,298 75
En faveur de 1854	15,872	17,270 15	901 10	18,171 50

CHEMIN DE FER

DU NORD. MM. les Actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 20 décembre 1854, à 3 heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége et la Compagnie du chemin de fer du Nord. La présente convocation est faite conformément aux articles 34, 36 et 41 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut, d'ici au 5 décembre au plus tard, avoir déposé 40 actions au moins à la caisse de la Société, place Roubaix, à Paris, ou chez M. N. Rothschild et fils, à Londres.

Ceux de MM. les Actionnaires qui ont 40 actions, au moins, déposées à la caisse, pourront se présenter pour retirer leurs cartes d'admission. Les cartes qui avaient été délivrées pour l'assemblée convoquée le 25 octobre, seront valables pour celle du 20 décembre.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 40 actions, sans néanmoins pouvoir réunir plus de 10 voix.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. Appel de fonds de 50 fr. — *Paiement du 5e coupon des actions.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, et suivant l'avis donné à l'assemblée générale du mois d'avril dernier, qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait pour l'époque du 1er janvier prochain.

Le 5e coupon des actions échéant au 1er janvier et représentant les intérêts dus pour les 350 fr. versés (soit 8 fr. 75), viendra en déduction de la somme à payer sur cet appel de fonds, qui se trouve ainsi réduit à 41 fr. 25.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auraient pas été faits dans les premiers jours du mois.

MM. les actionnaires auront la faculté de faire leur versement à partir du 18 décembre prochain.

L'administration se charge du détachement du coupon et de l'établissement des bordereaux de paiement (47, rue de Provence, de dix à deux heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Tirage au sort des actions et obligations.* — Le mardi, 12 décembre 1854, à 10 heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, au tirage au sort des numéros des actions et des obligations à rembourser, à partir du 2 janvier 1855, savoir :

544 actions ;
100 obligations de l'emprunt de 1842.
21 — de l'emprunt de 1848.
271 obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1852).
235 obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1854).

Les obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1852), qui n'auront pas été *libérées et échangées* contre des obligations définitives, ne pourront pas participer au tirage.

En ce qui concerne les obligations émises en 1854 :

Exceptionnellement, pour ce premier tirage et en raison de l'échéance postérieure du dernier versement qui n'aura lieu que le 1er avril 1855, les numéros désignés par le sort seront appliqués aux *titres provisoires au porteur correspondants* ; le remboursement aura lieu, suivant les conditions de l'émission, en ce qui concerne le versement non échu.

Les titulaires des *récépissés nominatifs* non échangés contre les titres provisoire au porteur, ne pourront participer aux chances du tirage.

Le Directeur,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Emprunt* 3 0/0. — *Obligations libérées de l'émission de* 1854. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs de titres *libérés* de la dernière émission (1854), qu'à dater du 15 décembre prochain, ces titres pourront être échangés à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée d'Antin, no 11, contre des *obligations définitives*, dont le dépôt dans la caisse de la Compagnie pourra immédiatement s'effectuer avec les formalités ordinaires.

Le Directeur,
C. Didion.

COMPAGNIE

DE ROUEN. MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen le 1er décembre 1847, le 1er mars 1849 et le 25 février 1854, sont prévenus que le tirage de 13 obligations de l'emprunt de 1847, 10 obligations de l'emprunt de 1849 et 27 obligations de l'emprunt de 1854, remboursables le 1er décembre prochain, aura lieu en séance publique le 24 novembre 1854, à une heure précise, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. Appel de 50 fr., du 25 octobre au 15 novembre 1854.

Facultatif jusqu'au 5 janvier 1855.

CHEMINS DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon.* — Le mercredi 13 décembre, à une heure, il sera procédé, en séance publique dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 23, au cinquième tirage des obligations à rembourser de l'emprunt de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille. Le remboursement aura lieu, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23.
A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12.
A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, conformément à l'art. 15 des statuts de la Compagnie, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 6 janvier prochain.

Il sera bonifié, pour les paiements faits avant ce jour, un escompte au taux de 3 0/0 l'an.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, courra à partir du 6 janvier, sur tous les versements qui n'auront pas été effectués avant le 20 du même mois.

Les versements se feront à la caisse de l'Administration centrale, gare Saint-Lazare, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, les dimanches et fêtes exceptés.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. La Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne a l'honneur d'informer le public que, conformément à l'autorisation donnée par Son Ex. le Ministre des travaux publics, la section de Bordeaux à Dax est livrée à la circulation depuis le 12 novembre 1854.

Les heures de départ sont fixées comme suit, savoir :

Départ de Bordeaux, 11 h. du matin.
Arrivée à Dax, 3 h. 45 m. du soir.
Départs de Bordeaux pour la Teste, 11 h. du matin et 5 h. du soir.
Départ de Dax, 7 h. 50 m. du matin.
Arrivée à Bordeaux, 12 h. 35 m. du soir.
Départs de la Teste, 7 h. du matin et 7 h. 30 m. du soir.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER, 14, rue Bergère.

Le Sous-Comptoir des chemins de fer fait des avances, à partir du 6 courant, sur dépôt des actions du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

MINES DE LA LOIRE.

Les anciens actionnaires de la Compagnie civile des Mines de la Loire sont convoqués en assemblée générale, le mercredi 29 novembre présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, no 48, salle Herz, pour recevoir les comptes des neuf premiers mois de l'exercice 1854, et régler l'emploi des bénéfices.

Les propriétaires de vingt-cinq actions au moins ont, seuls, le droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de vingt-cinq actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social de la Société anonyme des Mines de la Loire, à Paris, rue de la Victoire, no 44, avant le 26 novembre ; soit, avant le 22 novembre, dans les bureaux de la Société, à Lyon, rue Lafont, no 2.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. *Conversion des titres d'emprunt des anciennes compagnies de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, en obligations de Rhône-et-Loire.* — Les porteurs de titres des anciennes Compagnies ci-dessus dénommées sont prévenus que la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France a été autorisée par M. le ministre des finances à procéder à la conversion de ces titres en obligations de Rhône-et-Loire.

La conversion est faite dans les proportions suivantes :

3 obligations 1/2 de Rhône-et-Loire	pour une obligation des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon
3 obligations 1/5	pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie.
3 obligations 1/2	pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie.
3 obligations	pour une obligation de l'emprunt de 1843 de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire.
3 obligations	pour une obligation de l'emprunt de 1847 de la même Compagnie.
1 obligation 1/3	pour une obligation de 1er ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.
1 obligation 1/4	pour une obligation de 2e ordre de la même Compagnie.

Les obligations de Rhône-et-Loire, données en échange des titres des anciennes Compagnies, sont remboursables à 500 fr., productives d'un intérêt annuel de 15 fr., payables par semestre, le 1er janvier et le 1er juillet, et garanties par l'Etat (loi du 10 juin 1853). Les produits de l'exploitation des chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, formant aujourd'hui la section de Rhône et Loire du Grand-Central de France, sont, après prélèvement des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés, par privilége et préférence, au paiement des intérêts et de l'amortissement desdites obligations.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Couvreux.

N. B. Le Sous-Comptoir des chemins de fer reçoit au prêt les obligations de Rhône-et-Loire.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris:

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre: 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes ; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. Le Sous-Comptoir des chemins de fer,

rue Bergère, 14, fait des avances, à partir du 6 courant, sur dépôt des actions du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Il se charge d'effectuer sur dépôt des mêmes valeurs les versements appelés par cette Compagnie.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effetué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre dernier, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, LE PREVOST.

LE COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS, rue Bergère, n° 14, fait des avances sur rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles, ou de crédit constitués en Sociétés anonymes françaises ;

Reçoit en dépôt toutes espèces de titres et valeurs, et se charge d'encaisser gratuitement les arrérages, intérêts et dividendes des valeurs déposées dans sa caisse et payables à Paris.

COMPAGNIE

DES MINES DE CUIVRE DE GREAT, TRINNIS, COMTÉ DE CORNWALL

(Angleterre). — *Paiement de dividende.* — MM. les actionnaires sont prévenus qu'un dividende de 5 0/0 sera payé en décembre chez MM. Alliez, Grand et Ce, banquiers, 14, rue de Trévise à Paris, où ils sont priés de déposer leurs titres, à partir de ce jour.

F. DUDOT,

Administrateur.

CHEMINS DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Dépôt de titres au porteur. — MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que le dépôt des actions au porteur de la Compagnie est reçu gratuitement dans la caisse sociale, rue Laffitte, n° 23, de dix à deux heures, contre délivrance d'un récépissé nominatif.

Par ordre du Conseil d'administration,

LOUIS CORDIER.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE. Décision de l'assemblée générale du 27 avril 1854.

Art. 1er. Les actionnaires qui auront effectué le versement de 50 fr. par action, appelé pour le 15 mai, jouiront de la faculté de libérer leurs actions à 200 fr., moyennant deux versements ultérieurs de 25 fr. chacun, à effectuer le 15 novembre et le 15 février prochains.

Les versements des 15 novembre et 15 février pourront être escomptés, à dater du 15 mai à 4 0/0 l'an.

Art. 2. La libération des actions aura lieu par l'échange de cinq certificats provisoires libérés de 200 fr. contre deux titres définitifs de 500 fr. complètement libérés.

Art. 3. Les actionnaires ne faisant pas usage de la facilité accordée par l'art. 1er, et dont l'intention est de verser jusqu'à 500 fr. sur leurs actions, n'auront pas de versement à effectuer le 15 novembre, et les appels subséquents sur leurs actions ne dépasseront jamais 50 fr. à la fois.

En continuant à être soumis aux dispositions des art. 10 à 15 des statuts, il leur restera pourtant le droit de se libérer à toute époque, en complétant leurs versements jusqu'à 500 fr.

En portant de nouveau à la connaissance de MM. les actionnaires la décision ci-dessus, on leur rappelle que le défaut de versement au 15 novembre entraînerait pour eux la perte du droit de libérer leurs actions à 200 fr.

Les versements seront reçus, du 10 au 15 novembre prochain, à la caisse sociale, à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, à Paris, où il sera délivré des bordereaux.

La somme de 25 fr. appelée se trouvera réduite à 20 fr. 60 par action, déduction faite des intérêts au 15 novembre sur les versements antérieurs.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas l'intention de faire le susdit versement sont invités à encaisser 2 fr. 50 c. par action pour intérêt de semestre échus le 10 juillet dernier, aux jours et lieux ci-dessus indiqués.

Bâle, le 15 octobre 1854.

Le Comité de direction du chemin de fer central Suisse.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Peyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours: les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE:
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettres de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.)

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples et d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication, la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition.— Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

LIBRAIRIE. Fournitures de Bureaux, — Musique,

— Livres anciens et modernes en tous genres,— Pièces de Théâtre et Romans illustrés,— Musée littéraire,— Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Cette semaine n'a pas été meilleure que la précédente. Peu à peu tous nos spéculateurs qui avaient conservé des positions de hausse se sont décidés à réaliser leurs pertes, quelques uns se sont même doublés à la baisse. D'autres ont été forcés de s'exécuter. Ce qui est arrivé à la liquidation de quinzaine pour les actions de chemin de fer a fait naître quelques craintes pour la fin du mois. Il y a eu des livraisons nombreuses d'actions, et l'on s'attend à ce qu'il y en sera de même sur la rente. Cependant les cours actuels pourraient bien avoir changé les intentions de ceux qui ont vendu leurs rentes. Le 3 0/0 a baissé de 7 50 depuis un mois, il faut en outre déduire le coupon de 1 50 du prix actuel. Il est donc possible que beaucoup de détenteurs d'inscriptions qui avaient vendu avec l'intention de livrer se décident à racheter avant la liquidation de manière à réaliser de fort beaux bénéfices. On a parlé il est vrai d'éventualités d'emprunt qui auront engagé de grands capitalistes à se défaire de leurs valeurs pour se préparer à cette grande opération financière. Mais il n'est pas encore certain que cet emprunt soit négocié par l'intermédiaire de la haute banque et s'il devait être négocié aux mêmes prix que celui de 350 millions, le public pourrait bien être appelé de nouveau à le souscrire directement. L'intervention des banquiers ne serait avantageuse que si elle permettait à l'État d'obtenir un prix d'émission beaucoup plus élevé.

Quoi qu'il en soit la rente, qui, il y a huit jours, était encore à 71 75, est tombée à 60 80, et il n'y a eu jusqu'à présent que des reprises insignifiantes. Une hausse assez importante des consolidés anglais n'a pas même retenu les vendeurs. La petite spéculation se tient à l'écart; on hésite à faire de nouveaux achats, et tant que le marché restera dans cette situation, les spéculateurs à la baisse écraseront facilement les cours par quelques ventes de peu d'importance. On ne s'aperçoit même pas que les écarts des primes aient augmenté dans une proportion équivalente avec la baisse du ferme. Les baissiers comptent beaucoup sur les délais du siége de Sébastopol, l'assaut général ne devant être livré que lorsque les alliés auront reçu la plus grande partie de leurs renforts.

Les transactions sont toujours difficiles sur les actions de chemins de fer; cependant les titres qui ont été livrés à la liquidation du 15 novembre sont maintenant placés. Les petits capitalistes se sont chargés de ces valeurs dans les cours actuels, qui leur ont paru très-avantageux. Cependant les prix des principales lignes sont encore cotés à leurs cours les plus bas; toutes les fois que l'on reprend de 10 à 15 fr., les offres reviennent de tous côtés. Ainsi, les actions de Lyon, que l'on demandait il y a un mois à peine à 1,067 50, sont tombées à 930. Il est vrai que la Compagnie vient d'annoncer officiellement son appel de fonds de 50 fr. pour le mois de janvier; mais il y a six mois que les actionnaires savent qu'un versement doit avoir lieu à cette époque, et il aurait été sans influence sur les cours, si le marché avait été dans des dispositions normales. Quant à la Compagnie rivale qui a servi de prétexte à la baisse, on ne croit pas que ses demandes puissent être accueillies.

Les autres lignes ont suivi le mouvement général de baisse. Il y a eu pourtant une baisse relativement plus forte sur le Saint-Germain, qui a fléchi à 625; mais les demandes étaient nombreuses à la bourse d'hier, et la baisse de toutes les autres valeurs a seule empêché les actions de Saint-Germain de se relever au-dessus de 635.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 16 jusqu'à celle du 16 novembre:

La rente 3 0/0 a fléchi de 71 95 à 69 au comptant; elle est restée à 69 10; elle a varié à terme de 71 90 à 68 80.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 20 à 93 au comptant, et de 96 à 93 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,980 à 2,900.

Le Crédit mobilier a fléchi de 670 à 640; il est resté à 640.

Le Comptoir national a baissé de 575 à 550.

Les actions du Nord ont baissé de 847 50 à 820; elles ont fermé à 820.

Les actions de l'Est ont fléchi de 623 75 à 600; elles ont fermé à 615.

Lyon a fléchi de 987 50 à 940; il est resté à 943 75 au comptant et à 930 à terme.

La Méditerranée a fléchi de 843 75 à 815 au comptant et 810 à terme.

Orléans a fléchi de 1,162 50 à 1,115; il est resté à 1,120.

Rouen a fléchi de 947 50 à 910; il est resté à 912 50.

Le Havre a fléchi de 535 à 505 au comptant, et à 502 50 à terme.

Genève a fléchi de 510 à 500.

L'Ouest a fléchi de 640 à 610; il est resté à 620 au comptant et à 622 50 à terme.

Cherbourg a fléchi de 505 à 492 50.

Le Midi a fléchi de 595 à 570; il est resté à 575.

Le Grand-Central a baissé de 510 à 500.

Saint-Germain a fléchi de 670 à 625; il est resté à 625 au comptant et à 635 à terme.

Samedi. — Le marché est toujours fort agité. Les vendeurs, forts de la position qu'ils ont prise dans les hauts cours, continuent leurs ventes. Les consolidés arrivaient avec 3/8 de baisse, à 51 3/8. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 75 c. à 70 70, et à terme de 75 c. à 70 40; le 4 1/2 0/0, de 1 50 au comptant à 94; la Banque, de 25 à 2,955; le Crédit mobilier, de 20 à 692 50. Le Nord s'est tenu de 830 à 835. L'Est a fléchi de 5 à 770; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 611 25; Lyon, de 13 75 à 965; la Méditerranée, de 5 à 830; Orléans, de 10 à 1,137 50; Rouen, de 15 à 930; le Havre, de 16 25 à 510; Genève, de 5 à 505; l'Ouest, de 15 à 615; le Midi, de 20 à 570; le Grand-Central, de 3 75 à 505; Saint-Germain, de 12 50 à 650. Cherbourg s'est tenu à 500.

Lundi. — La spéculation a le même caractère de découragement, et la baisse ne trouve pas de résistance. Les valeurs, d'abord assez bien tenues, ont éprouvé une réaction rapide à la clôture. Le 3 0/0 a fléchi de 30 c. au comptant à 70 40, et de 50 c. à terme à 70 15. Le 4 1/2 0/0 a repris de 60 c. à 94 60. La Banque a fléchi de 5 à 2,195; le Crédit mobilier, de 12 50 à 680; le Nord, de 5 à 830; l'Est, de 5 à 765; les nouvelles de l'Est, de 6 25 à 611 25; Lyon, de 15 à 950. La Méditerranée s'est tenue de 835 à 830; le Grand-Central, de 502 50 à 505; le Midi, de 572 50 à 570; Saint-Germain, de 630 à 618 75. Genève s'est tenu à 507 50; l'Ouest, à 612 50; Cherbourg, à 500. Orléans a fléchi de 5 à 1,130. Rouen a repris de 2 50 à 932 50; le Havre, de 7 50 à 517 50.

Mardi. — Les consolidés arrivaient avec une reprise de 1/2 0/0, ce qui n'a pas empêché nos fonds d'être continuellement offerts et en baisse. Il y avait encore quelques exécutions de haussiers. La rente 3 0/0 a fléchi de 80 c. à 69 60 au comptant, et 55 c. à 69 60 à terme; le 4 1/2 0/0, de 60 c. au comptant à 94, et de 1 fr. à terme à 93 50; la Banque, de 10 à 2 940; le Crédit mobilier, de 5 à 675; le Nord, de 2 50 à 827 50; l'Est, de 5 à 765. Les nouvelles de l'Est ont varié de 600 à 607 50; Lyon, de 947 50 à 960; la Méditerranée, de 817 50 à 822 50; le Grand-Central, de 500 à 502 50; le Midi, de 567 50 à 572 50. Genève a fait 505; l'Ouest, 610 à 605; Saint-Germain, 645; Orléans, 1,130; Rouen, 935; le Havre, 510 à 507 50.

Mercredi. — Le commencement de la bourse donnait l'espoir d'une reprise sérieuse; mais à partir de deux heures toutes les valeurs ont été offertes de nouveau. Il y a eu des ventes considérables, et l'on est revenu aux plus bas cours de la veille. La rente 3 0/0 a varié de 70 10 à 69 70 au comptant, et de 70 35 à 69 60 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fait 94. La Banque a fléchi de 5 à 2,935. Le Crédit mobilier a varié de 680 à 670; le Nord, de 830 à 825; l'Est, de 770 à 760; les nouvelles de l'Est, de 612 50 à 610; Lyon, de 960 à 951 25; la Méditerranée, de 827 50 à 830; Orléans, de 1,130 à 1,127 50; Rouen, de 918 75 à 920. Le Havre a fait 510. Saint-Germain a varié de 617 50 à 625. L'Ouest a fait 612 50; Genève, 505. Le Midi a varié de 580 à 575; le Grand-Central, de 505 à 503 75; Cherbourg, de 500 à 495.

Jeudi. — Les consolidés venaient avec 1/4 de hausse à 92 1/4, ce qui n'a pas empêché la baisse de continuer à notre Bourse. Toutes les valeurs étaient invendables. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 35 à 69 10, et à terme de 59 25 à 68 80; le 4 1/2 0/0, de 93 50 à 93. La Banque a fléchi de 35 à 2,900; le Crédit mobilier, de 10 à 660; le Nord, de 5 à 820; l'Est, de 3 75 à 760. Les nouvelles de l'Est ont monté de 2 50 à 615; l'Ouest, de 7 50 à 620. Saint-Germain a varié de 622 50 à 625. Orléans a baissé de 7 50 à 1,120; Rouen, de 7 50 à 912 50; le Havre, de 5 à 505; Genève, de 5 à 505; le Grand-Central, de 3 75 à 500; Cherbourg, de 2 50 à 492 50; la Méditerranée, de 15 à 815; Lyon, de 7 50 au comptant à 943 75, et de 20 à terme à 930.

Vendredi. — La bourse a été beaucoup meilleure. La rente 3 0/0 a débuté à 68 70, c'est-à-dire en baisse sur les cours de la veille; les fonds anglais arrivaient avec 1/2 0/0 de baisse. Des achats très-importants ont élevé les prix à 70 25 pour finir à 70 05. Le 4 1/2 0/0 a fait 93 à 93 85 pour finir à 93 50. La Banque a fait 2,900 fr. Le Crédit mobilier a débuté à 650 fr., est monté à 677 50 pour finir à ce prix; le Comptoir d'escompte, 555; Saint-Germain, 655; Orléans, 1,135; Rouen, 920; Havre, 510; Nord, 822 50; Est, 765; nouveau, 615; Lyon, 955; Méditerranée, 827 50; Midi, 580; Ouest, 620; Cherbourg, 495; Central, 507 50; Genève, 515. La seconde cote anglaise est arrivée en hausse.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 18 au 24 novembre 1854.

Longueur exploitée	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre d'actions	Valeur nominale	Sommes payées	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
710	911	99	151.000	400	tout	41 fr	janv. juillet	Nord	835 ••	831 50	830 ••	825 ••	827 50	825 ••	825 ••	827 50	820 ••	820 ••	825 ••	832 50
tout	139	99	72.000	500	tout	37 fr 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	910 ••	•	912 50	•	915 ••	910 ••	920 ••	915 ••	912 50	917 50	920 ••	920 ••
91	•	97	40.000	500	tout	31 fr.	avril octobr	Rouen au Havre	510 ••	512 50	517 50	517 50	507 50	507 50	510 ••	507 50	505 ••	502 50	512 50	510 ••
54	72	95	34.000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	317	99	60.000	500	250	4 0/0 [illegible]	janv. juillet	Caen et Cherbourg	[illegible]	497 50	500 ••	497 50	•	•	495 ••	•	492 50	•	495 ••	•
tout	25	99	31.000	250	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	650 ••	650 ••	641 75	650 ••	•	•	635 ••	635 ••	625 ••	635 ••	610 ••	635 ••
tout	17	99	30.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	310 ••	•	•	•	•	•	•	•	305 ••	•	315 ••	•
238	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	613 ••	615 ••	612 50	612 50	605 ••	615 ••	612 50	•	630 ••	622 50	635 ••	630 ••
•	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	Paris à Orsay	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1138	1470	90	300.000	500	tout	62 fr. 50	octobre.	Orléans	1137 50	1140 ••	1130 ••	1132 50	1130 ••	1130 ••	1127 50	1125 ••	1121 ••	1117 50	1130 ••	1125 ••
847	731	99	250.000	500	tout	30 fr. 30.	mai novemb	Est	770 ••	767 50	765 ••	762 50	765 ••	765 ••	760 ••	763 75	762 50	760 ••	765 ••	767 50
•	•	•	250.000	500	250	4 0/0.	•	Id. nouvelles.	611 25	610 ••	605 ••	607 50	607 50	610 ••	612 50	610 ••	613 ••	607 50	613 75	617 ••
507	512	99	265.000	500	350	37 f. 5	janv. juillet	Paris à Lyon	965 ••	962 50	960 ••	960 ••	960 ••	960 ••	961 25	960 ••	961 75	960 ••	965 ••	962 50
•	227	99	80.000	500	250	4 0/0 [illegible]	•	Lyon à Genève	565 ••	565 ••	567 50	•	565 ••	•	565 ••	562 50	560 ••	560 ••	561 25	562 50
419	612	99	90.000	500	300	10 fr.	avril octobr	Lyon à la Méditerr.	850 ••	850 ••	850 ••	820 ••	832 50	835 ••	851 ••	825 ••	815 ••	810 ••	830 ••	827 50
•	9.0	99	13[illegible] 000	500	350	4 0/0 [illegible]	•	Chemins du Midi	570 ••	567 50	570 ••	575 ••	572 50	570 ••	575 ••	570 ••	575 ••	565 ••	590 ••	580 ••
•	52	01	10.000	500	tout	néant.	•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
150	913	99	180.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central	505 ••	507 50	505 ••	501 25	502 50	505 ••	503 75	503 75	501 25	500 ••	505 ••	507 50
•	•	63	50.000	500	200	4 0/0		St-Rambert à Gren.	•	•	•	•	410 ••	•	410 ••	•	•	•	•	•
•	40	80	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	50	90	9.000	500	tout	27 fr. 50 p. an an	mars.	Anvers à Gand.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	99	100.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb	Sarde Victor-Emm.	•	•	183 75	•	•	•	463 75	•	452 50	•	452 50	•

(1) Pendant la durée des travaux.	Nombre	Valeur	Sommes payées	Intérêts	Époques	Noms	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
	•	•	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	70 70	70 65	70 40	70 15	69 95	69 90	69 70	69 90	69 10	68 90	70 ••	70 05
	•	•	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	91 ••	•	91 60	•	91 75	•	91 ••	•	93 ••	93 ••	91 50	93 ••
	250 m	65 25	•	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	•	•	•	•	69 75	•	69 80	•	69 15	•	•	•
	•	2 1.	•	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	•	•	91 50	•	•	•	94 ••	•	93 25	•	•	•
	91.500	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	2975	•	2950 ••	•	2940 ••	•	2935 ••	•	2904 ••	•	2909 ••	•
	120.000	500	tout	4 25	janvier juillet	Crédit mobilier	642 50	[illegible] 25	650 ••	681 25	655 ••	675 ••	670 ••	670 ••	650 ••	660 ••	670 ••	637 50
	40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	552 50	•	540 ••	•	550 ••	551 ••	550 ••	•	550 ••	•	555 ••	•
	10.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	510 ••	•	•	•	•	•	570 ••	•	•	•	•	•
	100.000	1 000	300	3 0/0	mai novembre	1re Obligations Cert.	935 ••	•	927 50	•	925 ••	•	930 ••	•	930 ••	•	920 ••	•
	•	500	400	3 0/0	mai novembre	D° Obligations de 500	452 50	•	430 ••	•	437 50	•	•	•	435 ••	•	•	•
	•	100	tout	3 0/0	•	D° 10e d'Obligations	96 25	•	95 25	•	94 25	•	95 25	•	94 75	•	96 25	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts ou revenu.	Époques des tirages.	Dates des paiements.
1854	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
D°.	81.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	130.000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	•	D°
1854.	101.333	99 —	•	oui.	500	3 0/0	•	janvier juillet.
D°.	50.000	99 —	500	tout.	650	3 0/0	D°	décembre juin
1845.	12.358	94 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
D°	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1852.	15.038	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	D°
1853.	17.281	•• ••	1.050	750	1.250	5 0/0	•	D°
1842.	6.888	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°
1844.	2.333	89 —	•	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°
1852.	130.000	99 —	340	tout.	700	3 0/0	•	D°
1854.	130.000	•• ••	275	175	500	2 0/0	•	D°
1845	6.001	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	juin décembre
1846.	8.750	68 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	•	mars septembre
1846.	15 000	74 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.
1849.	5.000	87 —	600	tout.	1.250	6 0/0	D°	janvier juillet
1851.	131 007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	D°
1853.	102 411	91 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°
1853.	63 643	90 ••	500	tout.	560	3 0/0	D°	D°
1852.	20.000	57 —	500	tout.	625	5 0/0	•	

Cours du 18 au 24 novembre 1854.

Noms des Compagnies	18	20	21	22	23	24
Nord-Boulogne	311 25	310 ••	310 ••	307 50	307 50	305 ••
Paris à Lyon	1017 50	1015 ••	1010 ••	1010 ••	•	1010 ••
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	500 ••	502 50	•	500 ••	500 ••	500 ••
D° Nouvelles 3 0/0	310 ••	307 50	310 ••	303 50	305 ••	302 50
Est	501 25	501 25	500 ••	500 ••	497 50	497 50
Id. nouvelles	486 25	487 50	485 ••	485 ••	487 50	487 50
Saint-Germain nouvelles	•	•	•	•	•	•
Versailles r. d.	•	•	•	•	•	•
Ouest	1008 75	1010 ••	1005 ••	1005 ••	1000 ••	1000 ••
D° (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
Paris à Orléans	•	1025 ••	•	•	•	1025 ••
D° (Nouvelles 1848)	•	•	1025 ••	•	•	1025 ••
D° (Nouvelles 1852)	310 ••	310 ••	340 ••	305 ••	300 ••	300 ••
D° (Nouvelles 1854)	310 ••	316 ••	310 ••	306 75	•	300 ••
Paris à Rouen	•	•	•	•	•	•
D° (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
Rouen au Havre	[illegible]	•	985 ••	•	•	•
D° (nouvelles)	•	1150 ••	•	•	•	•
Grand-Central	291 25	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••
Rhône et Loire	•	•	497 50	•	•	•
D° 3 0/0	•	•	300 ••	300 ••	300 ••	290 ••
Strasbourg à Bâle nouvelles	500 ••	•	•	500 ••	400 ••	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 17 au 23 novembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	17	18	20	21	22
Nord	891 •• à 815 ••	[illegible]3 •• à 8[illegible] ••	827 50 à 842 50	831 •• à 837 50	825 •• à 837 50
Paris à Strasbourg	770 •• à 775 ••	770 •• à 775 ••	770 •• à 775 ••	760 •• à 775 ••	770 •• à 775 ••
Orléans	1120 •• à 1140 ••	1125 •• à 1150 ••	1125 •• à 1150 ••	1125 •• à 1140 ••	1100 •• à 1150 ••
Paris à Rouen	900 •• à 930 ••	900 •• à 925 ••	910 •• à 925 ••	875 •• à 925 ••	875 •• à 925 ••
Rouen au Havre	530 •• à 531 25	530 •• à 531 25	525 •• à 535 ••	525 •• à 535 ••	520 •• à 535 ••
Lyon	935 •• à 955 ••	955 •• à 960 ••	950 •• à 960 25	950 •• à 9[illegible]4 25	9[illegible]8 25 à 962 50
Ouest	•	•	•	•	•

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
[illegible] act.	501	150	Carmaux ... [illegible]	1.600	565	Voitures (Compteurs)	500	•	Omnibus (Hirondelles)	1000	•	Générale ... Mar. [illegible]	12.000	[illegible]
Caisse des ch. de fer	501	503	Charbonnages belges	500	401	Fers galvanisés	500	350	— orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ... d°	5000	10 000 b.
Aire à la Bassée	3000	7.001	Pont-du-Loup ... Houil.	1000	240	[illegible]	500	•	— Tricycles	500	475	Union des Ports d°	5000	12 000 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Centre-de-Flenu	1000	[illegible]	Télégraphe sous-marin	25	24	— Batignolaises	1000	775	Mélusine ... d°	2000	15 000 b.
Sambre à l'Oise	1000	765	Bras-sec ... Charbon	1/8400	300	Gaz anglais ... Paris.	2750	[illegible]	Compagnie générale	500	575	Sécurité ... d°	5000	22 000 b.
Sambre française	1 610	1300	Portes et Sénéchas	1/2400	300	— français ... Paris.	500	[illegible]	Lutecienne	500	630	Sauvegarde ... d°	5000	8 000 b.
Cie générale des Eaux	300	307 50	Layon et Loire	1/1600	400	— [illegible]	1000	1175	Sylphide	500	510	Océan ... d°	5000	25 000 b.
Eaux d'Auteuil	1000	900	[illegible] n.-p.	1000	510	— Lacarrière. Paris	500	[illegible]	[illegible]	500	135	Chambre ... d°	10 0	22 000 b.
Vieille-Montagne	61	[illegible]	— act. n.-p.	•	170	— Belleville	501	1150	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... d°	1000	14 000 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1100	Azincourt ... Charbon	1/1500	1000	— Nord. Batignolles	500	[illegible]	Essonne (papeterie)	1000	•	Vigie ... d°	2000	10 000 b.
Stolberg ... Zinc.	375	465	Bastennes ... Asph.	1000	225	— Ouest ... Passy.	500	875	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	[illegible]
Silésie ... Zinc.	375	330	Seyssel angl. ... Asph.	125	41	— Est ... Vincennes.	500	•	Le Siècle	remb.	400	Générale ... d°	5000	[illegible]
Eschweiler ... Zinc.	750	600	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon.	250	[illegible] 75	Union ... d°	5000	4 000 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1340	Aveyron ... Forges	3000	[illegible]	— Calais	1000	900	Palais de l'Industrie	100	113 75	France ... d°	5000	24 000 b.
Tenès ... Cuivre.	[illegible]	41 50	Maubeuge ... Forges	500	453	— Amiens	500	401	Glaces de St-Gobain.	7 000	[illegible]	Phénix ... d°	1000	[illegible]
Mouzaïa (Alger)	100	43	Alais ... Forges	3000	[illegible]	— Versailles	1000	435	— de [illegible]	[illegible]	[illegible]	Providence ... d°	[illegible]	20 000 b.
[illegible]	101	41	Châtillon ... Forges.	500	[illegible]	— [illegible]	501	70	— d'Oignies	1000	[illegible]	Urbaine ... d°	5000	6 000 b.
Loire anc. act.	[illegible]	675	Herserange ... Forges.	500	65	— Cie centrale	500	•	— d'Aix-la-Chapelle	[illegible]	[illegible]	Confiance ... d°	1000	5 000 b.
Loire nouv. act.	[illegible]	[illegible]	Monceaux ... Forges.	1000	1125	Mess. imp. serv. mar.	2000	850	Lits [illegible]	500	[illegible]	Soleil ... d°	[illegible]	10 000 b.
Montrambert	[illegible]	225	Provence ... Forges	1000	1100	— Voitures	1000	[illegible]	— [illegible]	500	515	Nord ... d°	1000	10 000 b.
Saint-Étienne	[illegible]	125	Loire et Ardèche Forg.	1000	5250	— Caillard	1000	[illegible]	— [illegible]	•	500	Globe ... d°	500	pair
Rive-de-Gier	[illegible]	270	[illegible] ... Forges.	1000	900	Gondoles parisiennes	[illegible]	140	— Gamaches	500	[illegible]	Nationale ... Vie.	5000	43 000
Grand'Combe	1/2400	900	Puteaux ... Usine.	750	900	Omnibus (Entr. gén.)	1000	[illegible]	[illegible] ... Valenges	500	270	Générale ... d°	7500	65 000
Haute-Loire. Charbon.	500	[illegible]	Cail ... Usine.	500	710	— ch. de fer	500	215	Herbet ... Sucrerie.	500	500	Union ... d°	1000	7 000
Blanzy ... Charbon	500	350	Cavé ... Usine.	250	250	— Favorites	100	[illegible]	Scarpe ... d°	250	215	Phénix ... d°	5000	3 600

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 2

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 743. 13e ANNÉE. — N° 48. SAMEDI, 2 DÉCEMBRE 18[illegible]

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

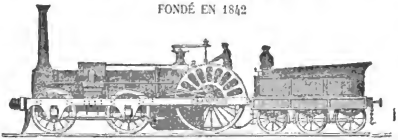
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger........	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

LE DUC DE MOUCHY.

Une grande existence vient de s'éteindre : M. le duc de Mouchy est mort le 25 novembre 1854, à l'âge de 45 ans.

Le duc de Mouchy était de cette famille des Noailles illustrée par une succession de services rendus à la France. La plus brillante existence était assurée à M. le duc de Mouchy, maître d'une grande fortune. Mais il avait préféré le travail à l'oisiveté, et il avait compris que si ses ancêtres avaient servi la France dans la guerre ou dans le gouvernement de l'Etat, il y avait aussi de l'honneur à la servir dans l'industrie, dont le développement est le but essentiel des nations modernes. M. de Mouchy s'était donc voué à l'étude des questions matérielles. Forcé par les affaires mêmes de toucher à la politique, la modération de son caractère, la rectitude de son esprit, l'avaient préservé de l'esprit de parti. A une époque où il lui eût été si facile d'entrer dans les conseils de l'Etat, il s'était fait simple serviteur de l'utilité publique, en consacrant toute son activité à l'établissement des principales lignes de chemins de fer. M. le duc de Mouchy était l'un des fondateurs et devint le président de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux. Il était administrateur du chemin de fer du Nord et du Crédit mobilier.

A propos de cette dernière institution, il n'est pas sans intérêt de rappeler qu'un aïeul du duc de Mouchy, le duc de Noailles, surintendant des finances sous la régence, donna sa démission lors de la création de cette fameuse banque de Law, qui contenait en germe, pour le développement de l'industrie, l'institution moderne du Crédit mobilier. La différence des temps et des hommes qui dirigeaient l'institution explique la différence de conduite de M. le duc de Noailles et de M. le duc de Mouchy et les justifie tous deux. Nul n'ignore que si le célèbre Écossais eût limité son système à la création d'une banque de circulation, il n'eût parfaitement réussi ; mais il y eut développement exagéré et abus d'une idée juste, et ce fut là sans doute ce qui effraya avec raison M. le duc de Noailles. M. le duc de Mouchy, au contraire, vit la puissance de l'institution, et comprit que si elle ne déviait pas, elle exercerait l'influence la plus heureuse sur l'avenir de l'industrie française.

On sait combien ont été pénibles les débuts de l'industrie des chemins de fer. Il a fallu faire quelque violence aux habitudes du pays et surtout de l'administration publique pour créer cette nouvelle et si abondante source de richesse publique et privée. Aujourd'hui, on ne connaît les chemins de fer que par leurs grands résultats, par les heureux changements qu'ils ont introduits dans la vie du pays, par la magnificence et la hardiesse de leurs travaux, par l'abondance de leurs revenus. Cette situation brillante fait oublier de rudes commencements. Mais ceux qui ont, comme nous, connu M. de Mouchy dans ces temps d'épreuves, se rappellent que son intelligence avait prévu l'avenir des chemins de fer, et que toute son ambition était de hâter la réalisation de cet avenir. Tous ceux qui l'ont vu à l'œuvre dans l'entreprise, alors si difficile, du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, se souviennent que ce grand seigneur apportait à la défense des intérêts qui lui étaient confiés autant de zèle, de persévérance et d'habileté que ceux de ses collègues qui avaient acquis la plus grande expérience des affaires.

La carrière politique de M. de Mouchy a été pour tous un bel exemple, un noble enseignement. Entré à l'Assemblée constituante, en 1849, comme représentant le département de l'Oise, il fut promptement remarqué et

toujours écouté avec la faveur que lui méritaient la bienveillance si parfaite de son caractère et la supériorité de son esprit. Il comprenait que la France dans les temps de crise a besoin de compter sur ses enfants; c'est ce sentiment qui l'amèna à l'Assemblée législative.

L'empire fut une nouvelle occasion pour M. le duc de Mouchy de prouver son dévouement au pays. Il sentait la nécessité de l'union de toutes les grandes situations pour résister aux mauvaises passions déchaînées par le socialisme. A la force vive et énergique des classes populaires, représentées par le nom de Napoléon, il voulut joindre la force des intérêts traditionnels représentés par l'ancienne aristocratie. Nul plus que lui n'était propre à servir de trait d'union entre le passé et le présent, et à fonder ainsi l'avenir. Sous ce point de vue, l'Empereur a fait en M. le duc de Mouchy une grande perte, qui, nous n'en doutons pas, doit être vivement sentie.

M. le duc de Mouchy laisse une veuve et deux enfants. Les fils de M. le duc de Mouchy sont encore trop jeunes pour remplacer leur père ; mais lorsque l'histoire leur apprendra tous ses mérites, tous les services qu'il a rendus, ils sentiront leur âme s'élever à la hauteur de sa mémoire, et ils auront pour la France les nobles et grands sentiments qui ont animé le cœur de leur père.

J. MIRÈS.

Les Chemin de fer et Houillères de Portes et Sénéchas (Gard)

Nous rappelons à nos clients et abonnés que sous peu de jours aura lieu la clôture de la souscription des actions de la Société des chemin de fer et houillères de Portes et Sénéchas. Nous regretterions beaucoup qu'une négligence empêchât nos clients et amis de participer à cette entreprise, qui par suite de la pratique et d'un examen plus approfondi, nous paraît chaque jour plus avantageuse et plus brillante.

J. Mirès.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le Parlement anglais est convoqué d'urgence pour le 12 décembre.

L'époque de la réunion du Corps législatif français a été également avancée d'un mois ; un décret la fixe au 26 décembre.

Les motifs que les journaux anglais assignent à la convocation hâtive du Parlement sont la nécessité d'obtenir les autorisations nécessaires pour envoyer au dehors les régiments de milice, et pour se procurer par voie d'emprunt ou autrement les ressources financières exigées par la continuation de la guerre.

Des motifs de même nature ont dû, suivant toute apparence, décider la convocation du Corps législatif français.

Les deux mesures ont été également bien accueillies des deux côtés du détroit. La nation anglaise comme la France sont également décidées à tous les sacrifices que comporte l'œuvre de pacification qu'elles ont entreprises avec maturité, conduite avec honneur et gloire, et qu'elles termineront avec l'aide de Dieu, de manière à assurer le repos du monde.

— La bourse s'est assez bien comportée cette semaine. Le mouvement de réaction contre la baisse a commencé vendredi, s'est continué pendant plusieurs jours, et nous avons maintenant des cours raisonnables qui offrent encore des placements de 6 1/2 à 7 0/0 aux capitalistes.

Voici la comparaison des plus haut et plus bas cours de nos différentes valeurs à la bourse de Paris, pendant les mois de novembre 1853 et 1854.

Plus haut et plus bas cours comparés. — Novembre 1853 et 1854.

VALEURS.	PLUS HAUT				PLUS BAS				Différence ent. le plus haut et le plus bas cours de novemb. 1853	Différence ent. le plus haut et le plus bas cours de novemb. 1854
	novemb. 1853	novemb. 1854	Différence du cours 1854 sur le cours 1853. plus.	moins.	novemb. 1853	novemb. 1854	Différence du cours 1854 sur le cours 1853. plus.	moins.		
Rente 3 0/0. . . .	74 75	75 40	» 65	» »»	73 25	68 80	» »»	4 45	1 50	6 60
Crédit foncier. . .	560 »	580 »	20 »»	» »»	550 »	570 »	20 »»	» »»	10 »	10 »
Crédit mobilier. .	727 »	785 »	58 »»	» »»	685 »	660 »	» »»	25	42 »	125 »
Saint-Germain . .	845 »	717 50	» »»	127 50	750 »	625 »	» »»	125 »	95 »	92 50
Orléans	1170 »»	1210 »	40 »»	» »»	1142 50	1117 50	» »»	25 »	27 50	92 50
Rouen.	1045 »	985 »	» »»	60 »»	1000 »	997 50	» »»	2 50	45 »	77 50
Havre	500 »»	560 »	60 »»	» »»	477 50	502 50	25 »»	» »»	22 50	57 50
Nord.	870 »»	877 50	7 50	» »»	842 50	820 »	» »»	22 50	27 50	57 50
Est ancien	945 »	842 50	» »»	102 50*	807 50	760 »	» »»	47 50*	37 50	82 50
Est nouveau . . .	» »	655 »	» »»	» »»	» »	607 50	» »»	» »»	»	47 50
Lyon.	912 50	1055 »	142 50	» »»	892 50	930 »	37 50	» »»	20 50	125 »
Méditerranée. . .	762 50	883 75	121 25	» »»	720 »	810 »	90 »»	» »»	42 50	73 75
Midi.	602 50	625 »	22 50	» »»	575 »	565 »	» »»	10 »»	27 50	65 »
Ouest	700 »	670 »	» »»	30 »»	680 »	610 »	» »»	70 »»	20 »	60 »
Versailles r. g. . .	330 »	320 »	» »»	10 »»	325 »	305 »	» »»	20 »»	5 »	15 »
Caen à Cherbourg.	595 »	525 »	» »»	70 »»	577 50	492 50	» »»	85 »»	17 50	32 50
Grand-Central . .	520 »	530 »	10 »»	» »»	505 »	500 »	» »»	5 »»	15 »	30 »
Genève.	525 »	535 »	10 »»	» »»	480 »	500 »»	20 »»	» »»	45 »	35 »
Bordeaux à la Teste.	260 »	242 50	» »»	17 50	220 »	235 »	15 »»	» »»	40 »	7 50
Dieppe.	330 »	285 »	» »»	45 »»	320 »	280 »	» »»	40 »»	10 »	5 »
	» »	» »	» »»	» »»	» »	» »	» »»	» »»	»	»
	» »	» »	» »»	» »»	» »	» »	» »»	» »»	»	»

(*) En novembre 1853 les actions de l'Est se négociaient encore avec leurs droits aux actions nouvelles; pour comparer les deux époques, il faut donc ajouter, au prix des anciennes actions de l'Est pour 1854, la prime qu'obtiennent les nouvelles actions.

— Le *Moniteur* a publié cette semaine un décret portant concession d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier les mines de houille de Montieux au réseau du chemin de fer Grand-Central, section du Rhône à la Loire.

— Les recettes des chemins de fer que nous publions cette semaine continuent à présenter pour les principales lignes des augmentations sur la semaine correspondante de 1853. Le progrès est surtout remarquable pour les marchandises, car il y a généralement un peu de faiblesse sur les voyageurs.

Voici le classement des différents chemins, par ordre d'amélioration des recettes kilométriques.

Augmentations.

Grand-Central,	28.2 0/0.
Nord,	20.6 0/0.
Est ancien,	18.0 0/0.
Orléans,	15.7 0/0.
Lyon,	9.6 0/0.
Méditerranée,	7.7 0/0.
Versailles r. d.,	4.0 0/0.
Rouen,	3.0 0/0.

Diminutions.

Versailles r. g.,	2.0 0/0.
Havre,	7.3 0/0.
Ouest,	9.1 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

P. S. — Un discours ambigu du roi de Prusse et des embarras de liquidation ont amené un peu de baisse aujourd'hui. Il n'est pas probable que ce nouvel accès de faiblesse soit de longue durée.

Concession d'un chemin de fer particulier

Des mines de Montieux au Grand-Central.

Par décret du 24 novembre, inséré au *Moniteur* du 28, il est fait concession à la Compagnie concessionnaire des mines de houille de Montieux (Loire), d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier lesdites mines au chemin de fer Grand-Central, section du Rhône à la Loire.

Nous avons déjà enregistré une première fois, dans notre numéro du 11 novembre, la concession d'un embranchement destiné à relier une usine de sucre à une grande ligne de chemin de fer; aujourd'hui c'est d'une mine de houille qu'il s'agit. Le principe de la concession d'embranchements particuliers se trouve donc admis définitivement par l'administration supérieure. Nous nous en félicitons pour l'industrie, puisque la question des transports est pour elle une question vitale; nous nous en félicitons aussi pour les chemins de fer à grandes distances, qui recevront de tous ces embranchements une alimentation régulière et toujours croissante.

Le petit chemin de fer de Montieux, dont la longueur est seulement de 460 mètres, est destiné pour longtemps sans doute à ne servir qu'à l'exploitation des houillères appartenant aux concessionnaires, c'est pourquoi le cahier des charges ne renferme pas de tarifs; néanmoins, l'administration supérieure s'est réservé le droit d'en établir un s'il arrivait que des transports autres que ceux des concessionnaires étaient proposés. Le cahier des charges ne détermine pas non plus le poids des rails; le soin de le fixer est laissé à l'administration.

Une ordonnance royale de 1835 avait déjà autorisé la construction de l'embranchement de Montieux; les délais d'exécution, fixés à deux ans par cette ordonnance, étant expirés sans que les concessionnaires eussent rempli leurs engagements, l'autorisation s'est trouvée nulle, et il a fallu un nouveau décret pour conférer à la Compagnie le droit d'exproprier les terrains qui lui sont nécessaires et qu'elle n'a pu acquérir à l'amiable.

Voici le texte du décret du 24 novembre et celui de la convention signée par M. le ministre des travaux publics.

AD. BLAISE (des Vosges).

Décret relatif à la concession du chemin de fer des mines de Montieux au chemin de fer Grand-Central (section du Rhône à la Loire).

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, celle du 15 juillet 1845;

Vu la convention passée le 24 novembre 1854, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et M. Alexandre Gervais, correspondant des concessionnaires de la houillère de Montieux, dûment autorisé à l'effet de la présente convention; ladite convention ayant pour objet l'exécution d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les mines de Montieux (Loire) au chemin de fer Grand-Central (section du Rhône à la Loire);

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu le certificat délivré le 16 novembre 1854 par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de sommes et valeurs représentant un cautionnement de 2,000 francs;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Article 1er. Est approuvée la convention passée le 24 novembre 1854 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Société des mines de Montieux.

En conséquence, les conditions qui y sont stipulées, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge de ladite Société, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 24 novembre 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-quatre, et le vingt-quatre novembre :

Entre le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part;

Et M. Alexandre Gervais, correspondant des concessionnaires de la houillère de Montieux, dûment autorisé à l'effet de la présente convention, par décision en date du 4 septembre 1854, ci-annexée, et signée par MM. Stern, banquier; Sarchi, agent de change, et Guignon, ancien conservateur de l'Imprimerie impériale, tous domiciliés à Paris, et membres du conseil d'administration de la Compagnie des mines de Montieux,

D'autre part;

A été convenu ce qui suit :

Article 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la Société de la houillère de Montieux :

Un chemin de fer d'embranchement, destiné à relier les mines de Montieux (Loire) aux voies du chemin de fer Grand-Central (section du Rhône à la Loire), et ce aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. Ladite Société s'engage à exécuter entièrement à ses frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

Art. 3. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. MAGNE.

Approuvé :

GERVAIS,

Correspondant des concessionnaires de Montieux.

Chemins de fer du Midi.

Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne est à peine ouvert jusqu'à Dax, que déjà son influence se fait sentir dans le pays qu'il traverse.

Un journal annonce que M. Saint-Guilly, entrepreneur de travaux publics, à Pau, a adressé à M. le préfet des Basses-Pyrénées une demande en concession d'une mine de lignite, située dans les communes d'Andoins et de Limendous, arrondissement de Pau; l'étendue de cette concession serait de 581 hectares 87 ares. Les produits de l'exploitation seraient livrés à la consommation tels qu'ils proviennent de la mine, sans autre préparation qu'un séchage à l'air.

Cette demande ne sera pas la seule, on peut en être assuré. Les anciens moyens de communications laissaient sans exploitation possible un grand nombre de richesses naturelles que les chemins de fer vont féconder.

La part du chemin du Midi dans cet œuvre d'utilité générale sera d'autant plus grande, qu'il y a moins de fait et plus à faire dans les contrées qu'il dessert.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Voici comment la *Guyenne*, journal qui se publie à Bordeaux, rend compte de l'ouverture du chemin de fer du Midi, de Lamothe à Dax :

L'ouverture de la section de Bordeaux à Dax a eu lieu dimanche dernier, à 11 heures du matin. Peu de voyageurs se sont rendus à Dax, ou sur la route, par les trains des premiers jours, l'autorisation de la mise en exploitation de cette ligne, accordée par le ministère, n'ayant été connue des habitants de Bordeaux que dans la matinée du 12 du courant.

Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne utilise celui de la Teste jusqu'à Lamothe, puis, entré dans les grandes landes, il s'arrête provisoirement à Dax, sur la rive droite de l'Adour, en face de l'église Saint-Paul, après avoir laissé sur le côté oriental le pays d'Abret, et du côté occidental, en deçà des dunes, les étangs de Cazau, de Biscarosse et de Saint-Julien. A Marcheprime a lieu le croisement des trains de voyageurs. Le premier arrivé doit attendre là celui avec lequel il doit se rencontrer, et ce n'est qu'après la rencontre qu'ils poursuivent chacun leur route dans des directions opposées. La construction des deux voies et la pose des rails, d'après le nouveau système, sont près d'être terminées depuis Bordeaux jusqu'à Lamothe.

Avant d'arriver à Dax, entre la grande route de Bordeaux à Madrid et la voie ferrée, on distingue le couronnement d'un chêne aux proportions gigantesques, derrière lequel se dessine l'aiguille du clocher de l'église de Pouy. Cet arbre, qui compte plusieurs siècles d'existence, est celui où le grand et saint apôtre de l'humanité, Vincent de Paul, s'abritait alors qu'il gardait les brebis! L'immensité de ses rameaux et les accidents du terrain dérobent à la vue des voyageurs l'élégante chapelle grecque, que les Lazaristes font construire non loin de l'humble chaumière où le sublime fondateur des filles de la charité a reçu le jour.

La gare d'arrivée est située dans le faubourg de St-Paul-lès-Dax, tout près du quartier du Commerce, appelé *Sablar*.

Dax serait une ville assez agréable, si elle était mieux éclairée, si ses rues étaient moins boueuses et si ses promenades aux abords du chemin de fer étaient autre chose que des cloaques. Toutefois ses eaux thermales à 55 degrés, son marché du vendredi, où se portent et se vendent tous les produits des grandes landes, ont donné à ce chef-lieu d'arrondissement une réputation méritée, dont les habitants ont le droit de s'enorgueillir, et qui va être régénérée par la nouvelle voie de communication.

Quant à la construction du chemin de fer, il n'en existe aucun qui ait été fait dans de meilleures conditions que celui de Bordeaux à Dax. A partir de Lamothe jusqu'au faubourg Saint-Paul, les rails reposent sur des lits en bois de pin injecté, d'après le procédé Boucherie. Ils sont fixés par des boutons sur de fortes traverses établies sur le tuf ferrugineux ou sur du sable fortement pilonné. Là, point de tunnels ni de viaducs ; c'est à peine si, en fait de travaux d'art, on compte quelques aqueducs sous la voie et quelques ponceaux de 2 à 4 mètres de largeur, lesquels sont d'ailleurs très-solidement construits en pierres et en briques.

Partout où des tranchées ont dû être pratiquées dans les sables, les talus, dont la pente est très-douce, ont été ensemencés de pins ou d'autres arbustes et recouverts de clayons d'osier, de branchages et de feuilles de fougère en attendant que les racines se forment, pénètrent dans le sable, agglomèrent ses parties et fixent le monticule.

Le voyage de Bordeaux à Dax, dont la distance totale est de 148 kilomètres, s'effectue en quatre heures quarante-cinq minutes.

Chemin de fer de Lyon.

Le *Constitutionnel* annonce dans les termes suivants la chute d'une pile et de deux arches du pont fixe, en pierre, construit pour relier le chemin de fer de Paris, arrivant à Lyon, faubourg de Vaise, par la rive droite de la Saône, avec la gare commune de Perrache placée sur la rive gauche de la Saône, entre cette rivière et le Rhône.

« Ce matin (mercredi) à six heures, par suite d'une forte crue de la Saône, une pile du pont construit à Lyon pour le passage du chemin de fer entre le souterrain de Fourvières et la gare de Perrache, s'est affaissée, et les deux arches qu'elle supportait sont tombées. Les deux autres arches ont résisté.

» Cet accident paraît avoir eu pour cause l'encombrement d'une arche voisine par un bateau chargé de minerai, coulé à fond quelques jours auparavant. La présence de ce bateau, formant barrage, a rejeté la masse des eaux sur la pile, qui a été affouillée.

» On sait que le pont sur la Saône qui n'était pas encore entièrement terminé, ne devait être utilisé qu'à la fin de 1855, après l'achèvement du souterrain de Fourvières. La Compagnie a donc tout le temps nécessaire pour relever la pile qui vient de s'affaisser. »

Le pont sur la Saône avait été construit, comme tous les autres ouvrages du chemin de Lyon, avec un véritable luxe de précautions et de solidité; aussi les ingénieurs ont-ils peine à comprendre l'accident qui vient de se produire, et qui rappelle celui arrivé au viaduc du chemin du Centre, sur la Loire, à la sortie d'Orléans, à l'époque et par l'effet de la grande inondation de 1846, c'est-à-dire que l'un et l'autre étaient également impossibles à prévoir et à prévenir par les hommes de science.

D'après les renseignements que nous avons pris, le dommage subi par le pont de Saône ne s'était pas aggravé à la date de la seconde dépêche télégraphique. Les deux piles restées debout ont formé culée et supporté sans subir d'altération l'ébranlement causé par la chute de la pile de gauche. La crue continuelle des eaux de la Saône ne permettra pas de travailler maintenant, soit à la réédification des deux arches détruites et de la pile endommagée, soit à leur remplacement par une seule arche en fer ou en fonte qui, supprimant le nombre des piles et augmentant le débouché offert aux eaux, mettrait ainsi le pont à l'abri de tout nouvel accident.

Cette question du système à suivre ne pourra être étudiée utilement qu'après la baisse de la Saône; mais comme le souterrain de Saint-Irénée ne peut pas être achevé avant la fin de 1855, on aura toute la campagne prochaine pour mettre le pont de Saône en état de service. Le chemin de fer ne subira donc en définitive aucun arrêt dans son exploitation, ni dans l'époque de son raccordement avec la ligne de la Méditerranée.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer d'Auteuil.

Un pont en fonte, nouvellement construit au-dessus du chemin d'Auteuil pour le service particulier du château de la Muette, près Passy, s'est écroulé cette semaine sous le passage d'une voiture attelée de deux chevaux et chargée de cailloux pour l'entretien du macadam.

Cet accident doit être attribué, non pas à un vice de construction du pont, qui est placé d'ailleurs en dehors du service du chemin de fer, mais à ce que le propriétaire ou ses représentants ont mis le pont en service sans attendre que les maçonneries soutenant les fermes en fonte aient pris consistance.

C. DEVINA.

Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.

NOMINATION D'UN LIQUIDATEUR.

Suivant acte reçu par Me Turquet et son collègue, les 16, 17, 18 et 24 novembre 1854, enregistré, contenant réalisation d'une délibération prise par le comité de surveillance de la liquidation du chemin de fer de la Loire d'Andrezieux à Roanne, le 3 octobre 1854, dont un extrait délivré par le président dudit co-

mité, sur timbre à trente-cinq centimes, enregistré, est demeuré annexé à la minute de l'acte dont est extrait,

M. François-Henri-Alphonse de Beaudreuil, propriétaire, demeurant à Paris, rue du Cherche-Midi, n° 40;

M. Auguste Godard, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Cléry, n° 40;

M. François Bignon, conseiller, maître des comptes, demeurant à Paris, place du Havre, n° 16;

Tous membres du comité de surveillance de la liquidation de la Compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, fondée aux termes d'un acte reçu par Mᵉ Hailig, prédécesseur immédiat de Mᵉ Turquet, soussigné, et Thifaine-Désauneaux, notaires à Paris, le 12 mai 1841, autorisée par ordonnance royale, en date du 19 du même mois, et mise en liquidation, aux termes d'un acte reçu par Mᵉ Turquet et son collègue, notaires à Paris, les 15 et 21 février 1854;

Investis desdites fonctions de membres du comité de surveillance de ladite liquidation, et étant en nombre suffisant pour agir audit acte, le tout ainsi qu'il résulte de l'acte des 15 et 21 février 1854,

Ont arrêté les dispositions suivantes rapportées ici littéralement :

Art. 1ᵉʳ. Les fonctions de liquidateur de la Compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne se trouvant vacantes par suite du décès de M. Jean-Charles-Auguste Michelot, le comité de surveillance nomme liquidateur en remplacement dudit sieur Michelot, pour entrer en fonctions, à compter de ce jour, M. Gustave Bécourt, propriétaire, demeurant à Paris, rue Rougemont, n° 13, ci-devant secrétaire dudit comité, ici présent et qui accepte ces fonctions.

Art. 2. Il est conféré à M. Bécourt les pouvoirs les plus étendus pour arriver à la liquidation de la Société.

Pour extrait : *Signé*, TURQUET.

Chemin de fer Central suisse.

Nous trouvons dans *la Suisse*, journal qui se publie à Berne, les détails suivants sur le chemin de fer Central suisse.

« Le Conseil exécutif du canton de Berne a approuvé à l'unanimité la convention conclue à Bâle, d'après laquelle l'État de Berne s'engage à souscrire pour quatre millions d'actions *au pair* pour la partie de ce chemin à construire sur le territoire bernois, c'est-à-dire le tiers de la dépense totale. Il a proposé au grand Conseil, qui s'est réuni aujourd'hui, de ratifier cette convention, sous la réserve qu'il a faite que notamment les communes que traversera la voie ferrée souscriront au moins la moitié de ladite somme.

» La direction du chemin de fer central, et maintenant le Conseil d'administration, dans sa séance du 25, ont approuvé la convention.

» Les deux communes de Berthoud ont déjà souscrit 300,000 fr. Il y a lieu de croire que Langenthal et Herzogenbuchsée souscriront 200,000 fr., Bienne 300,000, Thoune 200,000 et Berne un million, ce qui ferait la moitié de la somme.

» La construction du chemin de fer sur notre territoire offrira des ressources assez considérables. On calcule que sur les douze millions qu'il coûtera, il en sera dépensé huit en travail, achat de terre et de bois. Beaucoup de bras inoccupés pourront être employés.

» Bien que le chemin de fer de Berne-Thoune ne soit pas encore décidé, l'Oberland a intérêt à ce qu'il soit construit jusqu'à Berne; outre la probabilité que lui offre cette construction touchant le prolongement de la voie, il trouvera une compensation vis-à-vis du chemin de fer de Lucerne qui pourrait détourner de l'Oberland bien des voyageurs. Cela explique la souscription probable de Thoune, bien que cette ville n'apparaisse pas comme directement intéressée pour le moment.

» Outre la locomotive *la Suisse*, dont nous avons annoncé l'arrivée, on a aussi maintenant la locomotive *Bâle*. On a déjà fait des courses de Bâle à Liestal. »

Dans un autre passage, le même journal ajoute :

« Ainsi que nous l'avons dit plus haut, le conseil d'administration du chemin de fer central, réuni avant-hier à Bâle, a ratifié la convention conclue entre les délégués respectifs touchant la prolongation du chemin de fer dans le canton de Berne. S'occupant principalement de ce qui concerne cette ligne, il a ensuite autorisé le directoire à mettre au concours trois lots (*Arbeitsloose*) sur la voie de Murgenthal-Berne et un lot sur la voie de Granges-Bienne aussitôt que le grand Conseil de Berne aurait à son tour ratifié la convention. Enfin il a adopté le tracé de Hindelbank à Berne.

» Il y a tout lieu d'espérer que le grand Conseil s'empressera d'accorder cette ratification. Ce chemin de fer qui traverse sur notre territoire les principales localités commerçantes et industrielles; cette construction qui va procurer du travail et des ressources à bien des gens, ce sont là de trop grands avantages pour qu'on ne les accepte pas avec empressement.

» Le convoi officiel de Bâle à Liestal a eu lieu hier et tout a bien été. »

Chemin de fer Suisse des Verrières.

Le chemin de fer concédé en 1853, par le canton de Neufchâtel, pour relier son territoire avec le chemin français de Dôle à Salins et les chemins suisses de Morge et de Berne, vient de donner lieu à des scènes déplorables dans le sein du grand conseil cantonal de Neufchâtel.

Parce que la situation générale des affaires, les complications politiques d'abord, la guerre d'Orient ensuite et la mauvaise récolte ont rendu les capitaux craintifs, et que les concessionnaires du chemin des Verrières n'ont pas trouvé le public de Paris ni celui de Londres disposés à prendre des actions, le grand-conseil, ou plutôt quelques-uns de ses membres, ont dirigé, dans un rapport public, les accusations d'avidité et d'agiotage contre des hommes simplement malheureux et paralysés par les circonstances. On a fait plus, on a fait remonter ces accusations jusqu'aux membres du Conseil d'État en fonctions l'année dernière, à l'intelligence et à l'activité desquels le canton devait d'avoir pu trouver des entrepreneurs disposés à se charger d'un chemin d'une exécution difficile, coûteuse et d'un produit incertain. Le résultat de tout cela est qu'une partie des membres grand conseil a du donné sa démission avec éclat, et que le chemin de fer est à vau l'eau.

Nous n'aurions rien dit de cette petite émeute cantonale, s'il ne nous eût paru utile de donner à messieurs de Neufchâtel un conseil d'ami. Ce n'est pas en se comportant comme ils le font, ce n'est pas après avoir refusé tout encouragement à la création des chemins de fer, en déversant l'injure et la calomnie sur des hommes courageux, actifs et entreprenants, qu'ils peuvent espérer d'en trouver d'autres. La France, malgré sa richesse, malgré les offres les plus brillantes, a été longtemps sans trouver des hommes qui osassent entreprendre ses chemins de fer, qui valaient bien, sans doute, ceux du canton de Neufchâtel; et, lorsqu'ils furent commencés, si quelques concessionnaires ont faibli sous le poids qui les accablait, sous l'influence d'une crise, elle s'est bien gardée de leur dire des injures; elle a fait mieux, elle les a secourus, aidés : subventions, garanties d'intérêt, prolongements de concession, elle a tout donné, et elle trouve maintenant le prix de ses sacrifices dans les services, chaque jour plus grands, que lui rendent les chemins de fer, dont elle a ainsi assuré la construction et l'achèvement.

Que cet exemple, s'il n'est pas trop petit pour être offert au grand canton de Neufchâtel, serve de leçon aux Catons et aux Brutus du grand conseil, s'ils veulent faire les affaires de leurs concitoyens et non celles du roi de Prusse.

La conduite des cantons de Berne, de Bâle, etc., à l'égard de la Compagnie du chemin *Central-Suisse*, est encore à recommander aux méditations des conseillers neufchâtelois.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer espagnols.

Au milieu des grandes préoccupations politiques qui dominent l'esprit public en Espagne, les questions de chemins de fer, si intéressantes pour ce pays, où il y a tant à faire, ne sont pas négligées, et nous remarquons que le gouvernement s'en occupe avec la plus vive sollicitude. Les décrets les plus urgents se succèdent : décret qui réforme le système d'inspection des différentes lignes; décret qui a pour objet la création d'une commission chargée de rédiger un projet de loi sur le chemin de fer; décret qui nomme une commission chargée d'examiner sérieusement et de revenir sur les concessions faites jusqu'à ce jour, pour proposer telles résolutions qui paraîtront justes, afin de corriger les abus et illégalités; décret qui ordonne la présentation d'un projet de chemins vicinaux et de routes aboutissant aux voies ferrées, etc.

Rien de remarquable n'est à signaler dans le mouvement des lignes en activité. Sur le chemin d'Almansa et jusqu'à Alcazar, la circulation est déjà considérable; le tronçon

d'Alcazar à Criptana, quoique terminé, n'est pas encore livré à la circulation, et l'on a repris les travaux de ce dernier point jusqu'à Socuéllamos; mais les autres sections de cette ligne sont négligées, à ce point, que le gouvernement a cru devoir diriger une instance contre la Compagnie, pour l'obliger à se conformer aux obligations du traité. Il est vrai que les derniers événements qui ont affligé la Péninsule ont paralysé les travaux sur beaucoup de points.

Nous constatons toujours avec plaisir une plus grande prospérité dans les chemins de fer de la Catalogne; la ligne de l'Est, surtout, continue à donner les meilleurs résultats.

Le gouvernement espagnol vient encore de nommer une commission d'ingénieurs, chargée d'étudier la meilleure direction à donner à la ligne qui doit rejoindre celle de Lisbonne; de son côté, le gouvernement portugais a également nommé une commission, dont les travaux doivent tendre au même but.

Ed. Malabar.

Les Forges de Commentry ET Les chemins et houillères de Portes et Sénéchas.

Nous avons publié un tableau comparatif, dans lequel les houillères de Commentry figurent comme ayant été apportées dans la fusion avec Montluçon, Fourchambault, etc., pour une somme de 12 millions.

Dans le même tableau, les houillères de Portes et Sénéchas figurent seulement pour une somme de 7,200,000 fr.

La Société de Commentry nous fait savoir que le chiffre de son apport doit être décomposé ainsi :

Houillères et matériel. . . .	10 millions.
Chemin de fer rapportant 9 0/0	2 millions.
Ensemble. . .	12 millions.

Nous nous empressons d'accueillir cette réclamation.

J. Mirès.

Signaux prévenant les rencontres de trains sur la même voie.

Nous lisons dans le *Moniteur* la note suivante, annonçant une découverte qui, si elle tient ce qu'elle annonce, rendra la circulation sur les chemins de fer d'une sûreté parfaite, en faisant disparaître la cause la plus fréquente et la plus grave des accidents :

« Dans la séance du 6 novembre dernier, M. Warin a fait connaître à l'Académie des sciences une nouvelle invention, ayant pour but de prévenir la rencontre de deux convois sur la même voie d'un chemin de fer. Voici un extrait de la note communiquée par l'auteur :

» L'invention empêche infailliblement la rencontre des convois, soit en avant, soit en arrière, en prévenant d'une manière invitable et sans le secours d'aucun homme, les convois qui seront exposés à se rencontrer sur une même voie. L'avertissement est donné par le sifflet même de la locomotive du convoi qui vient à la rencontre d'un autre, lequel sifflet est mis en action et siffle par le fait de la présence du convoi opposé.

» L'effet se produit à 1, 2 et 3 kilomètres de distance, jamais à moins de 2 kilomètres, quelquefois à 3. Ainsi, dans le cas où un convoi, parti de Paris et se dirigeant sur Strasbourg, par exemple, serait arrêté ou retardé dans sa marche par une cause quelconque, si un autre convoi suit la même voie, lorsque ce dernier convoi ne sera plus qu'à 2 kilomètres de distance du premier, le sifflet de la locomotive du second sifflera, par le fait même de la présence du premier, à 2 kilomètres; le mécanicien aura ainsi tout le temps et l'espace nécessaires pour arrêter la marche de sa locomotive.

» Si le premier convoi n'est pas arrêté, mais seulement s'il marche plus lentement qu'il ne le doit, le sifflet du second convoi sifflera encore quand il ne sera plus qu'à 1 kilomètre du premier. Le mécanicien saura, par le temps écoulé entre les deux sifflements de son sifflet, avec quelle vitesse marche le convoi qui le précède, et il pourra régler sa propre vitesse sur la sienne. Les mêmes effets se produisent dans les rencontres en avant.

» L'Académie ne produit pas, dans son compte rendu, la description du dispositif, parce qu'il ne serait pas intelligible sans le secours des figures qui l'accompagnent. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — Assemblée le 20 décembre. Délibération sur un traité intervenu entre la Compagnie du Nord et le chemin de fer de Namur à Liége.

Grand-Central. — Assemblée le 22 décembre. — Tirage d'obligations.

Stolberg. — Assemblée 18 décembre.

APPELS DE FONDS.

Lyon. — 1er janvier. Versement de 50 fr. par action, dont on déduira le coupon de 8 fr. 75 payable à la même époque.

Ouest. — Versement de 100 fr. au 5 janvier.

Services maritimes des messageries. — Il est appelé sur les actions de la seconde émission un versement de 1,250 fr. par action, lequel devra être effectué à partir du 2 janvier 1855. Il sera déduit de ce versement les intérêts à 5 0/0 sur le premier paiement de 1,250 fr. déjà effectué, soit 27 fr. 50, ce qui réduira le versement du mois de janvier à 1,222 fr. 50 par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Nord. — 1er janvier 1855, paiement de 16 50 aux actions, 7 fr. 50 aux obligations.
Dépôt des titres depuis le 5 décembre.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Havre. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

Orléans. — 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

Est. — 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles à fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

Lyon. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre. — 1er janvier, coupon de 8 fr. 75 sur les actions.

Ouest. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

Lyon a la Méditerranée. — Actions, 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

St-Germain. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

Graissessac a Béziers. — 5 octobre, intérêts à 4 0/0.

Anvers a Rotterdam. — 1 octobre, intérêts

Central de l'Italie. — 1er octobre, intérêts.

Francfort a Hambourg. 1er octobre, intérêts 3 0/0, soit 1 sh. 2 pence par action.

Services maritimes des messageries. — Il sera payé aux actions anciennes, à partir du 2 janvier prochain, un premier à-compte de 300 fr. sur les bénéfices de l'exercice 1854.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Palais de l'Industrie. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

Gaz d'Amiens. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Rouen. — 1er décembre, remboursement des obligations 1847 et 1849 sorties au tirage du 24 novembre.

ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — 15 décembre, échange des titres libérés de la dernière émission de 1854, contre des *obligations définitives*.

Grand-Central. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Chemin de fer et houillères de Portes et Sénéchas. — Emission de 24,000 parts libérées à 300 fr. Souscription chez MM. Mirès et Ce, 85, rue Richelieu.

C. Devina.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités.	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités.	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS..........	19—25 nov.	1116	753,690	666	1158	905,086	781	15.7	»
NORD...............	19—25 —	710	684,893	965	710	813,083	1,159	20.6	»
ROUEN..............	19—25 —	138	188,629	1,366	138	193,231	1,400	3.0	»
HAVRE...............	19—25 —	91	90,153	990	91	83,429	916	»	7.3
EST..................	19—25 —	783	560,574	715	847	713,477	842	18.0	»
LYON...............	19—25 —	383	425,671	1,111	507	617,856	1,218	9.6	»
OUEST { Ouest	20—26 —	124	74,204	598	212	115,099	543	»	9.1
OUEST { Versailles r. d.	20—26 —	23	16,952	737	23	17,613	766	4.0	»
OUEST { Versailles r. g.	20—26 —	17	12,091	711	17	11,878	699	»	2.0
MÉDITERRANÉE.(1)	12—18 —	294	194,050	660	294	208,826	711	7.7	»
— VALENCE	12—18 —	»	»	»	125	87,812	702	»	»
GRAND-CENTRAL ..	12—18 —	150	150,070	1,0[illegible]	150	201,443	1,343	28.2	»

(1) Ancien réseau.

De la pénétration des Chemins de fer dans les villes.

(1er article)

ANGLETERRE.

(SUITE)

NEWCASTLE UPON TYNE.

Les chemins de fer qui se réunissent dans Newcastle sont :

1° Le Newcastle and Carlisle railway. Ce chemin traverse de part en part l'Angleterre, pour ainsi dire d'une mer à l'autre, suit le cours de la Tyne jusqu'à l'ouest de Haltwishte et passe au sud de Brampton. Il fut ouvert, en partant de la station de Redhengh, près Gateshead, en 1838, et en partant de la station de Newcastle, en 1839. L'embranchement qui unit Gateshead à la station de Redbengh rencontre la ligne principale à cinq milles à l'ouest de Gateshead.

2° Le Newcastle and North Shields railway ; ce chemin, ouvert en 1839, fut prolongé en 1847 jusqu'à Tynemouth. C'est sur ce chemin que l'on rencontre les viaducs de Onseburn et de Wellington Dean, exécutés par MM. John et Benjamin Green.

3° Le Newcastle and Berwick railway, autorisé par acte du parlement en 1845 et ouvert le 1er juillet 1847. C'est pour ce chemin que la ville de Newcastle a été traversée du sud-ouest au nord-est par un immense viaduc qui fait communiquer la station centrale de Newcastle avec le chemin de North Shields. Ce dernier est emprunté sur une petite longueur jusqu'au point où le chemin de Berwick s'élance rapidement vers le nord pour atteindre l'Écosse. C'est la même Compagnie qui, réunie aux autres Compagnies des chemins aboutissant à Newcastle, a fait construire le fameux pont connu sous le nom de High Level Bridge, pour mettre en communication les chemins de fer qui s'arrêtaient à Gateshead avec les chemins partant de Newcastle. Ce pont, construit par M. Harrison, sous la direction de sir Robert Stephenson, est un monument en pierre et en fonte qui a coûté excessivement cher, et qui, par une ingénieuse combinaison, a établi une double communication entre Newcastle et Gateshead, l'une pour les chemins de fer, la seconde pour les voitures.

4° Le Newcastle and York railway, au sud de la Tyne, part de Gateshead, emprunte une partie de la jonction de Brandling jusqu'à Brockley Whins, et s'avance parallèlement au Stanhope and Tyne railway, jusqu'à Washington station ; de là, empruntant la jonction de Durham et celle de Darlington, il joint le Great Northern, par lequel il arrive à York. Ce chemin de fer fut terminé en 1838.

5° Le Brandling Junction railway, autorisé d'abord par un acte spécial du parlement et plus tard fusionné dans les Compagnies de South Shields, Sunderland et Durham railway. Cette ligne a été ouverte en 1839.

Cette courte exposition fait voir qu'en 1847 les chemins de fer qui aboutissent aujourd'hui à Gateshead et à Newcastle étaient déjà construits et que de tous ces chemins c'est le dernier, le chemin de Newcastle à Berwick, qui a traversé franchement Newcastle pour venir poser une gare centrale au foyer du mouvement industriel. En même temps, on comprend qu'avant la construction du High Level Bridge toutes ces Compagnies, séparées par la Tweed, devaient beaucoup souffrir d'un défaut de communications entre elles et qu'elles ont dû se résoudre à de grands sacrifices pour obtenir le système actuel, qui a singulièrement augmenté la vitalité de chacune. Les travaux exécutés dans la traversée de Newcastle et sur la Tweed ont coûté plus de 20 millions.

DUBLIN.

La pauvreté générale de l'Irlande s'est reflétée sur les œuvres des Compagnies de chemins de fer de ce pays. Aux abords de Dublin elles n'ont rien risqué pour pénétrer dans le cœur de la ville, et, du reste, dans cette timidité de leurs entreprises, peut-être faut-il voir autre chose qu'une conséquence de la gêne ou qu'une nécessité d'économie. Dublin tire toute sa vitalité de l'Angleterre et, par une sorte d'instinct, sa population, tournée vers les rivages du canal, semble aller chercher de ce côté ses espérances et ses plaisirs. Il n'y a, pour ainsi dire, que deux banlieues très fréquentées par la population de Dublin, Kingstown et Hawth. Les deux chemins de fer qui y mènent partent d'embarcadères assez bien situés à l'est de la ville. Les départs sur la ligne de Kingstown se succèdent à un quart d'heure d'intervalle.

Les autres chemins, le Great Southern and Western railway, le Midland Great Western railway, partent, à l'ouest de Dublin, de points fort éloignés du centre. Les Compagnies de ces chemins sentent déjà l'importance de faire leur jonction avec le chemin de Kingstown, soit au moyen d'un chemin de ceinture autour de Dublin, soit en traversant franchement des quartiers où le passage d'un railway ne rencontre pas de sérieux obstacles. Mais ces grandes entreprises, subordonnées à l'état financier des Compagnies, sont restées jusqu'à présent à l'état d'études.

EDIMBOURG.

Six chemins de fer partent d'Edimbourg :

Le North British railway, qui forme la ligne principale entre Londres et Edimbourg.

Le chemin d'Edimbourg à Glascow.

Le Caledouian railway.

Le chemin de Leith.

Le chemin de Newhaven et Granton.

Et le chemin d'Edimbourg à Dalkeith.

Les deux premiers ont une gare commune. Le quatrième et le cinquième ont également une tête commune. L'embarcadère du dernier offre peu d'intérêt ; situé au sommet d'un plateau qui domine au sud la ville, fort éloigné du centre et dans l'impossibilité d'être rapproché, cet embarcadère a été à peu près abandonné depuis que l'on a établi la jonction du chemin de Dalkeith avec le North British railway, aux environs de Portobello.

Il y a dix ans, le chemin d'Edimbourg à Glascow s'arrêtait à Maitland street, à l'ex-

trémité ouest de la ville, à l'entrée de la gorge curieuse qui sépare la vieille ville de la ville neuve, et dans laquelle s'élève le rocher qui porte le château d'Édimbourg.

A la même époque, le Caledonian railway plaça son terminus sur le bord de Lothian Road, en face du château. C'était déjà un pas fait vers le centre. Mais quand la Compagnie du North British vint établir, au cœur même de la ville, la gare de Waverley Bridge, au prix d'énormes sacrifices, l'élan fut donné et les Compagnies essayèrent toutes de joindre cette position centrale qui devait commander toutes les autres. C'est ainsi qu'au moyen de deux tunnels le chemin d'Edimbourg à Glascow vint se relier avec le North British.

Le chemin de Newhaven et Granton, avec l'embranchement de Leith, profitant de la direction au nord et du développement rectiligne de plusieurs larges rues d'Edimbourg, s'élança de la rive droite du Leith en souterrain pour atteindre, avec un plan incliné, la station centrale de Waverley, où il se relie avec le chemin de Glascow par une branche courbe à court rayon sur laquelle le mouvement des wagons se fait avec des chevaux.

C'est ainsi que les accidents les plus multipliés du sol, dans la ville d'Edimbourg et à ses abords, n'ont pu faire obstacle à cette impérieuse nécessité pour les Compagnies de se relier entre elles et d'atteindre le centre des affaires, le centre du mouvement des voyageurs. Cet exemple est frappant, et nous ajouterons que les Compagnies ne se sont pas trompées. Les banlieues d'Edimbourg sont peuplées et elles sont en rapport journalier avec la ville depuis que les relations établies ont ménagé avec le plus d'économie possible le temps et les distances.

GLASCOW.

La population de Glascow, qui n'était que de 77,000 habitants en 1804, était de 257,000 en 1841 et est aujourd'hui de 350,000 environ. Ce prodigieux développement, qui a fait de Glascow une des principales villes manufacturières de l'Angleterre, un de ses plus beaux ateliers de construction, a entraîné un développement proportionnel des chemins de fer aux abords de cette grande ville. Sur la rive droite de la Clyde, deux Compagnies rivales ont établi leurs embarcadères dans la ville même, à peu de distance l'un de l'autre. La plus ancienne de ces deux Compagnies, celle du chemin de fer d'Edimbourg à Glascow, a son embarcadère près de Georges square, la plus belle place de Glascow.

La seconde Compagnie, celle du Caledonian railway, a dû remonter un peu plus au nord pour trouver un emplacement convenable à son exploitation. Pour franchir le coteau qui domine la ville et pour ne pas entraver la navigation du canal de Forth and Clyde qui se développe sur ce coteau, les deux chemins ont dû entrer en souterrain à peu de distance de leurs points de départ; et comme les directions de ces deux chemins se coupent au point où ils passent tous deux sous le canal, et que le chemin d'Edimbourg était terminé quand on a construit le chemin du nord, il a fallu que ce dernier profitât de la hauteur qui s'est trouvée justement suffisante pour obtenir son passage au-dessous du canal et au-dessus du souterrain du chemin d'Edimbourg. Je ne pense pas qu'il existe un autre exemple d'une superposition aussi curieuse de voies de communication, et on peut juger par celui-ci de la possibilité, aujourd'hui démontrée, de surmonter toutes les difficultés dans l'art de la construction.

Sur la rive gauche de la Clyde, on voit aujourd'hui cinq railways, dont trois aboutissent aux bords mêmes de la rivière. Les Compagnies ont sagement profité de la possibilité d'établir ces chemins sans faire de trop grands sacrifices. Dans quelques années, le développement des chantiers de construction et l'extension de la ville vers le sud auraient rendu ces chemins à peu près impossibles.

La Compagnie du Caledonian railway avait songé à compléter l'œuvre des chemins de fer en réunissant ses deux gares par un chemin qui aurait traversé la Clyde et la ville dans sa partie la plus peuplée. Cette belle entreprise n'a été ajournée que par les concurrences que le Parlement a autorisées et qui ont empêché la Compagnie du Caledonian de risquer des sommes immenses sans la moindre garantie pour la sûreté de son exploitation. Ce beau projet, dont tout le monde souhaite l'exécution, sera tôt ou tard repris, et Glascow, qui présente dans sa configuration topographique plus d'un rapprochement avec Londres, suivra certainement l'exemple que la métropole lui donnera bientôt.

LONDRES.

Il n'est pas une ville pour laquelle la pénétration des chemins de fer ait plus d'importance que pour Londres.

Cette grande ville renfermait en 1851 une population de 2,400,000 habitants. L'augmentation avait été en dix ans de près de 500,000 individus. On peut donc, sans exagération, supposer cette population aujourd'hui de 2,600,000; elle dépasserait ainsi de près de 600,000 âmes la population de l'Ecosse tout entière. Cette agglomération, inouïe dans le monde entier, occupe une surface de 3,159 hectares. Or, dans cet immense développement de surface et de population que la civilisation du XIXe siècle et les progrès de l'industrie ont favorisé à un si haut degré, le cœur de cette grande réunion humaine ne s'est pas déplacé. Peu importe que les districts de l'Ouest et du Sud aient conquis sur la banlieue des surfaces quatre ou cinq fois aussi grandes que la cité, cette cité a conservé, elle, le foyer de convergence des artères, et sa vitalité n'a fait qu'augmenter en proportion de l'extension démesurée de ce grand corps dont elle est restée le cœur et le cerveau. La conséquence facile à déduire, c'est que pour arriver chaque jour à la Bourse, aux banques, à ces milliers de comptoirs qui représentent dans un faible espace toutes les nations du monde, les rues de Londres deviennent des issues trop étroites pour le flux et le reflux des populations qui s'y précipitent matin et soir.

Il y a dix ans, on pouvait encore citer la rapidité des voitures dans Londres. Aujourd'hui, dans certains moments, à certains endroits, elles ne marchent plus du tout ; l'encombrement est arrivé à un tel point, qu'il équivaut à une incarcération pour un homme d'affaires pressé, et nous savons que, dans le peuple anglais, presque tous les hommes sont pressés et hommes d'affaires.

Les chemins de fer ont-ils apporté quelque remède à ce grave inconvénient ? C'est le moment d'examiner le rôle qu'ils ont joué jusqu'ici.

Depuis longtemps, Londres est abordé sur ses deux rives par de nombreux chemins de fer, et dans leur état actuel il est remarquable de constater que les seuls chemins qui pénètrent dans la ville même sont ceux qui desservent de populeuses banlieues. Ils sont au nombre de quatre ; les deux plus anciens arrivent seuls à la Cité : ce sont les chemins de Blackwall et le chemin de Greenwich, qui a une tête commune avec le chemin de Douvres. Ce dernier arrive au pont de Londres.

Les deux autres chemins formant têtes spéciales de banlieues, sont le chemin du Eastern Counties et le South Western railway ou chemin de Southampton. Le premier a franchi, dès le principe, une partie d'un faubourg de Londres pour arriver au nord-est de la cité; son embarcadère est beaucoup moins favorablement situé que ceux de Blackwall et de Greenwich.

Le second avait placé premièrement sa tête en amont du pont du Wauxhall. Or, du pont de Londres au pont du Wauxhall, la distance est telle qu'une bonne partie du chemin était faite pour se rendre par la Tamise à Richemond et à Windsor ; la Compagnie du chemin de fer n'enlevait pas un voyageur aux bateaux à vapeur ; elle se décida à de grands sacrifices, dont elle recueille aujourd'hui le fruit. Elle a fait pénétrer sa tête de ligne le long de la rive droite de la Tamise jusqu'en face du pont de Waterloo ; la gare est à peine terminée, et on y compte maintenant le dimanche un mouvement de 153 trains, tant à l'arrivée qu'au départ (*up and down*).

Les trois grands réseaux qui aboutissent à Londres, sur la rive gauche de la Tamise, sont le Great Western, le North Western, le Great Northern. Les gares colossales que les Compagnies ont faites à ces artères principales du réseau anglais sont placées à la limite des agglomérations de squares et de quartiers neufs qui constituent Londres nouvelle. Il ne serait pas possible aux Compagnies dont je viens de parler de faire faire un pas en avant à leurs têtes de ligne vers la Cité, et c'est là ce qui les a déterminées dans ces dernières années à s'installer définitivement où elles sont aujourd'hui.

Il résulte de cette situation générale, que la cité est hors de portée, pour ainsi dire, des banlieues du Nord et de l'Ouest; que leurs voyageurs ont à faire d'immenses trajets en voiture pour arriver au centre des affaires, et qu'il existe une gêne aggravée chaque année et devenue insupportable.

On a construit, il est vrai, un chemin de

ceinture qui embrasse la ville sur la rive gauche et met en communication les chemins de fer de ce côté depuis le North-Western jusqu'au chemin de Blackwall; mais ce chemin, malheureusement établi à une trop grande distance des faubourgs, n'a pas atteint, au point de vue des voyageurs, le but que l'on s'était proposé, et il est encore plus court pour les voyageurs du Nord et de l'Ouest de traverser Londres en voiture que de parvenir à la Cité par le chemin de Ceinture et la tête du chemin de Blackwall.

On est donc revenu aux projets étudiés depuis longtemps déjà pour traverser Londres par les chemins de fer, et il est probable qu'avant peu ce difficile problème aura reçu une solution définitive.

A la fin du mois de juillet dernier, la presse anglaise rendait compte, comme il suit, de l'état d'avancement des études :

« L'avant-projet du chemin du Nord de Londres (North-Metropolitan railway), a été approuvé par un comité de la chambre des communes. Cette nouvelle et intéressante entreprise aura son point de départ à la direction générale des postes, dans Saint-Martin-le-Grand. Le chemin passera sous les rues et les routes de la métropole, dans toute l'étendue de son parcours jusqu'au terminus du Great-Western railway. A Baddington, sa longueur totale sera de quatre miles et demi. Il traversera Smithfield, longera le Fleet-Valley jusqu'à New-Road, en coupant la prison de Coldbath-Fields. Les auteurs du projet se sont mis d'accord avec les magistrats de Middlesex pour le déplacement de ces bâtiments. On doit bâtir pour le comité une autre prison qui ne sera pas à moins de six miles et pas à plus de neuf miles de Londres; la nouvelle prison contiendra 1,500 prisonniers. Sur trois miles de sa longueur totale, le chemin projeté suivra les routes ou des propriétés non bâties en souterrain, ce qui diminuera singulièrement les dépenses d'établissement de la ligne. On estime à 1 million de livres sterling (25 millions de francs), la dépense totale.

Le chemin souterrain se reliera avec le Great-Northern, le London and North-Western et le Great-Western. Les stations projetées sont rue de Victoria à Clerkenwell, King's Cross, Easton Square, Hampstead-Road, Osnaburg street, Baker street, Edgeware-Road, et en face de l'hôtel du Great-Western, avec un embranchement spécial pour cette ligne. Les trains partiront toutes les cinq minutes. Le temps du trajet pour la distance entière sera d'un quart d'heure, et les prix, quelle que soit la distance parcourue entre les points extrêmes, seront de 0 20 pour la troisième classe, 0 40 pour la deuxième et 0 60 pour la première. »

Voilà certainement un projet fort curieux, et quand on sait que M. Brunel est à la tête de l'entreprise, on doit penser qu'elle a été étudiée sérieusement et qu'elle sera menée à bonne fin. Ce projet en a bientôt fait naître d'autres, et en ce moment même, voici celui que l'on étudie.

En supposant le chemin précédent exécuté, on s'est demandé pourquoi le chemin s'arrêterait à l'hôtel des Postes. On a pensé qu'il fallait le prolonger au sud, lui faire traverser la Tamise, le relier avec les grands terminus de London-Bridge et de Waterloo-Bridge, vivifier ainsi toute cette rive droite de la Tamise qui se trouve aujourd'hui dans un état d'infériorité marquée, par rapport au commerce et à la valeur foncière de la rive gauche. On profitera de ce passage de la Tamise par un chemin de fer pour adjoindre à ce pont un nouveau passage pour les voitures, comme on l'a fait à Paris au pont de Bercy. Enfin on fera partir de la tête du pont du côté de la rive droite, une ligne directe et spéciale pour le palais de Sydenham. Cette merveille sera alors, et seulement alors, à la portée du peuple anglais et surtout des populations des banlieues du Nord et de l'Ouest.

Ces projets gigantesques ne sont pas les seuls à l'étude: il y a longtemps qu'il est question de mettre les quartiers aristocratiques du West-End en rapport avec le chemin de Windsor et de Richemond, partant de Waterloo-Bridge, et maintenant que le palais de Sydenham influence toutes les spéculations dans lesquelles il s'agit des plaisirs et du mouvement de la population de Londres, ce projet, auquel on a donné successivement un point de départ à Charing-Cross, et plus récemment derrière Westminster, comprendrait une ligne directe du West-End à Sydenham.

Il n'est pas douteux que le jour où la paix sera signée, ces grandes conceptions seront bien près d'être exécutées, parce qu'elles sont en parfaite harmonie avec les besoins actuels, parce que la spéculation ne hasarde rien dans des entreprises dont le succès est assuré par le déplacement toujours croissant des populations toujours croissantes elles-mêmes.

Résumons cette revue rapide des chemins de fer anglais en disant : qu'aujourd'hui toutes les grandes villes du Royaume-Uni sont pourvues de gares centrales qui donnent au mouvement journalier des voyageurs les plus grandes facilités, qui font réaliser en faveur du commerce et de l'industrie de grandes économies de temps et d'argent; que la situation exceptionnelle de Londres cessera bientôt, et que les faits qui se sont passés en Angleterre doivent servir d'avertissement pour tous les pays dont l'avenir n'est pas encore complétement engagé. Ce serait le moment d'examiner la situation des chemins de fer aux abords des grandes villes de France. Nous traiterons cette importante question dans un autre article, si celui-ci obtient un moment d'attention de la part des hommes qui se préoccupent de l'avenir de nos grandes entreprises de chemins de fer et de leur influence sur le développement et le bien-être des populations.

Paris, le 15 novembre 1854.

BASSOMPIERRE SEWRIN,

Ingénieur des ponts et chaussées, Ingénieur principal à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Nécrologie.

M. Etienne-François Genissieu, chevalier de la Légion d'honneur, ancien syndic gérant de la Compagnie des Fonderies et Forges de la Loire et de l'Ardèche, est décédé au château de Magneux (Loire), le 17 novembre 1854, dans sa soixante-septième année.

M. Genissieu était une véritable notabilité industrielle, et la France perd en lui l'un de ses fils les plus distingués.

Forges.

SAINT-DIZIER. — 23 novembre.

En Angleterre, les cours de la fonte, fermés la semaine dernière avec 2 fr. 50 de baisse, ont cloturé samedi à 87 fr. 50, soit une réduction de 10 fr. en huit jours. La basse sur les fers a fait un bond plus prononcé; la cote porte 25 fr. de moins.

A Saint-Dizier, la position se soutient avec peu de changement. La plupart des échantillons sont d'une vente courante aux prix raisonnés précédemment: fers laminés, 320; fer battus, 330.

La fonte pour affinage a été recherchée. On nous donne connaissance de divers marchés à 150 et à 152 50, dont la livraison doit être faite avant le mois de janvier. La fonte pour fusion reste à 187 50.

FRANCHE-COMTÉ.

Foire des maîtres de forges.

Besançon, le 17 novembre 1854 :

Le cours des fontes est resté au même prix, soit 230 fr. les 1,000 kil. pris à l'usine, pour les premières marques. Mais le marché a été languissant, non point par suite d'un changement dans l'état général des affaires industrielles, mais par des circonstances particulières. Beaucoup d'acheteurs, et des plus importants, étaient absents; ceux des Vosges notamment n'avaient pu venir, à cause des ventes de bois d'Epinal qui se sont faites le 16. Les affaires se traiteront par correspondance.

PARIS.

Les prix des fers et des fontes se conservent fermes comme précédemment. L'état de la vente, comparé à celui de la semaine précédente, s'est généralement amélioré. Les cours sont invariables à 330 fr. les fers de fonte au coke, 340 fr. ceux de fonte au bois; en entrepôt, 10 fr. de moins sur commande.

La fonte est bien tenue, malgré les bons prix de Glascow; l'entrepôt est faible, ce qui contribue à cette bonne position. Le stock, au 1er novembre, est de 4,804 quintaux; il était de 10,026 au 1er octobre, ce qui constitue un enlèvement de 5,222 quintaux pendant le mois écoulé.

Il y a une réduction à noter sur tous les entrepôts. Voici la situation au 1er de ce mois, d'après le relevé publié par l'administration des douanes: Marseille, 36,190 quint.; Bordeaux, 2,647; Nantes, 5,570; Rouen, 4,307; le Havre, 4,724; Dunkerque, 1,986; Paris, 4,804; autres, 5,887 quint. métr.

Cuivre. — La demande est modérée, les détenteurs tiennent ferme.

A Hambourg, ce métal est demandé; l'approvisionnement est très-réduit, et, par conséquent, les prix sont fermes.

Il n'y a rien de saillant à Paris; les prix ont peu varié. Le mineral Corocoro s'est opéré à 325 et 327. La cote de Bordeaux est comme suit: Corocoro en barres, 315 320; mineral, 295 305; Coquimbo en barres, 295 300; pour chaudronnerie, 290 297 50, dédoublage vieux, 280 290.

Etain. — Les dernières nouvelles de Rotterdam (18 novembre) annonce que le prix de 67 fl. 1/2 se soutient mal; les détenteurs offrent sans être acceptés. Les affaires se sont aussi ralenties à Amsterdam; les prix sont sans changement.

A Londres, l'étain s'est légèrement amélioré; la demande a porté plus particulièrement sur le Détroit.

L'article est bien tenu à Paris: anglais, 300, 305; Détroits, 300, 305; Banca, 310.

Plomb. — La hausse rapide dont ce métal était favorisé s'est arrêtée cette semaine; à Marseille, les marchés se sont effectués à 52 fr. 75, en baisse de 25 cent.

La demande du plomb sur la place de Londres est meilleure; des prix plus élevés ont été réalisés, néanmoins la cote est la même.

En plomb d'Espagne et de France, on a payé, à Paris, 67 fr.

Zinc. — Les avis de Hambourg, en date du 17 portent que les affaires sont calmes, comparativement au mouvement de la semaine dernière; 43,000 quint. disponibles ont changé de main, depuis huit jours à mb. 15 3, 15 6; un lot de 1,000 quint. disp. à livrer mi-décembre s'est traité à 15. 6 1/2.

Ce métal à Londres a été l'objet de quelques transactions aux prix de la semaine dernière.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 19 novembre :

Les affaires sur toutes les sortes sont très-lourdes et nous avons à noter une nouvelle baisse énorme. Les fers en barres se vendent 25 fr. la tonne de moins sur les prix de la dernière cote. Il est encore très-probable que les cours de ce jour ne se maintiendront pas. Les gueuses d'Ecosse sont tombées à 67 fr. 50 pour les numéros mélangés, rendues à bord à Glascow.

Cote actuelle: Barres du Staffordshire, 287 f. 50 à 325; id du pays de Galles, 250; id en route, 212 50 à 218 75; ordinaires dans le pays de Galles, 193 75; verges à clous dans le pays de Galles, 275 fr.; tôle simple du Staffordskire, 206 fr. 25 à 350.

Glascow, 18 novembre :

Presque toutes les affaires se traitent au comptant, conséquemment au détriment des prix: les acheteurs n'opèrent qu'en grande baisse. Les cours ont flotte, mais ils donnent à présent une différence en moins de 7 fr. 50 sur les cours de samedi dernier; le marché est encore en voie de baisse.

On cote: numéros mélangés, 87 fr. 50; n° 1, bonnes marques, 89 fr. 35; n° 3, 86 fr. 25; Gartsherrie, n° 1, 91 fr. 25 à 92 fr. 50; n° 1, américain, 90 fr. 60 à 91 fr. 88.

L'exportation de la fonte pendant la semaine qui finit le 11 novembre, a été de 4,140 tonnes.

Birmingham, 18 novembre :

Les usines ne sont pas en aussi grande activité. Les prix ont peu varié, cependant nous remarquons un marché de tôle à 225 fr. La demande de mine est diminuée. Dans Yorkshire, les fontes ont subi une baisse. Les rails et les cercles sont assez recherchés.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 18 novembre :

Le charbon est sans variation avec tendance à la hausse. Le coke vaut 25 fr. les 1,000 kil. On démolit par ordre du ministre de la guerre, plusieurs fours à coke établis dans le rayon de la forteresse.

Cours du fret: La Villette, 15 fr.; Rouen, 16 fr. 75; Amiens, 14 fr.; Reims, 14 fr. Les bateaux vides font toujours défaut.

La fonte d'affinage reste à 41 fr. On a proposé à l'un de nos grands établissements, qui fournit de la bonne fonte, un marché de cinq millions de kil. à 40 fr. 50. Ce prix n'a pas été accepté. La fonte de moulage reste ferme, le n° 1, à 46 fr. 50; n° 2, 45 fr. 50; n° 3, 44 fr. 50.

Les fers fendus mêlés ordinaires, pour clous, se cotent à 95 à 98 fr. les 1,000 livres, suivant l'importance des marchés.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

CORRESPONDANCE.

M. A. B., à Bruges. — N° 1, environ 30 0/0. — — N° 2, oui. — N° 3, sécurité entière.

M. R. S., à Savernes. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, mauvais. — N° 4, non. — N° 5, oui.

M. L. G., à Commentry. — N° 1, cet arbitrage est très-mauvais, l'opération inverse serait presque meilleure. — N° 2, oui avec les titres. — N° 3, sans titre, abstenez-vous

M. N. Y. — N° 1, sécurité entière. — N° 2, la Compagnie y fait obstacle. — N° 3, 75 fr. — N° 4, 60 fr.

M. L. C., à Troyes. — N° 1, 350 fr. — N° 2, 500 fr. — N° 3, 300 fr. — N° 4, 500 fr. — N° 5, 400 fr.

M. E. P., à Bordeaux. — L'avenir est encore plus beau qu'on ne le suppose.

M. J. V., à Bourg. — N° 1, la première année ira à 12 0/0. — La deuxième atteindra 20 0/0.

M. E. L., à Coutras. — N° 1, le charbon se vend 35 fr., et le coke 55 fr. A ces prix on ne produit pas assez. — N° 2, sur l'un, le bénéfice est de 12 fr., et sur l'autre de 25 fr.

M. A., à Paris. — N° 1, aux houillères de Portes et Sénéchas.

M. A. E. X. — N° 1, à la baisse générale et, en particulier, sur ce genre de valeurs. — N° 2, non. — N° 3, un arbitrage en bonnes valeurs nous paraîtrait avantageux. — N° 4, sur la somme versée.

M. L. M., à Versailles. — N° 1, environ 40 fr. — N° 2, 34 fr. — N° 3, 46 fr. — N° 4, 35 fr. — N° 5, 25 fr. — N° 6, 15. — N° 7, 35 fr. — N° 8, sans doute, l'année prochaine. — N° 9, rien de certain encore. — N° 10, à partir du 1er janvier 1857. — N° 11, les intérêts. — N° 12, à accroître le dividende des anciennes.

M. B., à Saint-Quentin. — Reçu, fait. — N° 1, au moins 50 fr. — N° 2, non. — N° 3, 46 fr. environ.

M. E. A., à Châtellerault. — N° 1, Lyon, Méditerranée. — N° 2, Orléans, Nord. — N° 3, Nord, Strasbourg.

M. R., à Montereau. — N° 1, il y a une opération à Nîmes et d'autres engagées qui promettent de bons résultats. — N° 2, non. — N° 3, cela dépend de l'intelligence de l'administration actuelle.

M. D. A., à Amiens. — N° 1, la baisse est due d'abord à une cause générale, puis à la nature spéciale de ces valeurs. — N° 2, jusqu'à présent elle n'a donné que des intérêts. — N° 3, on le pense.

M. G. (Gironde). — Votre journal nous est revenu avec la mention : *inconnu.* Nous l'avons réexpédié. — N° 1, vous avez lu la note du *Moniteur* à ce sujet. — Dans tous les cas, si cela se fait, les intérêts de la première Compagnie seront sauvegardés. — N° 2, non.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 19 au 25 novembre 1854.

75,571 voyageurs	245,390 25
Bagages, marchandises, etc.	567,693 23
TOTAL	813,083 48

Semaine correspondante de 1853.

67,244 voyageurs	247,824 55
Bagages, marchandises, etc.	437,069 30
PRODUIT total	684,893 85

Recette totale du 1er janvier au 25 novembre

1854	36,004,284 28
1853	31,665,292 33
DIFFÉRENCE	4,338,991 95

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 19 au 25 novembre 1854.

14,032 voyageurs	71,013 05
Bagages, marchandises, etc.	122,218 40
TOTAL de la semaine	193,231 45
Semaine correspondante de 1853	188 629 70
TOTAL de l'exercice courant	5,130,860 40
Exercice correspondant de 1853	5,264,058 35

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 19 au 25 novembre 1854.

9,043 voyageurs	24,859 40
Bagages, marchandises, etc.	58,570 10
TOTAL de la semaine	83,429 50
Semaine correspondante de 1853	90,153 05
TOTAL de l'exercice courant	1,247,085 40
TOTAL de l'exercice correspondant	1,288,328 35

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 19 au 25 novembre 1854.

Grande vitesse) 48,658 voyageurs	255,072 15
Petite vitesse) Bagages, marchand.	362,783 05
TOTAL de la semaine	617,856 10
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	21,525,932 65
TOTAL	22,143,788 75
Semaine correspondante de 1853	425,671 00
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	18,314,038 20
TOTAL de l'exercice correspondant	18,739,709 20

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 19 au 25 novembre 1854.

Voyageurs	286,363 05
Bagages, marchandises, etc.	618,723 66
TOTAL	905,086 71
Semaine correspondante de 1853	743,690 00
Différence en faveur de 1854	161,396 71
Recettes du 1er janvier au 25 novemb	40,539,513 50
Recette correspondante de 1853	33,375,686 21
Différence en faveur de 1854	7,163,827 29

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 47e semaine.

Du 10 au 25 novembre 1854.

Voyageurs	258,864 72
Marchandises	454,612 30
TOTAL de la semaine	713,477 02
Recettes antérieures	29,120,680 40
TOTAL GÉNÉRAL	29,834,157 48
47e semaine de 1854	713,477 02
Semaine correspondante de 1853	560,574 62
Différence en faveur de 1854	152,902 40
Exercice 1854	29,834,157 48
Id. 1853	25,944,865 60
Différence en faveur de 1854	3,889,291 88

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 19 au 25 novembre 1854

Voyageurs	10,358 95
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	19,725 80
TOTAL	30,081 75
Recettes antérieures	1,433,952 65
TOTAL	1,464,034 40

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 20 au 26 novembre 1854.

Ouest. — voyageurs (gr. vitesse	58,096 10
(Petite vitesse)	57,003 71
TOTAL	115,099 81
Rive droite. — voyageurs	17,613 65
Rive gauche — voyageurs	11,878 05
TOTAL	144,591 51
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	74,204 75
Rive droite	16,952 00
Rive gauche	12,091 00
TOTAL	103,247 75

Recette totale du 1er janvier au 26 novembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	7,152,096 76
Idem. — 1853	5,944,214 14

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 novembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	94,274 91
Bagages et marchandises	114,551 84
TOTAL de la semaine	208 826 75
Semaine correspondante de 1853	194,050 75
Augmentation	14,776 00

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	49,086 38
Bagages et Marchandises	38,725 68
Total de la semaine	87,812 06
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	296,638 81
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	10,066,209 09
Recette correspondante de 1853	7,793,497 54
Augmentation	2,272,711 55

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 12 au 18 novembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

17,808 voyageurs, grande vitesse	38,769 40
Petite vitesse	159,711 53
Services annexes	2,962 31
TOTAL	201,443 24

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	36 029 50
Petite vitesse	118,508 59
Services annexes	2,432 21
TOTAL	156,970 30

Recette totale du 1er janvier au 18 novembre

1854	8,326,165 66
1853	7,165,490 55

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'octobre 1854.

Voyageurs St-Germain	203,337		
id. Auteuil	196,858		
Total	400,195	Recettes.	216,641 30
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			89,694 18
		Total	306,335 48

Octobre 1853.

Voyageurs	221,088	Recettes	247,697 90
Différence en faveur de 1854			58,637 58

COMPARAISON :

Les dix mois de 1854 ont donné	2,841,349 13
La même période de 1853 a donné	2,373,094 44
Différence en faveur de 1854	468,254 69

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Octobre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	73,175	43,974 40	1,495 60	45,470 00
1853	57,303	26,704 25	594 50	27,298 75
En faveur de 1854	15,872	17,270 15	901 10	18,171 30

CHEMIN DE FER ET HOUILLÈRES

DE

PORTES ET SÉNÉCHAS (GARD),

Société constituée par acte passé devant Me Gossart, notaire à Paris, le 6 novembre 1854

SOUS LA RAISON J. MIRÈS ET Cie

CAPITAL SOCIAL : 24,000 Actions de 300 francs chacune

LA SOUSCRIPTION EST OUVERTE :

A Paris, chez MM. J. MIRÈS et Ce, banquiers, rue Richelieu, 85;
A Lyon, chez MM. EVESQUE et Ce, banquiers.

La Banque de France a autorisé ses succursales à recevoir, sans frais, au crédit de MM. J. MIRÈS ET Ce, *le montant des Souscriptions, la commission de banque étant payée à Paris par* MM. J. MIRÈS ET Ce.

Dans les Départements où la Banque de France n'a pas de succursale, MM. les Souscripteurs doivent envoyer les fonds à l'adresse de *MM. J. MIRÈS et Ce, à Paris, rue Richelieu, 85,*
Soit en valeurs ou billets de Banque par lettres chargées, soit en espèces par les chemins de fer ou Messageries.

ON VERSE EN SOUSCRIVANT LE MONTANT INTÉGRAL DES ACTIONS SOIT 300 F. PAR ACTION

CHEMIN DE FER

DU NORD. *Paiement du coupon de janvier 1855.* — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, pour accélérer le paiement du coupon de 16 fr. par action, et de 7 fr. 50 par obligation, à échoir le 1er janvier prochain, et faciliter la vérification des bordereaux, les coupons d'actions et d'obligations pourront être, à partir du 5 décembre, déposés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix. Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront le droit d'opérer le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le coupon des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation, sous bonification de 4 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

DU NORD MM. les Actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 20 décembre 1854, à 3 heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége et la Compagnie du chemin de fer du Nord. La présente convocation est faite conformément aux articles 34, 36 et 41 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut, d'ici au 5 décembre au plus tard, avoir déposé 40 actions au moins à la Caisse de la Société, place Roubaix, à Paris, ou chez M. N. Rothschild et fils, à Londres.

Ceux de MM. les Actionnaires qui ont 40 actions, au moins, déposées à la caisse, pourront se présenter pour retirer leurs cartes d'admission. Les cartes qui avaient été délivrées pour l'assemblée convoquée le 25 octobre, seront valables pour celle du 20 décembre.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 40 actions, sans néanmoins pouvoir réunir plus de 10 voix.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Tirage au sort des actions et obligations.* — Le mardi, 12 décembre 1854, à 10 heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, au tirage au sort des numéros des actions et des obligations à rembourser, à partir du 2 Janvier 1855, savoir :

541 actions ;
100 obligations de l'emprunt de 1842.
21 — de l'emprunt de 1848.
271 obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1852).
235 obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1854).

Les obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1852), qui n'auront pas été *libérées et échangées* contre des obligations définitives, ne pourront pas participer au tirage.

En ce qui concerne les obligations émises en 1854 :

Exceptionnellement, pour ce premier tirage et en raison de l'échéance postérieure du dernier versement qui n'aura lieu que le 1er avril 1855, les numéros désignés par le sort seront appliqués aux *titres provisoires au porteur correspondants* ; le remboursement aura lieu, suivant les conditions de l'émission, en ce qui concerne le versement non échu.

Les titulaires des *récépissés nominatifs* non échangés contre les titres provisoires au porteur, ne pourront participer aux chances du tirage.

Le Directeur,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Emprunt 3 0/0. — Obligations libérées de l'émission de 1854.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs de titres *libérés* de la dernière émission (1854), qu'à dater du 15 décembre prochain, ces titres pourront être échangés à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, contre des *obligations définitives*, dont le dépôt dans la caisse de la Compagnie pourra immédiatement s'effectuer avec les formalités ordinaires.

Le Directeur,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. Appel de fonds de 50 fr. — *Paiement du 5e coupon des actions.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, et suivant l'avis donné à l'assemblée générale du mois d'avril dernier, qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait pour l'époque du 1er janvier prochain.

Le 5e coupon des actions échéant au 1er janvier et représentant les intérêts dus pour les 350 fr. versés (soit 8 fr. 75), viendra en déduction de la somme à payer sur cet appel de fonds, qui se trouve ainsi réduit à 41 fr. 25.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auraient pas été faits dans les premiers jours du mois.

MM. les actionnaires auront la faculté de faire leur versement à partir du 18 décembre prochain.

L'administration se charge du détachement du coupon et de l'établissement des bordereaux de paiement (47, rue de Provence, de dix à deux heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

COMPAGNIE

DE ROUEN. MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen le 1er décembre 1847, le 1er mars 1849 et le 25 février 1854, sont prévenus que le tirage de 13 obligations de l'emprunt de 1847, 10 obligations de l'emprunt de 1849 et 27 obligations de l'emprunt de 1854, remboursables le 1er décembre prochain, aura lieu en séance publique le 24 novembre 1854, à une heure précise, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN. MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie, le 1er décembre 1847, le 1er mars 1849, et le 25 février 1854, sont prévenus que les obligations de l'émission de 1847 portant les numéros : 2,213, 2,223, 2,226, 2,228, 2,231, 2,233, 2,234, 2,240, 2,247, 2,255, 2,277, 2,295, 2,298 ; de l'émission de 1840 portant les numéros : 6,601, 6,611, 6,631, 6,654, 6,663, 6,660, 6,676, 6,677, 6,684, 6,685, et celles de l'émission de 1854 portant les numéros : 22,303, 22,304, 22,309, 22,311, 22,313, 22,316, 22,318, 22,322, 22,323, 22,331, 22,333, 22,338, 22,342, 22,344, 22,353, 22,354, 22,356, 22,361, 22,368, 22,369, 22,370, 22,371, 22,374, 22,375, 22,377, 22,380, 22,381, désignés par le sort au tirage du 24 novembre 1854, seront remboursées à raison de 1,250 francs chacune, à partir du 1er décembre 1854, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix heures à trois heures.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMINS DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon* — Le mercredi 13 décembre, à une heure, il sera procédé, en séance publique dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 23, au cinquième tirage des obligations à rembourser de l'emprunt de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille. Le remboursement aura lieu, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12.

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, conformément à l'art. 15 des statuts de la Compagnie, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 8 janvier prochain.

Il sera bonifié, pour les paiements faits avant ce jour, un escompte au taux de 3 0/0 l'an.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, courra à partir du 6 janvier, sur tous les versements qui n'auront pas été effectués avant le 20 du même mois.

Les versements se feront à la caisse de l'Administration centrale, gare Saint-Lazare, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, les dimanches et fêtes exceptés.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 0 h. 45.

Train express, à 6 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25 ; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur en 35 minutes ; à Caen en 3 h. ; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. Appel de 50 fr., du 25 octobre au 15 novembre 1854.

Facultatif jusqu'au 5 janvier 1855.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par les statuts de la Compagnie, aura lieu le vendredi 22 décembre courant, à trois heures de l'après-midi, dans la salle Herz, rue de la Victoire, n° 48.

L'assemblée générale, après avoir entendu les comptes qui lui seront rendus de la gestion de l'entreprise, pouvant avoir à délibérer, conformément aux dispositions de l'art. 49 des statuts, sur..... « des questions de prolonge- » ments et d'embranchements de li- » gnes,..... sur des traités de réunions, » fusions, alliances et autres, faits » avec d'autres Compagnies de chemins » de fer..... » la délibération ne sera valable dans ce cas, qu'autant que le cinquième du fonds social (soit 30,000 actions) sera représenté.

MM. les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions, qui voudront assister à l'assemblée, devront déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, à Paris, du 1er au 7 décembre. — Le délai du 7 décembre est de rigueur.

Il leur sera remis une carte d'admission. — Cette carte est nominative et personnelle.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Couvrox.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le mardi 5 décembre 1854, à trois heures de relevée, en séance publique du Conseil d'administration, au siége de la Compagnie, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort des titres ci-après à amortir, à partir du 1er janvier, savoir :

223 obligations dites du Grand-Central.
90 obligations dites de Rhône-et-Loire (1re série).
111 obligations dites de Rhône-et-Loire (2e série).

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Couvrox.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Conversion des titres d'emprunt des anciennes Compagnies de Saint-Étienne à Lyon, de Saint-Étienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, en obligations de Rhône-et-Loire. — Les porteurs de titres des anciennes Compagnies ci-dessus dénommées sont prévenus que la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France a été autorisée par M. le ministre des finances à procéder à la conversion de ces titres en obligations de Rhône-et-Loire.

La conversion est faite dans les proportions suivantes:

3 obligations 1/2 de Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Étienne à Lyon

3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie.

3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie.

3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de la Compagnie de Saint-Étienne à la Loire.

3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1847 de la même Compagnie.

1 obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

1 obligation 1/4 pour une obligation de 2e ordre de la même Compagnie.

Les obligations de Rhône-et-Loire, données en échange des titres des anciennes Compagnies, sont remboursables à 500 fr., productives d'un intérêt annuel de 15 fr., payables par semestre, le 1er janvier et le 1er juillet, et garanties par l'État (loi du 10 juin 1853). Les produits de l'exploitation des chemins de fer de Saint-Étienne à Lyon, de Saint-Étienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, formant aujourd'hui la section de Rhône et Loire du Grand-Central de France, sont, après prélèvement des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés, par privilége et préférence, au paiement des intérêts et de l'amortissement desdites obligations.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Couvrox.

N. B. Le Sous-Comptoir des chemins de fer reçoit au prêt les obligations de Rhône-et-Loire.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

La Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne a l'honneur d'informer le public que, conformément à l'autorisation donnée par Son Ex. le Ministre des travaux publics, la section de Bordeaux à Dax est livrée à la circulation depuis le 12 novembre 1854.

Les heures de départ sont fixées comme suit, savoir :

Départ de Bordeaux, 11 h. du matin.
Arrivée à Dax, 3 h. 45 m. du soir.
Départs de Bordeaux pour la Teste, 11 h. du matin et 5 h. du soir.
Départ de Dax, 7 h. 50 m. du matin.
Arrivée à Bordeaux, 12 h. 35 m. du soir.
Départs de la Teste, 7 h. du matin et 7 h. 30 m. du soir.

CHEMINS DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Dépôt de titres au porteur. — MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que le dépôt des actions au porteur de la Compagnie est reçu gratuitement dans la caisse sociale, rue Laffitte, n° 23, de dix à deux heures, contre délivrance d'un récépissé nominatif.

Par ordre du Conseil d'administration.

Louis Cordier.

SOCIÉTÉ DE

PORTES ET SÉNÉCHAS.

Les actionnaires de l'ancienne Société de Portes et Sénéchas ont été prévenus individuellement qu'ils seraient admis à échanger leurs titres contre des actions de la nouvelle Société.

Ceux d'entre eux dont les noms ne sont pas connus des liquidateurs (les actions étant au porteur), et qui, par suite, n'auraient pas reçu de lettres d'avis, sont invités à se présenter dans les bureaux de M. J. Mirès et Ce, rue Richelieu, n° 85, où il leur sera donné connaissance de la circulaire des liquidateurs.

L'échange pourra avoir lieu jusqu'au 10 décembre courant.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué, soit en deux paiements, soit en un seul, et dans les conditions suivantes :

25 fr. par action, du 1er au 10 octobre dernier, et 25 fr. par action, du 1er au 10 janvier 1855.

Aux termes des statuts, toutes les sommes versées portant un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde, ceux de MM. les actionnaires qui opéreront le deuxième versement par anticipation jouiront également de cet intérêt, à partir du jour de leur versement.

A défaut du paiement aux époques et dans les proportions indiquées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements seront reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-Street.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire, Le Prevost.

LE COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS,

rue Bergère, n° 14, fait des avances sur rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles, ou de crédit constitués en Sociétés anonymes françaises ;

Reçoit en dépôt toutes espèces de titres et valeurs, et se charge d'encaisser gratuitement les arrérages, intérêts et dividendes des valeurs déposées dans sa caisse et payables à Paris.

MINES DE LA LOIRE.

Les anciens actionnaires de la Compagnie civile des Mines de la Loire sont convoqués en assemblée générale, le mercredi 29 novembre présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, n° 48, salle Herz, pour recevoir les comptes des neuf premiers mois de l'exercice 1854, et régler l'emploi des bénéfices.

Les propriétaires de vingt-cinq actions au moins ont, seuls, le droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de vingt-cinq actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social de la Société anonyme des Mines de la Loire, à Paris, rue de la Victoire, n° 44, avant le 26 novembre; soit, avant le 22 novembre, dans les bureaux de la Société, à Lyon, rue Lafont, n° 2.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Peyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours: les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (voie de Smyrne). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER,

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettres de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse a été fort agitée depuis huit jours. La baisse avait fait des progrès si déraisonnables, qu'au moment où l'on a songé à faire des rachats, les cours se sont relevés avec une grande énergie. Le 3 0/0 a monté en deux jours de 68 80 à 71 90. Des achats très-importants ont eu lieu pour ramener ces cours de hausse, et l'on a même cru remarquer que la haute banque, qui depuis longtemps était restée en dehors des mouvements, cherchait à rentrer dans les valeurs. Cependant la hausse a été de nouveau interrompue, et le 3 0/0 a rétrogradé à 70 60. La spéculation a été continuellement préoccupée par les négociations qui se poursuivent en Allemagne et par les éventualités de combinaisons financières en France et en Angleterre. Les cabinets de Prusse et d'Autriche sont enfin parvenus à s'entendre après de longs pourparlers sur la rédaction d'un article additionnel qu'on a regardé comme favorable à la politique occidentale. Il a été question d'un traité d'alliance entre l'Autriche et les cabinets de Paris et de Londres pour de nouvelles difficultés qui seraient survenues au moment de le signer. Enfin, tous les organes de la presse allemande ont prétendu que la Russie consentait à prendre les quatre points de garantie pour bases de nouvelles négociations. Quant aux combinaisons financières qui seraient adoptées, diverses versions ont été mises en circulation; aucune n'est peut-être encore définitivement arrêtée; mais la convocation du parlement anglais pour le 12 décembre et des Chambres françaises pour le 26 du même mois, et l'arrivée à Paris de lord Gladstone, chancelier de l'échiquier, ont fait supposer que la question était sérieusement mise à l'étude par les gouvernements de France et d'Angleterre.

On a remarqué que le comptant a été continuellement mieux tenu que les cours à terme. Il est arrivé de la province beaucoup d'ordres d'achats d'inscriptions. Des arbitrages avaient même eu lieu pendant quelques jours de 4 1/2 0/0 en 3 0/0; mais on a commencé à défaire ces arbitrages, et le 4 1/2 0/0 est maintenant plus recherché.

Les chemins de fer ont éprouvé, comme la rente, de nombreuses et rapides oscillations. Il semble que l'on néglige complétement de s'occuper de la situation matérielle de chaque ligne, et qu'on ne tienne plus aucun compte de l'augmentation constante des recettes qui assurent pour l'exercice 1854 de très-beaux bénéfices. La spéculation l'emporte pour le moment sur les placements sérieux; elle achète ou elle vend outre mesure, et il en résulte de continuelles paniques dont profitent tour à tour les acheteurs et les vendeurs à découvert. Mais au milieu de ces mouvements désordonnés, il est facile de reconnaître que la masse des détenteurs sérieux n'est nullement disposée à se défaire de ses titres et que les grandes lignes remonteraient brusquement à leurs plus hauts cours dès que la situation politique semblerait présenter quelque sécurité. Déjà, les primes ont commencé à être très-recherchées pour le 15 décembre, et les reports qui ont déjà été effectués pour la liquidation de la fin du mois se sont faites à de très-bas cours; ce qui semble indiquer qu'il y aura fort peu de livraisons de titres en liquidation. On se rappelle les livraisons nombreuses qui ont eu lieu à la liquidation du 5. Ces titres jetés sur la place ont été pris dans les bas cours, et les porteurs actuels paraissent décidés à ne pas s'en dessaisir, et les anciens détenteurs courent risque de ne pas retrouver les bas prix auxquels ils ont vendu. Les actions de Lyon ont varié de 945 à 980, et elles sont revenues à 950; mais les primes sont recherchée avec 15 et 20 fr d'écart; des achats importants ont eu lieu ces jours-ci sur les actions de l'Est anciennes et nouvelles. Les autres lignes ont eu des variations continuelles de 15 à 20 fr. en hausse et en baisse. Les oscillations ont surtout été remarquables sur le Saint-Germain, qui tend à chaque reprise à regagner une partie du terrain qu'il a perdu depuis un mois.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 23 jusqu'à celle du 30 novembre.

Le 3 0/0 a monté au comptant de 69 10 à 71 90; il est resté à 70 60. Il a varié à terme de 68 80 à 71 90; il est resté à 70 60.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 93 à 95; il est resté à 94 80 au comptant et à 94 75 à terme.

La Banque de France a remonté de 2,900 à 2,980.

Le Crédit mobilier a monté de 660 à 720; il est resté à 690 au comptant et à 695 à terme.

Les actions du Nord ont monté de 820 à 852 50; elles ont fermé à 840.

L'Est a monté de 762 50 à 785; il a refermé à 770.

Les nouvelles actions de l'Est ont monté de 615 à 625; elles ont fermé à 620.

Lyon a monté de 943 75 à 982 50; il a fermé à 952 50 au comptant et à 950 à terme.

La Méditerranée a monté de 815 à 840; elle est restée à 830.

Orléans a monté de 1,120 à 1,160; il est resté à 1,135.

Rouen a monté de 912 50 à 950; reste à 940.

Le Havre a monté de 505 à 525; il est resté à 517 50.

L'Ouest a monté de 620 à 635; il est resté à 617 50.

Saint-Germain a monté de 625 à 675; il est rétrogradé à 640, et il est resté à 665.

Genève a monté de 500 à 525; reste à 510.

Le Midi a monté de 575 à 590; il a fermé à 580.

Le Grand-Central a monté de 500 à 512 50; il est resté à 507 50.

Cherbourg a varié de 493 à 500.

Samedi. — Le mouvement de hausse qui avait commencé à la bourse du vendredi a continué avec une nouvelle vivacité. Les chemins de fer ont repris faveur en même temps que la rente. Le 3 0/0 a varié de 71 10 à 71 90, et est resté à 71 50 au comptant et à 71 65 à terme. Le 4 1/2 0/0 a varié de 94 à 94 75 au comptant, et de 94 à 94 25 à terme. La Banque a repris de 10 à 2,910; le Crédit mobilier, de 42 50 à 712 50; le Nord, de 27 50 à 852 50; l'Est, de 20 à 785; les nouvelles actions de l'Est, de 16 25 à 630; Lyon, de 17 50 à 972 50; Orléans, de 30 à 1,160; la Méditerranée, de 20 à 810; Rouen, de 30 à 950; le Havre, de 12 50 à 525; Genève, de 8 75 à 510; le Grand-Central, de 7 50 à 512 50; le Midi, de 5 à 585; l'Ouest, de 10 à 635; Saint-Germain, de 30 à 670. Cherbourg s'est tenu à 495.

Lundi. — Une réaction assez vive a eu lieu sur la rente. De nombreuses réalisations ont fait fléchir toutes les valeurs, mais le comptant était demandé. Le 3 0/0 a fléchi de 25 c. à 71 25 au comptant, et de 65 à 71 à terme. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. au comptant à 95, et de 35 c. à 94 60 à terme. La Banque s'est soutenue à 2,910. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 705; le Nord, de 7 50 à 845; l'Est, de 10 à 775; les nouvelles actions de l'Est, de 10 à 775; Lyon, de 2 50 à 970; la Méditerranée, de 2 50 à 837 50; Orléans, de 2 50 à 1,157 50; le Havre, de 5 à 520; Saint-Germain, de 5 à 565; le Grand-Central, de 2 50 à 510. Rouen est resté comme la veille à 950; le Midi, à 585; l'Ouest, à 635. Genève a monté de 2 50 à 510; Cherbourg, de 5 à 500.

Mardi. — Les cours ont encore fléchi; cependant la baisse trouvait de la résistance, et les valeurs étaient toujours recherchées au comptant. La rente 3 0/0 a fléchi de 45 à 70 80 au comptant, et de 55 à 70 45 à terme; le 4 1/2 0/0, de 25 au comptant à 94 75; il a monté à terme de 10 c. à 94 70. La Banque de France n'a pas eu de cours. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 692 50; les actions du Nord, de 12 50 à 832 50; l'Est, de 10 à 765; les nouvelles actions de l'Est, de 3 75 à 623 75; Lyon, de 10 à 960; la Méditerranée, de 12 50 à 825; Orléans, de 22 50 à 1,135; Rouen, de 15 à 935; Saint-Germain, de 15 à 650; le Grand-Central, de 5 à 505; Cherbourg, de 5 à 495; l'Ouest, de 10 à 625. Genève a monté de 2 50 à 515. Le Midi s'est tenu à 585.

Mercredi. — Le début de la bourse était encore en baisse, mais il y a eu pendant la dernière demi-heure un mouvement rapide de reprise. Toutes les valeurs étaient fermes à la clôture. Le 3 0/0 a varié de 70 15 à 70 75 au comptant, et de 70 05 à 70 65 à terme. Le 4 1/2 0/0, de 94 75 à 94 25 au comptant, et de 91 25 à 94 60 à terme. La Banque a monté de 40 à 2,950. Le Crédit mobilier a varié de 685 à 690; le Nord, de 830 à 835; l'Est, de 767 50 à 770; les nouvelles actions de l'Est, de 615 à 617 50; Lyon, de 952 50 à 957 50; la Méditerranée, de 622 50 à 830; le Grand-Central, de 505 à 507 50; Saint-Germain, de 640 à 645; Rouen, de 930 à 932 50; le Havre, de 512 50 à 515; Genève, de 508 75 à 510. Orléans a été coté à 1,130; le Midi, à 180; Cherbourg, à 495; l'Ouest, à 625.

Jeudi. — Le début de la bourse était assez brillant malgré 1/8 de baisse à Londres; mais après la réponse des primes, toutes les valeurs ont rétrogradé. Le 3 0/0 a varié de 71 25 à 70 60 au comptant, et de 71 30 à 70 60 à terme; le 4 1/2 0/0, de 95 à 94 80 au comptant, et il a fait 94 75 à terme. La Banque a monté de 30 à 2,980. Le Crédit mobilier a varié de 705 à 690; Lyon, de 958 75 à 952 50; le Nord, de 840 à 837 50; la Méditerranée, de 835 à 830; Orléans, de 1,140 à 1,135; l'Ouest de 620 à 617 50; Saint-Germain, de 662 50 à 665; l'Est, de 775 à 770. Les nouvelles de l'Est ont fait 620; Genève, 510; Cherbourg, 500; le Grand-Central, 507 50; le Midi, 580.

Vendredi—La bourse a baissé par suite de nouvelles vagues. La rente 3 0/0 a fléchi de 70 60 à 69 70 au comptant, et de 70 60 à 69 55 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fait 94 50. Le Nord a varié de 825 à 830 à terme, et de 840 à 835 au comptant. Rouen a fléchi de 940 à 937 50; le Havre, de 517 50 à 510; Caen-Cherbourg, de 500 à 497 50; Saint-Germain, de 665 à 660. Versailles, rive gauche, a monté de 307 50 à 310. L'Ouest est resté à 620. Orsay n'a pas été coté. Orléans a fait 1,135 comme la veille; l'Est, 765; les nouvelles de l'Est, 606 25; Lyon, 943 75; la Méditerranée, 825; le Midi, 571 25; le Grand-Central, 506 25. La Banque de France est restée à 2,980; le Crédit mobilier, à 677 50; le Comptoir national, à 565.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 25 novembre au 1er décembre 1854.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 1 Compt.	Vendredi 1 Terme
710	943	99	400.000	400	tout	40 fr	janv. juillet	**Nord**	852 50	841 »	845 »	891 »	832 50	832 50	815 »	835 »	840 »	835 »	835 »	830 »
tout.	139	99	72.000	500	tout	27 fr 50 1er sem. 1854	août février	**Paris à Rouen**	960 »	950 »	950 »	912 50	» »	935 »	932 50	» »	940 »	» »	937 50	» »
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octob.	**Rouen au Havre**	525 »	515 »	530 »	520 »	520 »	» »	515 »	» »	517 50	517 50	517 50	510 »
51	72	95	30.000	500	125	11 fr.	avril	**Dieppe et Fécamp**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	317	99	60.000	500	325	4 0/0 (1).	janv. juillet	**Caen et Cherbourg**	495 »	495 »	500 »	500 »	495 »	495 »	495 »	» »	500 »	» »	497 50	» »
tout.	25	99	54.000	250	tout	32 fr. 50	octobre avril	**Saint-Germain**	670 »	665 »	665 »	660 »	650 »	645 »	645 »	652 50	655 »	» »	662 50	660 »
tout.	17	99	30.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	**Versailles** (r. g.)	» »	» »	» »	» »	305 »	» »	305 »	» »	307 50	» »	310 »	» »
238	530	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	**Ouest**	635 »	640 »	635 »	» »	625 »	625 »	620 »	615 »	617 50	620 »	» »	620 »
»	11	50	9.000	500	tout	néant.	»	**Paris à Orsay**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1150	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre	**Orléans**	1160 »	1160 »	1157 50	1152 50	1135 »	1135 »	1130 »	1135 »	1135 »	1135 »	1135 »	1127 50
847	721	99	250.000	500	tout	30 fr. 30.	mai novemb.	**Est**	785 »	780 »	775 »	770 »	765 »	765 »	770 »	772 50	770 »	730 »	765 »	765 »
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	*Id.* **nouvelles**	630 »	637 50	627 50	625 »	621 75	620 »	617 50	620 »	620 »	617 50	617 50	640 25
507	512	99	265.000	500	250	37 f. 5	janv. juillet	**Paris à Lyon**	9[illegible]3 50	975 »	970 »	967 50	960 »	955 »	957 50	955 »	962 50	960 »	945 »	942 75
»	227	99	80.000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Lyon à Genève**	510 »	510 »	512 50	510 »	515 »	511 50	510 »	509 75	518 »	» »	» »	» »
110	612	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobre	**Lyon à la Méditerr.**	840 »	837 50	837 50	830 »	825 »	825 »	830 »	828 75	830 »	830 »	815 »	825 »
»	250	99	130.000	500	250	4 0/0 (1).	»	**Chemins du Midi**	585 »	585 »	585 »	590 »	585 »	582 50	580 »	576 25	580 »	575 »	572 50	571 25
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	**Bordeaux à la Teste**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
150	945	99	180.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	**Grand Central**	511 50	512 50	510 »	508 75	505 »	507 50	507 50	507 50	507 50	507 50	506 25	» »
	»	99	50.000	500	200	4 0/0		**St-Rambert à Gren.**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	40	99	12.500	1.000	tout	25 fr 70 par an	février août	**Naples à Castellam.**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	80	99	6.400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	**Anvers à Gand.**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»	99	100.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	**Sardo Victor-Emm.**	452 50	» »	455 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes	Époques de jouissance	Noms	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 1 Compt.	Vendredi 1 Terme
	»	»	tout	3 0/0	22 juin	**Rentes 3 0/0**	71 50	71 65	71 25	71 »	70 90	70 45	70 75	70 60	70 60	70 60	69 70	69 55
	»	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	**Rentes 4 1/2 0/0**	94 75	94 2.	95 »	94 60	94 75	94 70	94 25	94 60	94 80	» »	94 50	» »
	250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	**Emprunt 3 0/0**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	70 50	» »	» »	» »	» »	» »
	»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	**Emprunt 4 1/2 0/0**	» »	» »	94 [illegible]	» »	» »	» »	94 50	» »	94 75	» »	» »	» »
(1) Pendant la durée des travaux.	111.250	1.000	tout	134	janvier juillet	**Banque de France**	2910	» »	2940	» »	» »	» »	2950	» »	2940	» »	2980	» »
	120.000	500	tout	4e 25	janvier juillet	**Crédit mobilier**	712 50	707 50	705 »	705 »	672 50	680 »	680 »	680 »	690 »	685 »	690 »	677 50
	40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	**Comptoir national**	560 »	» »	571 »	» »	» »	» »	570 »	» »	570 »	» »	565 »	» »
	60.000	500	250	17 50	janvier juillet	**Banque foncière**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	100.000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	D° **Obligations** Cert.	930 »	» »	935 »	» »	940 »	» »	950 »	» »	945 »	» »	950 »	» »
	»	500	100	3 0/0	mai novemb.	D° **Obligations** de 500	400 »	» »	400 »	» »	410 »	» »	410 »	» »	410 »	» »	420 »	» »
	»	100	tout	3 0/0	»	D° **10e d'Obligations**	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 25 novembre au 1er décembre 1854.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts annuels	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	25	27	28	29	30	1
1854	150.000	75 ans	335	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	**Nord-Boulogne**	310 »	310 »	310 »	307 50	310 »	310 »
D°.	80.000	30 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	**Paris à Lyon**	1010 »	1012 50	1010 »	1010 »	» »	1010 »
1852.	130.000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	**Lyon à la Méditerranée 5 0/0**	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »
1853.	184.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	D° **nouvelles 3 0/0**	300 »	302 50	305 »	305 »	305 »	305 »
D°.	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.	**Est**	500 »	501 25	501 25	500 »	501 25	» »
									et nouvelles	487 50	487 50	488 25	486 25	490 »	487 50
1848.	12.258	99 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	**Saint-Germain** nouvelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »
D°.	6.301	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	**Versailles** r. d.	900 »	» »	» »	» »	» »	» »
1851.	15.638	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	**Ouest**	1000 »	1000 »	» »	1000 »	» »	1000 »
1853.	17.500	» »	1.050	750	1.250	5 0/0	»	D°	D° (nouvelles)	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1843.	9.868	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°	**Paris à Orléans**	1025 »	» »	1025 »	» »	» »	» »
1848.	3.333	60 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°	D° (Nouvelles 1848)	1025 »	1025 »	» »	» »	1022 50	1025 »
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1852)	305 »	306 »	307 50	307 50	310 »	310 »
1854.	130.000	» »	275	175	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1854)	305 »	307 50	307 50	310 »	306 75	310 »
1845	9.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°	**Paris à Rouen**	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1847.	9.750	68 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	D° (nouvelles)	» »	» »	» »	» »	1000 »	» »
1848.	45.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre	**Rouen au Havre**	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1848.	5.000	87 —	00	tout.	1.250	0 0/0	D°	janvier juillet.	D° (nouvelles)	» »	» »	1150 »	» »	» »	» »
1857.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	**Grand-Central**	290 »	299 »	292 50	291 25	292 50	292 50
1853.	102.014	90 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°	**Rhône-et-Loire**	497 50	» »	» »	» »	» »	» »
1853.	83.643	99 »	300	tout.	500	3 0/0	D°	D°	D° 3 0/0	300 »	» »	» »	» »	» »	» »
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	**Strasbourg à Bâle** nouvelles	» »	495 »	» »	495 »	» »	» »

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 24 au 30 novembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	24	25	27	28	29
Nord	830 » à 837 50	833 » à 837 50	830 » à 837 50	830 » à 837 50	830 » à 837 50
Paris à Strasbourg	767 50 à 775 »	765 » à 772 50	765 » à 775 »	751 50 à 762 50	757 50 à 762 50
Orléans	1101 » à 1150 »	1100 » à 1125 »	1100 » à 1125 »	1100 » à 1125 »	1100 » à 1125 »
Paris à Rouen	875 » à 925 »	875 » à 925 »	875 » à 925 »	875 » à 925 »	875 » à 925 »
Rouen au Havre	500 » à 525 »	500 » à 525 »	500 » à 525 »	560 » à 525 »	500 » à 525 »
Lyon	945 » à 950 »	955 » à 965 »	957 50 à 975 »	955 » à 982 50	955 » à 982 50
Ouest	»	»	»	»	»

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse Béchet	500	450 »	Cazotte. Charbon.	1/2666	505	Tuyaux Chameroy	500	»	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Mar. ass.	12.000	20 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Charbonnages belges	500	400 »	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ... d°	5000	13 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7500 »	Pont-de-Loup (sud)	1000	250	Carmaux	500	»	— Tricycles	800	475	Union des Ports. d°	5000	12 0/0 b.
Scarpe inférieure	1000	1500	Centre-du-Flenu	1000	150	Télégraphe sous-marin	25	23 50	— Batignolaises	1000	775	Mélusine ... d°	5000	15 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	785	Bascoup ... Charbon	1/8000	300	Gaz anglais ... Paris.	2500	1100	Compagnie générale	5[illegible]0	575	Sécurité ... d°	5000	22 0/0 b.
Sambre française	1000	1300	Portes et Sénéchas	1/26000	300	— français. Paris.	500	900	Lutéciennes	500	600	Sauvegarde ... d°	5000	8 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	212 50	Loyon et Loire	1/1850	401	— parisien	1000	1175	Sylphides	500	500	Océan ... d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	900	Bonnet et v. m. o. p.	1000	540	— Lacarrière . Paris	500	950	Béarnaises	500	475	Chambre ... d°	2000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	460 »	— act. à p.	»	170	— Belleville	500	1150	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... d°	5000	14 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1150	Azincourt ... Charbon.	1/1500	1000 »	— Nord. Batignolles	500	1000	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ... d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	375	445 »	Bastennes ... Asph.	1000	225 »	— Ouest ... Passy.	500	675	Journaux réunis	500	510	Nationale ... Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	377 50	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Est ... Vincennes.	500	»	Le Siècle	fonds	400	Générale ... d°	5000	660 0/0 b.
Eschweiler ... Zinc.	750	500	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon	250	200 [illegible]	Union ... d°	5000	4 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1040 »	Aveyron ... Forges.	2000	2000	— Calais	1000	300 »	Palais de l'Industrie	100	117 50	France ... d°	5000	2[illegible] 0/0 b.
Tenès ... Cuivre.	100	47 50	Monceau ... Forges.	500	450	— Amiens	500	861	Glaces de St-Gobain	7500	32000	Phénix ... d°	1000	1100
Mouzaïa (Algérie)	110	40 »	Alais ... Forges	2000	1750	— Versailles	1000	175	— de Montluçon	500	375	Providence ... d°	2500	25 0/0 b.
Laronde (zinc)	100	40 »	Châtillon ... Forges.	500	450	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1400	Urbaine ... d°	5000	31 0/0 b.
Loire anc. act.	1/80000	675 »	Hermitage ... Forges.	500	80 »	— Cie centrale	500	»	— d'Aix-la-Chapelle	375	345 »	Confiance ... d°	2000	5 0/0 b.
Loire nouv. act.	1/80000	440 »	Monceaux ... Forges.	1000	1531	Mess. imp. serv. mar.	1000	850	Lin Maberly	500	700 »	Soleil ... d°	5000	05 0/0 b.
Montrambert	1/80000	202 50	Providence ... Forges.	1000	1150	— voitures	10000	10000	— Cohin	500	541	Nord ... d°	1000	10 0/0 b.
Saint-Étienne	1/80000	111 »	Loire et Ardèche. Forg.	1000	382 50	— Gaillard	1000	[illegible]	— Pont-Remy	»	500	Globe ... d°	500	pair
Rive-de-Gier	1/80000	213 »	Espérance ... Forges.	1000	900	Gondoles parisiennes	80	100	— Gamaches	500	325	Nationale ... Vie.	5000	15 0/0 b.
Grand'Combe	1/2400	530 »	Phénix ... Usine.	750	865 »	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2800	Richer ... Vidanges.	500	270 »	Générale ... d°	7500	65 0/0 b.
Haute-Loire. Charbon.	500	200	Cail ... Usine.	500	710 »	— ch. de fer	300	225	Herbet ... Sucrerie	500	500	Union ... d°	5000	7 0/0 b.
Blanzy ... Charbon	500	550	Cavé ... Usine.	250	253 »	— Favorites	400	1000	Scarpe ... d°	250	215	Phénix ... d°	5000	3 0/0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 3

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 744. 13e ANNÉE. — N° 49. SAMEDI, 9 DÉCEMBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

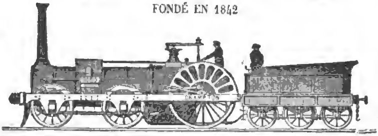
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	Six mois.	Un an.
Paris............	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Etranger........	16 »	— 30 »



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

Les Chemin de fer et Houillères de Portes et Sénéchas (Gard)

La clôture de la souscription étant très-prochaine, l'administration de la *Caisse et Journal des chemins de fer* rappelle à ses clients et abonnés, que dans la répartition, nulle faveur ne pourra leur être accordée après l'expiration du délai qui sera fixé très prochainement; ils doivent donc nous adresser sans retard le montant de leur souscription. Les actions sont de 300 fr., entièrement libérées.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Depuis notre dernier bulletin, un grand fait s'est accompli : — un traité d'alliance offensive et défensive a été signé entre l'Angleterre, la France et l'Autriche.

Le texte même du traité n'est pas encore connu, mais il le sera probablement demain ou dimanche par *le Moniteur*. Cependant on est à peu près fixé sur ce qu'il contient. Il a pour but la paix, et dans le cas où la paix ne pourrait aboutir: la guerre contre la Russie par le concours offensif des trois puissances signataires. La paix est contenue entre des conditions *minimum* et des conditions *maximum*. La condition *minimum*, c'est l'acceptation par la Russie des quatre garanties stipulées dans la note du 8 août et dont voici le texte :

La France et l'Angleterre déclarent ne pas pouvoir poser les armes :

« 1° Si le protectorat exercé jusqu'à présent par la cour impériale de Russie sur les principautés de Valachie, de Moldavie et de Servie ne cesse pas à l'avenir, et si les priviléges accordés par les sultans à ces provinces dépendantes de leur empire ne sont pas placés sous la garantie collective des puissances, en vertu d'un arrangement à conclure avec la Sublime-Porte, et dont les dispositions régleraient en même temps toutes les questions de détail ;

» 2° Si la navigation du Danube, à ses embouchures, n'est point délivrée de toute entrave et soumise à l'application des principes consacrés par les actes du congrès de Vienne ;

» 3° Si le traité du 13 juillet 1841 n'est pas revisé de concert par toutes les hautes parties contractantes dans un intérêt d'équilibre européen ;

» 4° Si la Russie ne cesse de revendiquer le droit d'exercer un protectorat officiel sur les sujets de la Sublime-Porte, à quelque rit qu'ils appartiennent, et si la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie ne se prêtent leur mutuel concours pour obtenir de l'initiative du gouvernement ottoman la consécration et l'observance des priviléges religieux des diverses communautés chrétiennes, et mettre à profit, dans l'intérêt commun de leurs coreligionnaires, les généreuses intentions manifestées par Sa Majesté le sultan, sans qu'il en résulte aucune atteinte pour sa dignité et l'indépendance de sa couronne.

Les conditions *maximum* paraissent assez exactement énumérées dans la communication suivante, publiée ce matin par l'office *Lejolivet* :

« Les trois puissances contractantes interprètent les quatre points de la manière suivante :

» La liberté de la mer Noire sera reconnue et consacrée par une croisière permanente de six vaisseaux de guerre, appartenant à chacune des grandes puissances.

» De plus, un port de guerre, établi et gardé aux frais communs des puissances européennes, sera opposé à Sébastopol et établi, soit à Batoun, soit à Sinope.

» La liberté des bouches du Danube sera garantie par l'absence sur les bords du fleuve de toute forteresse russe, et les fortifications d'Ismaïl seront rasées.

» L'indépendance de la Porte sera placée sous le protectorat des cinq grandes puissances, et chacune d'elles protégera spécialement ses coreligionnaires. Seulement, à l'égard des Grecs, sujets de la Porte, ils seront, tant dans les provinces turques que dans les principautés, placés sous le protectorat collectif des cinq puissances.

» Les mêmes dispositions seront adoptées relativement aux principautés. »

Maintenant, la Russie acceptera-t-elle le point de départ de la paix, c'est-à-dire les quatre garanties? La réponse se trouve dans l'extrait suivant d'une dépêche adressée par M. de Nesselrode à l'ambassadeur de Russie, à Berlin :

« Vous êtes, Monsieur le baron, autorisé à déclarer au cabinet prussien que l'empereur est disposé à prendre part à des négociations qui auraient pour but le rétablissement de la paix, et auxquelles les quatre propositions ci-dessus indiquées serviraient de point de départ, telles qu'elles sont formulées ci-dessous, savoir :

» 1. Garantie commune par les cinq puissances des droits religieux et civils des populations chrétiennes de l'empire ottoman, sans distinction de culte;

» 2. Protectorat des principautés exercé en commun par les cinq puissances, aux mêmes conditions que nos traités avec la Porte ont stipulées en leur faveur;

» 3. Révision du traité de 1841. La Russie ne s'opposera pas à son abolition, si le sultan, principale partie intéressée, y consent;

» 4. La liberté de la navigation du Danube, qui existe de droit et que la Russie n'a jamais eu l'intention d'entraver.

C'est bien là le fond des quatre garanties; cependant il y a eu quelques restrictions dans les troisième et quatrième paragraphes. Mais l'*Indépendance belge* ajoute qu'une seconde note est parvenue à Berlin, qui renfermait une adhésion plus complète aux quatre garanties.

Tout semble donc indiquer que le point de départ de la paix, c'est-à-dire les quatre garanties, est accepté par toutes les parties. En inférer que dès lors la paix est certaine, ce serait aller peut-être trop vite; mais il nous paraît difficile, si tous les renseignements qui nous parviennent sont exacts, que des négociations tendantes à la paix ne soient pas entamées.

Si elles n'aboutissent pas, la guerre continuera avec le concours offensif de l'Autriche, et l'on peut dire qu'elle se fera, alors, dans les meilleures conditions de succès.

— Le mouvement d'amélioration qui s'est manifesté dans les cours aussitôt après l'annonce par le *Moniteur* du nouveau contrat d'alliance avec l'Autriche s'est soutenu, et il semble que nous soyons au point de départ d'une forte reprise. En effet, que la situation nouvelle dans laquelle nous entrons conduise à la paix définitive ou que ce soit seulement un répit avant de recommencer la guerre, il est certain que dans l'un et l'autre cas, nous sommes aujourd'hui plus près de la solution, c'est-à-dire de la paix, que nous ne l'étions l'année dernière à pareille époque.

Or, si on compare les cours des valeurs à la bourse du 7 décembre 1853 et 1854, on trouvera ceux de cette année inférieurs à ceux de 1853, bien que la raison veuille que ce soit le contraire.

	1853 7 décemb.	1854 7 décemb.	1854 Différ. sur 1853 Plus.	Moins.
Rente 3 0/0.	74 65	71 30	»	3 35
Crédit foncier,	570 »	550 »	»	20 »
Crédit mobilier,	765 »	743 75	»	21 25
Saint-Germain,	880 »	675 »	»	205 »
Orléans,	1182 50	1165 »	»	17 50
Rouen,	1082 50	962 50	»	120 50
Havre,	505 »	527 50	21 50	»
Nord,	865 »	862 50	»	22 50
Est ancien,	825 »	790 »	»	35 »
Est nouveau,	»	630 »	»	»
Lyon,	922 50	991 25	68 75	»
Méditerranée,	777 50	857 50	80 »	»
Midi,	625 60	590 »	8	32 50
Ouest,	705 »	632 50	»	72 50
Caen et Cherb.	595 »	505 »	»	90 »
Grand-Central,	525 »	516 25	»	8 75
Genève,	530 »	515 »	»	15 »

D'après ce rapprochement et le progrès continuel des recettes, il est facile de prévoir une grande fermeté des cours et même une certaine amélioration.

— On s'attend d'un moment à l'autre à voir émettre des affaires nouvelles. Nous les examinerons; mais à l'avance et d'une manière générale on doit s'en féliciter : les affaires amènent les affaires, la confiance fait naître la confiance.

— Voici le classement des chemins par ordre d'augmentation des recettes.

Augmentations.

Orléans,	21.4 0/0.
Nord,	19.0 0/0.
Grand-Central,	17.0 0/0.
Lyon,	16.4 0/0.
Est ancien,	16.0 0/0.
Rouen,	13.2 0/0.
Versailles r. g.,	11.0 0/0.
Havre,	10.2 0/0.
Méditerranée,	9.0 0/0.
Versailles r. d.,	2.0 0/0.

Diminution.

Ouest,	10.0 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

La paix, la guerre et les affaires nouvelles.

Si la paix n'est pas encore faite, tout le monde la désire et en appelle de ses vœux la conclusion; tout le monde va donc y travailler de cœur; en attendant, nous allons jouir pendant quelques mois d'une espèce de trêve que chacun mettra de son mieux à profit pour se refaire et se préparer, soit à de nouvelles luttes militaires, si elles doivent recommencer, soit à des luttes non moins vives, plus durables, mais aussi plus pacifiques, aux luttes du travail et de l'industrie.

Dans les deux hypothèses, la France, nous l'espérons, ne sera pas prise au dépourvu, et ne laissera pas perdre inutile le temps qu'elle peut si bien employer.

Qu'il faille recommencer au printemps une campagne dans la Crimée et une autre dans la Baltique, ou que le champ de bataille se déplace et que la lice se concentre à Paris, aux Champs-Elysées, à l'exposition universelle, nous n'avons, dans les deux cas, qu'une route à suivre : celle du travail et des affaires, et nous ne saurions nous y engager trop tôt.

Depuis quinze mois tout languit et souffre, production et consommation, parce que l'attention publique se porte sur un seul point, sur la guerre, sur les dépenses qu'elle occasionne, sur les sacrifices qu'elle impose au présent, sur les charges dont elle menace l'avenir. Ce point de vue est faux parce qu'il est étroit; les déterminations qu'il inspire sont dangereuses parce qu'elles ne sont pas prudentes, mais timides. Le courage inspire mieux; le courage dit : pour dépenser plus, il faut travailler davantage; travaillons donc, travaillons double pour dépenser double, travaillons pour nous et pour les nôtres, et travaillons aussi pour les braves soldats qui nous défendent, qui nous conquièrent la gloire et mieux que la gloire : la sécurité, la confiance et la paix.

Ce langage, ces conseils sont ceux de la sagesse et de l'histoire. Comment l'Angleterre a-t-elle lutté pendant vingt ans, toujours battue, contre la France toujours victorieuse? et comment l'a-t-elle vaincue à la fin? A-t-elle mis en campagne quatorze armées à la fois; a-t-elle semé plusieurs millions de ses enfants sur les champs de bataille? Non. Elle a travaillé, elle a fabriqué, elle a filé de la laine et du coton, elle a inventé des machines, elle a amélioré ses routes, construit et achevé ses canaux, et bien que le marché de l'Europe lui manquât, bien que les corsaires de Dunkerque et de Saint-Malo lui fissent souvent beaucoup de mal, son travail, poursuivi avec calme et persévérance, lui a donné assez de profit pour soutenir la lutte, pour soudoyer l'Allemagne, la Russie et l'Espagne, en un mot, pour emprunter vingt milliards et nous écraser sous nos propres triomphes.

Cette conduite de l'Angleterre, depuis la rupture de la paix d'Amiens jusqu'en 1815, est un exemple qui ne doit pas être perdu pour nous. Sachons être prodigues de nos millions et de nos soldats afin de conclure plus vite une paix honorable et sûre, et pour que cette prodigalité ne nous ruine pas, que ceux qui restent travaillent double, jour et nuit, que les capitaux circulent, fécondent mille entreprises, qu'ils se renouvellent et s'accroissent par leur consommation même, et commanditent à la fois le travail qui crée et la guerre qui détruit.

Ce que nous disons en ce moment, on ne l'eût pas compris il y a quinze jours, et demain, en nous lisant, on nous trouvera peut-être obscur ou fou; mais peu nous importe, si l'on agit comme nous le conseillons; si la trêve qui commence, si les espérances qui naissent, si les nouvelles qui les entretiendront font développer les affaires engourdies dans leur germe et permettent d'en créer de nouvelles.

Dans le domaine seul des chemins de fer, que n'y a-t-il pas à entreprendre ou à terminer!

Le chemin des Ardennes a des concessionnaires riches; mais il n'a ni société ni actionnaires.

Le réseau du Grand-Central est attaqué par tous ses points extrêmes et promet de magnifiques résultats; mais les sections communes, mais le corps même du chemin, mais tout ce que l'État doit construire n'est pas encore entrepris.

Le chemin de Montluçon à Moulins a été concédé récemment; mais il est incomplet et le demeurera aussi longtemps qu'on ne le raccordera pas avec Angoulême et la Rochelle, d'une part; avec la ligne de Lyon, de l'autre.

Sans parler de chemins nouveaux, n'y a-t-il pas, dans un intérêt de haute justice distri-

butive, à compléter ceux qui existent? — A l'Ouest, les chemins de Bretagne, au moyen de la fusion depuis si longtemps projetée; — au Centre, le chemin direct de Nevers; — au Midi, le réseau pyrénéen.

Il ne nous appartient pas d'indiquer les moyens ni les conditions de ces entreprises; le gouvernement saura les trouver, et les Compagnies ni le public ne lui feront pas défaut pour les réaliser. Il y a là du travail pour des bras nombreux, de l'activité pour les usines, des bénéfices pour les capitaux et pour les fabricants, des salaires abondants pour les ouvriers, et partout des consommations fructueuses pour le commerce, c'est-à-dire pour tout le monde, le moyen de supporter un supplément d'impôt, et même pour beaucoup, celui de souscrire aux emprunts que le Trésor pourra avoir à faire.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer du Midi.

RACCORDEMENT AVEC L'ESPAGNE

La Compagnie des chemins de fer du Midi a déjà obtenu la concession des deux embranchements qui doivent mettre le royaume d'Espagne en rapport avec la France, par Irun et Bayonne à l'ouest, par Barcelone et Perpignan à l'est.

Nous trouvons dans le *Moniteur* la traduction d'un ordre adressé par le ministre du progrès (*del fomento*) au directeur des travaux publics d'Espagne, enjoignant à celui-ci de faire étudier d'urgence le tracé d'un chemin de fer de Saragosse sur la frontière française à travers la Navarre.

Voici le texte de cet ordre :

Ministère de fomento, travaux publics.

» Très-illustre Directeur,

» Parmi toutes les lignes de chemin de fer qu'il importe de construire en notre pays pour l'élever à la hauteur qu'ont atteinte les autres nations, ses devancières dans la voie de la civilisation, à raison du plus grand développement donné par elles à leurs intérêts matériels, aucune n'est aussi nécessaire que la ligne unissant la capitale de la monarchie avec l'empire voisin, car elle doit resserrer nos liens avec les autres peuples de la société européenne. Considérations politiques, administratives, économiques, tout concourt à rendre indispensable sa construction dans le plus bref délai. Mais ces mêmes considérations conseillent la plus grande attention dans le choix de la direction définitive; elles exigent, conséquemment, une étude approfondie de toutes les solutions permettant de choisir les meilleures, en tenant compte de notre situation économique actuelle. Déjà divers travaux ont été exécutés à cette fin sur la ligne dite du Nord, et qui se dirige vers la France par Valladolid et Burgos, et sur celle de Saragosse à Saca. Afin de compléter les données qu'exige la résolution dans une question de cette importance, il est nécessaire d'étudier un tracé qui, de Saragosse, conduise, par la Navarre, à la frontière française. A cet effet, S. M. la Reine (que Dieu garde!), désirant que l'on soumette le plus tôt possible à l'examen des Cortès le projet de loi relatif à la ligne de Madrid à la France, a ordonné que la commission chargée des études de Saragosse par Saca et Canfroni procédât immédiatement et sans relâche à l'étude d'une ligne partant du même point par la Navarre pour la frontière française, conformément aux instructions que devra donner cette direction générale à cet effet, en lui recommandant la plus grande activité dans ces travaux.

» Dieu vous garde!

» Madrid, 21 novembre 1854.

» *Signé* : LUXAN. »

A M. le Directeur des travaux publics.

Il est facile de concevoir que, quoi qu'il advienne, et quel que soit le point par lequel le nouveau chemin traversera la frontière, il viendra toujours verser le contingent de ses voyageurs et de ses marchandises sur un point quelconque des chemins du Midi, soit sur la grande ligne de Bordeaux à Cette, soit sur l'embranchement de Bayonne à Bordeaux, soit sur celui de Perpignan à Narbonne.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon.

La continuation de la crue des eaux de la Saône n'a pas permis de consolider par de nouveaux enrochements les deux piles du pont du Lazaret à Lyon, qui avaient résisté à la chute des deux arches de la rive gauche. Mardi dernier, à dix heures du matin, les deux dernières arches ont croulé sous l'effort des eaux et sans causer d'ailleurs aucun accident, grâce aux excellentes dispositions qui avaient été prises.

Cet événement prévu et presque désiré, parce qu'il permet de refaire un travail neuf complet, au lieu d'une réparation qui eût toujours laissé des craintes, n'entraîne pour la Compagnie qu'un sacrifice d'argent peu considérable et ne retardera pas d'un seul jour l'époque du raccordement du chemin de Paris à Lyon avec celui de Lyon à la Méditerranée.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Comptoir national d'escompte de Paris.

Bilan au 30 novembre 1854.

Le bilan du Comptoir d'escompte de Paris, arrêté au 30 novembre, présente les différences suivantes avec la situation établie le 31 octobre dernier :

CAISSE, *diminution de* 2,667,416 fr.;

PORTEFEUILLE, *augmentation de* 2,988,272 fr.;

COMPTES COURANTS DÉBITEURS, *augmentation de* 821,802 fr.;

AVANCES SUR FONDS ET ACTIONS, *diminution de* 1,413,478 fr.;

COMPTES COURANTS D'ESPÈCES, *diminution de* 2,107,754 fr.;

COMPTES COURANTS CRÉDITEURS, *augmentation de* 424,060 fr.;

RISQUES EN COURS, *augmentation de* 6,457,468 fr.

C. DEVINA.

Comptoir d'Escompte de Paris

Bilan au 31 octobre 1854.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse,	1,845,268 56	3,407,038 16
Espèces à la Banque de France,	1,562,699 60	
Portefeuille :		
Paris,	30,828,591 »	47,913,611 71
Province,	10,822,924 57	
Etranger,	6,262,096 14	
Bons du Trésor, non négociables,		6,666,500 »
Obligations de la ville, non négociables,		6,667,000 »
Correspondants de :		
Paris,	»	4,531,102 »
Province,	3,959,001 90	
Etranger,	572,100 10	
Actions de la Banque de France,		215,978 65
Immeubles de la réserve,		479,522 05
Avances sur fonds publics et actions diverses,		1,373,295 10
Frais de premier établissement,		24,862 30
Frais généraux,		233,910 51
Effets en souffrance.— Exercice 1854-1855		22,782 15
Divers,		1,478,336 32
		73,031,849 05

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées,	20,000,000	33,333,500 »
Garantie de l'Etat,	6,666,500	
Garantie de la ville,	6,667,000	
Capital des sous-comptoirs,		3,080,842 22
Réserve :		
En espèces,	1,803,770 28	2,499,271 83
En actions de la Banque,	215,978 65	
En immeubles,	479,522 95	
Trésor public, son prêt subventionnel,		1,000,000 »
Acceptations à payer,		59,309 13
Comptes-courants d'espèces,		23,338,265 02
Correspondants de :		
Province,	3,251,489 56	3,513,009 86
Etranger,	261,061 30	
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers,	4,036,234 02	4,281,074 97
Par faillites du Tribunal de commerce,	244,840 95	

Dividendes à payer,	40,507 65
Profits et pertes,	1,102,464 16
Effets en souffrance des exercices clos,	29,407 41
Divers,	137,006 75
	73,034,840 05

Risques en cours au 31 octobre 1854.

Effets à échoir restant en portefeuille,	47,913,611 71
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir,	20,690,608 94
	68,604,220 65

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur, Hipp. BIESTA.

Chemins de fer allemands

Etablissement d'un pont fixe pour les voies de fer sur le Rhin, à Cologne. — Concession d'un chemin de fer de Cologne à Giessen.

Le gouvernement prussien vient de mener à fin une affaire d'une grande importance pour la Prusse et l'Allemagne d'abord, mais d'un intérêt majeur aussi pour les contrées de la rive gauche du Rhin et pour les relations internationales de la France et de l'Allemagne.

La construction d'un pont fixe sur le Rhin, à Cologne, pour la jonction du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Cologne et de celui de Deutz à Berlin, a été définitivement décidée par une ordonnance que le roi de Prusse a signée à Sans-Souci le 4 novembre, et qui, pour devenir exécutoire, n'attend plus que le vote des chambres prussiennes.

C'est la Compagnie du chemin de fer de Cologne à Minden qui, après de longues négociations, a été chargée de cette entreprise, en même temps qu'elle a obtenu la concession d'une nouvelle ligne partant de Deutz, sur la rive droite du Rhin, vis-à-vis de Cologne, pour traverser la Prusse rhénane et le duché de Nassau, et rejoindre à Giessen, dans le grand-duché de Hesse, le chemin de fer de Francfort à Berlin.

Cette concession mérite d'éveiller l'attention publique en France comme en Allemagne, parce qu'elle est un premier pas vers la réalisation d'un vœu depuis longtemps formulé, celui de voir les chemins de fer de la rive droite du Rhin s'unir directement aux chemins de fer de la rive gauche, au-dessus même du lit du fleuve, et de voir supprimer ainsi la barrière qui, de la mer du Nord aux frontières de la Suisse, interrompt la grande circulation européenne.

Il y a plusieurs années déjà que le gouvernement prussien avait reçu de pressantes sollicitations pour la construction d'un pont fixe sur le Rhin, à Cologne. Dès l'ouverture du chemin de fer de Cologne à Aix-la-Chapelle, en 1843, et plus encore depuis l'établissement de la ligne de Cologne, ou pour mieux dire, de Deutz à Dusseldorf et à Minden, en 1846 et 1847, on avait compris, dans la Westphalie et dans la Prusse rhénane, que les deux lignes aboutissant l'une vis-à-vis de l'autre, sur les deux rives du Rhin, devaient se souder l'une à l'autre, et que le Rhin ne pourrait rester comme un infranchissable obstacle entre elles. C'était une question d'intérêt local pour Cologne, mais c'était aussi une question d'intérêt général pour l'Europe; et les événements politiques empêchèrent seuls alors que cette question, résolue dans tous les esprits, fût résolue également dans la réalité.

Ajournée pendant quelque temps, elle a été reprise en 1852 par la chambre de commerce et le conseil municipal de Cologne; et cette grande cité rhénane n'a rien négligé depuis ce moment pour hâter la conclusion de cette affaire. Dans le rapport annuel de la chambre de commerce de Cologne pour l'année 1853, on lisait, en dernier lieu encore, les lignes suivantes :

« La chambre de commerce croit remplir » un devoir en se rendant l'organe des vifs » regrets que soulève partout l'inexplicable » retard qu'éprouve l'exécution d'un ouvrage » qui est absolument nécessaire aux relations » de toute espèce de la Westphalie et de la » Prusse rhénane. Le projet d'un pont fixe » sur le Rhin, qui doit être construit à Strasbourg, mérite d'éveiller toute la sollicitude » du gouvernement; et, à la vue des concessions et des sacrifices qui ont été faits pour » doter de chemins de fer et de routes excellentes et nombreuses les provinces orientales du royaume, les provinces qui sont baignées par le Rhin expriment avec confiance » l'espoir qu'elles ne seront pas privées plus » longtemps d'un moyen de communication » indispensable à la conservation et au développement de leur prospérité. »

C'est à ce vœu, réitéré d'une manière si pressante, que la décision royale du 4 novembre est venue donner satisfaction. Voici maintenant, d'après les renseignements que fournissent les journaux allemands, les conditions de la concession :

La Compagnie du chemin de fer de Cologne à Minden construira, dans un délai de quatre années, le pont fixe sur le Rhin pour les voies de fer et une ligne nouvelle, de 170 kilomètres de longueur, de Deutz à Giessen.

Le capital dont la Compagnie a besoin pour les deux entreprises est évalué à 19 millions et demi de thalers (73,125,000 fr.). Sur cette somme, 2,800,000 thalers, soit 10,500,000 f., doivent couvrir les frais de construction du pont, de ses abords et dépendances, et les 62 autres millions ceux du chemin de fer.

La Compagnie du chemin de fer de Cologne à Aix-la-Chapelle devait primitivement fournir pour le pont un concours de 200,000 thalers (750,000 fr.), et la ville de Cologne une subvention de 100,000 thalers (375,000 fr.). D'après la décision nouvelle du gouvernement prussien, le concours de la ville de Cologne et de la Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle devra s'élever à un total de 500,000 thalers (1,875,000 fr.). Le conseil municipal de Cologne doit se réunir au premier jour pour accepter sa part de cette augmentation.

Moyennant cette subvention de 1,875,000 f., le capital nécessaire se trouve réduit à 71,250,000 fr., que la Compagnie concessionnaire compte se procurer au moyen d'un emprunt contracté sous la garantie du gouvernement prussien.

En Prusse, on le sait, les chemins de fer sont, les uns propriété de l'Etat, les autres propriété de Compagnies. Ces derniers sont régis par les lois du 3 novembre 1838 et du 30 mai 1853. Une des dispositions principales de la loi du 3 novembre 1838 établit un impôt à percevoir par le gouvernement sur le produit net des chemins de fer, et dont le montant est proportionnel à ce produit. La loi du 30 mai 1853 en a fixé le taux à un quarantième pour un produit net au-dessous de 4 0/0, à un vingtième de 4 à 5 0/0, à un dixième de 5 à 6, enfin à un cinquième pour le produit net au-dessus de 6 0/0. Les sommes provenant de cet impôt sont consacrées à l'amortissement du capital, qui a lieu moyennant le rachat successif des actions à la Bourse. Les intérêts et dividendes afférents aux actions rachetées reçoivent également cette destination.

La Compagnie du chemin de fer de Cologne à Minden a été constituée en 1843 avec un capital de 13 millions de thalers, représenté par 65,090 actions de 200 thalers. Le gouvernement prussien a pris pour son compte 9,300 de ces actions, soit la septième partie.

Depuis 1843 la Compagnie a contracté cinq emprunts successifs, à des taux d'intérêt variant de 4 à 5 0/0, soit pour terminer le chemin de fer primitif, soit pour y établir une seconde voie, soit pour un embranchement jusqu'à la frontière de la Hollande, de sorte que le capital, emprunts compris, s'élève actuellement à 27,774,500 thalers, ou 103,854,375 fr.

Le nouvel emprunt qu'exige la concession que la Compagnie vient d'obtenir sera conclu sous les conditions suivantes, convenues entre elle et le gouvernement prussien :

Dans le cas où le chemin de fer et le pont sur le Rhin projetés ne produiraient pas un intérêt de 3 1/2 0/0, la Compagnie de Cologne à Minden aura à pourvoir, de ses propres revenus, au paiement des intérêts du nouvel emprunt, jusqu'à concurrence de 1 3/4 0/0. Le gouvernement paiera en partie ou en totalité les 1 3/4 0/0 restants, sur les revenus, intérêts et dividendes qu'il retire des 9,300 actions qu'il possède du chemin de Cologne à Minden. La portion de ces dividendes et intérêts encore disponibles après ce prélèvement sera consacrée à l'amortissement du capital employé à la construction du pont du Rhin, de telle sorte que ce pont deviendra propriété de l'Etat dans trente ans environ, et dans un délai plus rapproché si le gouvernement opère plus tôt l'amortissement.

Les intérêts et dividendes que rendait au gouvernement prussien sa part d'actions au chemin de fer de Cologne à Minden, servaient

précédemment à l'achat d'autres actions de ce chemin. La convention nouvelle décide que pendant les quinze premières années ces achats seront suspendus, et elle en subordonne la continuation ultérieure au paiement des intérêts du capital du pont du Rhin et du chemin de fer de Deutz à Giessen, de sorte que le moment où le chemin de Cologne à Minden deviendra propriété de l'Etat est ajourné de quinze années au moins, et, éventuellement, plus encore. L'amortissement du capital de 19 millions et demi de thalers ne commencera que lorsque l'entreprise rendra plus de 4 0/0; mais, et c'est là un point essentiel, l'Etat deviendra en tous cas propriétaire du pont du Rhin et du chemin de fer de Deutz à Giessen du moment où il sera devenu propriétaire unique du chemin de Cologne à Minden.

Telles sont, d'une manière sommaire, les stipulations du traité conclu entre le gouvernement prussien et la Compagnie du chemin de Cologne à Minden. Ce traité aura trois résultats importants.

Le premier est de faire disparaître une lacune sensible que présente le réseau des chemins de fer de l'Allemagne occidentale. Il n'existe, en effet, aujourd'hui aucune ligne de fer dans les contrées de la rive droite du Rhin depuis Francfort et Wiesbaden jusqu'à Cologne. Pour se rendre en chemin de fer de Francfort à Cologne, il faudrait, au lieu de se diriger vers le nord-ouest, remonter au nord-est par Giessen et Cassel jusqu'à Paderborn, et de là redescendre au sud-est par Hamm, Dortmund, Elberfeld et Dusseldorf. C'est exactement comme si, pour aller de Paris à Strasbourg, on passait par Dijon, Chalon-sur-Saône et Besançon. La ligne nouvelle, partant de Deutz, pour se rattacher par Siegen et Wetzlar à Giessen, au chemin de Francfort à Cassel, dotera la région méridionale de la Prusse rhénane de la rive droite d'une voie de fer qu'elle attend depuis longtemps avec impatience, et fécondera les éléments de prospérité industrielle qu'elle renferme, en même temps qu'elle établira une communication directe entre Cologne et Francfort.

Un second résultat de cette concession est de rendre prochaine la construction du chemin de fer de la rive gauche du Rhin, de Cologne à Mayence, qui n'a encore que la tête de ligne de Cologne à Bonn. Le gouvernement prussien n'a cessé, depuis plusieurs années, de répondre à toutes les réclamations qui lui étaient adressées par les populations rhénanes que, pour divers motifs, parmi lesquels figuraient surtout des motifs stratégiques, il était bien décidé à n'accorder l'autorisation d'établir un chemin de fer sur la rive gauche du Rhin que lorsqu'il aurait été pourvu à la construction d'un chemin de fer sur la rive droite du fleuve. Cette condition est maintenant remplie; et à Cologne, à Bonn, à Coblence, à Mayence, tout le long du Rhin, on suivait dans ces derniers temps avec un intérêt d'autant plus vif les négociations pendantes entre le gouvernement prussien et la Compagnie du chemin de Cologne à Minden, que du succès de ces négociations devait dépendre la réalisation d'une des plus ardentes espérances des contrées de la rive gauche. La ligne de Cologne par Bonn, Coblence et Mayence se soudera au chemin de Mayence à Strasbourg par Ludwigshafen, Neustadt, Landau et Wissembourg, et complétera ainsi la grande ligne circulaire de Paris à Paris, par Strasbourg, Cologne et Bruxelles.

Enfin le troisième résultat de la concession accordée par le gouvernement prussien à la Compagnie de Cologne à Minden, est la construction du premier pont fixe sur le Rhin pour le service des chemins de fer, la première jonction immédiate des chemins de fer de la France avec ceux de l'Allemagne. Quand on verra mettre sérieusement la main à l'œuvre à Cologne, on voudra se hâter sur d'autres points du fleuve également, à Coblence, à Mayence, à Mannheim, à Strasbourg. Les ponts fixes sur le Rhin, déjà plus ou moins étudiés dans ces diverses villes pour le raccordement des voies de fer des deux rives, ne tarderont, dès lors, plus à être exécutés, et une heureuse rivalité accélérera la réalisation de ces projets entre Cologne et Bâle.

CHARLES BOERSCH.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFÉRENCE en moins
								0/0	0/0
ORLÉANS	26 nov. 2 déc	1116	702,530	629	1158	885,329	764	21.4	»
NORD	26 — 2 —	710	664,633	936	710	791,302	1,114	19 0	»
ROUEN	26 — 2 —	138	184,392	1,336	138	208,783	1,513	13.2	»
HAVRE	26 — 2 —	91	85,398	938	91	94,117	1,034	10.2	»
EST	26 — 2 —	783	555,812	709	847	696,825	822	16.0	»
LYON	26 — 2 —	383	419,211	1,094	507	646,131	1,274	16.4	»
OUEST — Ouest	27 — 3 —	124	81,526	657	212	125,513	592	»	10.0
OUEST — Versailles r. d.	27 — 3 —	23	17,201	748	23	17,580	[illegible]	2.0	»
OUEST — Versailles r. g.	27 — 3 —	17	11,727	690	17	12,999	765	11.0	»
MÉDITERRANÉE (1)	19—25 nov.	294	199,120	677	294	216,970	738	9.0	»
— VALENCE	19—25 —	»	»	»	125	87,568	700	»	»
GRAND-CENTRAL	19—25 —	150	155,298	1,035	150	185,246	1,235	17.0	»

(1) Ancien réseau.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — Assemblée le 20 décembre. Délibération sur un traité intervenu entre la Compagnie du Nord et le chemin de fer de Namur à Liége.

GRAND-CENTRAL. — Assemblée le 22 décembre.

MESSAGERIES IMPÉRIALES ET SERVICES MARITIMES. — 10 janvier. — Assemblée générale. Déposer cinq actions; augmentation du capital, modifications des statuts.

STOLBERG. — Assemblée 18 décembre.

APPELS DE FONDS.

LYON. — 1er janvier. Versement de 50 fr. par action, dont on déduira le coupon de 8 fr. 75 payable à la même époque.

OUEST. — Versement de 100 fr. au 5 janvier.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Il est appelé sur les actions de la seconde émission un versement de 1,250 fr. par action, lequel devra être effectué à partir du 2 janvier 1855. Il sera déduit de ce versement les intérêts à 5 0/0 sur le premier paiement de 1,250 fr. déjà effectué, soit 27 fr. 50, ce qui réduira le versement du mois de janvier à 1,222 fr. 50 par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — 2 janvier, obligations, intérêts. Premier et deuxième emprunts, 25 fr.; 1852 et 1854, 7 fr. 50.

NORD. — 1er janvier 1855, paiement de 16 50 aux actions, 7 fr. 50 aux obligations.
Dépôt des titres depuis le 5 décembre.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

ORLÉANS. — 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles 4 fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre. — 1er janvier, coupon de 8 fr. 75 sur les actions.

OUEST. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

MÉDITERRANÉE. — 2 janvier. — Obligations 3 0/0: intérêt 7 50. Marseille, 30 millions. Intérêts, 25 f r.

ST-GERMAIN. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

CHEMINS DU MIDI. — 2 janvier, intérêts, 5 fr. 85.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts à 4 0/0.

GENÈVE. — 2 janvier. — Intérêts 5 fr.

ANVERS A ROTTERDAM. — 4 octobre, intérêts

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1er octobre, intérêts.

FRANCFORT A HAMBOURG. 1er octobre, intérêts 3 0/0, soit 1 sh. 2 ponce par action.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Il sera payé aux actions anciennes, à partir du 2 janvier prochain, un premier à-compte de 300 fr. sur les bénéfices de l'exercice 1854.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

MINES DE LA LOIRE. — 7 décembre, deuxième dividende de 12 fr. 50 pour 1854.

PALAIS DE L'INDUSTRIE. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

GAZ D'AMIENS. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

GRAND-CENTRAL. — 1er janvier. Remboursement des obligations sorties au tirage du 5 décembre.

ROUEN. — 1er décembre, remboursement des obligations 1847 et 1849 sorties au tirage du 24 novembre.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — 15 décembre, échange des titres libérés de la dernière émission de 1854, contre des *obligations définitives*.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

CHEMIN DE FER ET HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS. — Émission de 24,000 parts libérées à 300 fr. Souscription chez MM. Mirès et Ce, 85, rue Richelieu.

C. DEVINA.

Chemins de fer étrangers.

Recettes comparées des chemins allemands pour le 3e trimestre 1853 et 1854.

Der Aktionær, notre confrère de Francfort, a publié dans l'un de ses derniers numéros, un tableau comparé des recettes des chemins allemands pendant le troisième trimestre des années 1853 et 1854. Nous lui empruntons quelques colonnes de ce tableau qui méritent d'être consultées.

NOMS DES CHEMINS	Longueur exploitée.	Recettes totales du 3e trim.		Recettes par mill. apl.		Différence par mille.
		1853	1854	1853	1854	
	milles	thalers	thalers	thalers	thalers	thalers
Aachen-Düsseldorf	11.3	87.777	107.157	7.768	9.483	+ 1.715
Altona-Kiel...........	14.»	112.455	127.181	8.031	9.084	+ 1.053
Bergisch-Markisch	7.7	92.462	102.275	12.008	13.282	+ 1.274
Berlin-Anhalt.........	30.9	337.634	402.819	10.927	13.037	+ 2.110
Berlin-Hamburg	39.5	502.776	524.000	12.728	13.268	+ 540
Berlin-Post-Magdb.....	19.5	304.636	296.475	15.622	15.204	— 418
Berlin-Stettin.........	17.9	259.857	329.393	14.517	18.401	+ 3.884
Bonn-Kœln	3.9	39.999	41.244	10.256	10.575	+ 319
Bresl.-Schwdn.-Freib.	11.1	89.281	100.090	8.043	9.017	+ 974
Budw.-Linz-Gmünden.	26.»	150.400	174.931	5.784	6.728	+ 944
Düsseld.-Elberfeld.....	3.5	74.303	78.003	21.230	22.286	+ 1.050
Franckfurt-Hanau.....	3.3	21.398	35.591	6.484	10.784	+ 4.300
Friedr.-Wilh.-Nordb...	19.2	139.563	153.108	7.269	7.974	+ 705
Glückstadt-Elmsh.....	2.2	4.342	4.186	1.994	1.903	— 91
Kaiser Ferd. Nordb ...	55.7	1.294.414	1.663.990	23.239	29.874	+ 6.635
Kœln-Minden.........	37.»	741.674	812.657	20.045	21.964	+ 1.919
Kosel-Oderberg.......	7.1	70.782	99.181	9.969	13.970	+ 4.001
Lobau-Zittau..........	4.5	17.298	16.743	3.844	3.721	— 123
Ludwigsh.-Bexbach ...	15.3	178.557	228.344	11.670	14.925	+ 3.255
Magdeb.-Leipzig.......	15.8	383.624	421.400	24.357	26.755	+ 2.398
Magdeb.-Halberstadt...	7.7	148.738	143.893	19.316	18.687	— 629
Magdeb.-Wittenberg...	14.2	77.620	90.878	5.465	6.399	+ 934
Mecklenburger	19.3	94.359	99.788	4.889	5.170	+ 281
Münster-Hamm	4.6	28.168	27.629	6.123	6.006	— 117
Neisse-Brieg..........	5.8	22.477	24.889	3.875	4.291	+ 416
Niederschl.-Zweigb....	9.5	26.315	26.755	2.770	2.816	+ 46
Oberschlesische.......	26 3	404.505	506.426	15.380	19.256	+ 3.876
Pressb.-Tyrn.-Szer	8.»	24.190	23.307	3.024	2.913	— 111
Rendsh.-Neumünster..	4.3	13.531	12.922	3.147	3.005	— 142
Rheinische...........	11.4	297.429	288.347	26.064	25.293	— 771
Ruhrort-Gladbach.....	5.6	44.283	60.653	7.908	10.831	+ 2.923
Stargard-Posen.	22.6	116.526	128.590	5.156	5.690	+ 534
Steele-Wowinkel......	4.3	28.597	93.670	6.650	7.830	+ 1.180
Taunusbahn...........	5.8	122.441	131.188	21.110	22.619	+ 1.509
Thüringer............	25.1	361.930	367.500	14.420	14.644	+ 224

On remarquera dans ce tableau des progrès proportionnels très-considérables. Le chemin de fer autrichien de l'Empereur-Ferdinand, par exemple, a vu ses recettes augmenter de 6,635 thalers sur 23,239, soit de 28 0/0; le chemin de Francfort à Hanau a augmenté de 4,300 thalers sur 6,484, soit des deux tiers; le chemin de Berlin à Stettin a augmenté de 3,884 écus sur 14,517, ou de plus de 26 0/0, et ainsi de suite.

Le progrès se manifeste plus particulièrement, en Allemagne comme en France, sur les transports de marchandises; les lignes desservant des houillères sont celles qui présentent les augmentations les plus fortes.

Ajoutons que dans son numéro du 3 décembre, *der Aktionær* constate pour le mois d'octobre un progrès plus rapide encore que pour le troisième trimestre pris en masse et surtout que pour les neuf premiers mois de l'année. Le chemin de Berlin-Anhalt, par exemple, a réalisé en octobre une augmentation de 33 0/0; depuis le commencement de l'année, l'accroissement était seulement de 14 0/0.

Nous enregistrons avec empressement et satisfaction ces progrès de l'industrie que nous représentons, progrès non moins féconds en services publics qu'en bien-être pour les plus pauvres et en extension de pouvoir pour les plus riches; progrès qui tendent à faire de l'égalité par en haut, en élevant tout le monde.

AD. BLAISE (des Vosges).

Accidents sur les routes et sur les rivières.

Chaque fois qu'un accident arrive sur les chemins de fer, et les cas sont relativement rares si l'on tient compte de l'importance et de l'activité de la circulation, il n'y a pas assez de plaintes, de cris et d'anathèmes contre les Compagnies; il n'y a pas de lois assez sévères pour frapper les malheureux employés qui exposent tous leur vie au service de cette industrie, qui n'est guère dangereuse que pour eux seuls.

Il semble vraiment que ce soient les chemins de fer qui aient donné naissance aux accidents de voyage, et que les anciens moyens de transport en fussent exemptés. Il est loin d'en être ainsi cependant; les accidents sur les routes et les rivières, fleuves ou canaux sont beaucoup plus fréquents et font, proportionnellement au nombre des voyageurs, beaucoup plus de victimes que les chemins de fer. Il n'y a pas de semaine que des accidents semblables ne se produisent; voici, par exemple, un échantillon des faits de ce genre, publiés cette semaine par les journaux.

ACCIDENTS DE VOITURES PUBLIQUES.

— La voiture publique du Puy à Saint-Germain-des-Fossés, par Thiers, a versé lundi dernier à la descente de Chez-Pinon. Sur onze personnes qui s'y trouvaient, sept sont plus ou moins grièvement blessées; les plus dangereusement contusionnées seraient trois personnes de Thiers, M. et Mme Chassaigne, et un domestique de M. Joseph de Riberolles, de Paris. Un individu de la Haute-Loire, qui partait pour la Californie, a eu un œil gravement endommagé.

(Journal du Puy-de-Dôme.)

— On lit dans le *Moniteur du Loiret* : Un bien déplorable accident est arrivé avant-hier soir. La voiture d'Orléans à Châteauneuf, entreprise de Boustoux, a versé dans la plaine de Bionne à Checy. Le sieur Richard, cultivateur à la ferme de l'Etang, commune de Mardée, qui se trouvait sur l'impériale, à côté du conducteur, a été jeté au loin et est mort presque immédiatement. Le conducteur a l'épaule fracturée. Le sieur Richard était âgé de vingt-sept ans et le seul appui de sa mère. Il était célibataire. Il paraît que l'une des roues de la voiture est montée sur le trottoir, ce qui a occasionné l'accident.

Sept blessés et un mort sur vingt voyageurs environ; jamais rien de pareil n'est arrivé sur les chemins de fer, même dans le lamentable accident du 8 mai 1842.

AD. BLAISE (des Vosges).

ACCIDENTS DE NAVIGATION.

(*Extrait du Moniteur de la marine.*)

On nous écrit de Pont-Sainte-Maxence à la date du 24 novembre, qu'un bateau péniche, nommé *la Louise*, patron Dupont, montant l'Oise à moitié charge, est venu échouer sur la patte d'oie d'aval de l'écluse de Sarron, où il s'est blessé. Comme il était peu chargé, l'avarie n'a pas eu des conséquences aussi graves qu'on aurait pu le craindre. Le bateau avait passé le pont sans le concours du service du pilotage.

— Un bateau de rails, remorqué par la Compagnie des Grappins, a été à fond sur le Rhône, le 23 novembre.

— Quatre bateaux chargés de sel ont éprouvé des avaries considérables sur le même fleuve, près d'Arles, par suite de la tempête qui a eu lieu mardi dernier.

— Un bateau appartenant à MM. Favre fils aîné et Ce, chargé de vins, a sombré le 19 de ce mois, sur le canal de Bourgogne, près Pouilly. On procède au sauvetage.

— Un bateau de charbon de bois, appartenant à M. Grasset, a sombré mardi dernier dans la gare de Choisy.

Obligation pour les usines à vapeur de consumer leur fumée.

Nous avons déjà parlé plusieurs fois dans ce journal de la nouvelle législation anglaise qui oblige les établissements industriels à consumer la fumée de la houille brûlée dans les fourneaux des appareils à vapeur.

Cette législation a été favorablement accueillie au premier moment par nos voisins; mais depuis qu'il s'agit de son application, ils commencent à s'apercevoir que l'obéissance aux prescriptions de la loi n'est pas aussi facile et aussi simple que leur rédaction. Le parlement et la reine ont décidé qu'à l'avenir les cheminées ne vomiraient plus des torrents de fumée : c'est fort bien; mais pour que l'on se conforme à cet ordre, il ne manque qu'une chose très-insignifiante : le moyen pratique. Depuis que la loi est rendue, les inventeurs se sont mis à l'œuvre et ont pris vingt patentes pour des appareils qui, à l'épreuve, n'ont pas tenu ce qu'ils promettaient, qui ont dérangé la marche des établissements industriels et n'ont pas brûlé la fumée.

Les procès intentés aux industriels, les amendes prononcées contre eux n'ont pas résolu le problème, qui reste entier, et dont personne cependant plus que les fabricants qui emploient des appareils à vapeur, ne désire la solution. Pour eux, en effet, ce n'est pas seulement une question de convenance et de propreté intérieure, c'est une question d'économie très-importante, puisque la fumée qui s'échappe non consumée n'est guère autre chose que du charbon. Vienne donc un bon appareil, et chacun l'adoptera avec empressement, aussi bien par intérêt que par respect pour la loi.

L'industrie française, au moins celle qui s'exerce dans le ressort de la préfecture de police de Paris, vient d'être appelée par une ordonnance en date du 11 novembre, à s'occuper de cette question et à la résoudre. Le délai qui lui est accordé pour modifier ses appareils est de six mois : nous espérons qu'il suffira pour trouver un système convenable. Dans tous les cas, la prévoyance de M. le préfet de police a ménagé à nos fabricants une ressource, onéreuse peut être, mais qui leur permettra du moins de se conformer à l'ordonnance du 11 novembre : — ils auront la faculté de substituer à la houille des combustibles ne donnant pas plus de fumée que le coke ou le bois. Cette faculté est importante, attendu que la pénalité comprend, outre les amendes de simple police, des mesures administratives qui peuvent aller jusqu'au retrait de l'autorisation dont toutes les usines sont obligées de se munir comme établissements insalubres ou incommodes.

On voit combien la question est grosse et quel intérêt toute l'industrie parisienne doit donner à sa solution. Nous devons ajouter, pour tout dire, que les chemins de fer, eux aussi, doivent brûler leur fumée, et n'emploient en conséquence que du coke. Cela n'existe du reste qu'en France ; nous avons vu souvent à l'étranger les locomotives brûler la houille crue.

AD. BLAISE (des Vosges).

Préfecture de police.

Ordonnance concernant les appareils à vapeur.

Paris, le 11 novembre 1854.

Nous, préfet de police,

Considérant que la fumée des usines où l'on fait usage d'appareils à vapeur donne journellement lieu à de vives réclamations;

Que cette fumée obscurcit l'air, pénètre dans les habitations, noircit la façade des maisons et des monuments publics, et constitue une cause très-grave d'incommodité et d'insalubrité pour le voisinage ;

Qu'il importe dès lors de faire cesser un semblable état de choses, à une époque surtout où la ville et le gouvernement font des sacrifices considérables pour l'embellissement de Paris et de ses environs, et où l'on s'occupe avec tant de sollicitude de l'assainissement des maisons et de la propagation des meilleures règles d'hygiène et de salubrité ; »

Considérant qu'il existe plusieurs moyens pratiques et connus de brûler la fumée produite dans les fourneaux des appareils à vapeur par la combustion de la houille; que l'expérience a démontré que ces moyens peuvent facilement, et à peu de frais, être appliqués aux usines actuellement existantes; que, d'un autre côté, l'emploi des houilles sèches et du coke est souvent économique, et ne donne lieu qu'à très-peu de fumée ;

Considérant d'ailleurs que les appareils à vapeur n'ont été généralement autorisés qu'à la condition de ne pas produire une fumée incommode pour le voisinage, et qu'en outre les propriétaires des usines sont tenus, aux termes mêmes de leurs permissions, de se conformer à toutes les conditions que l'administration juge convenable de leur prescrire dans l'intérêt de la salubrité ;

Vu : 1° les lois des 14 décembre 1789 (art. 50) et 16, 24 août 1790, les arrêtés du gouvernement des 12 messidor an 8 et 3 brumaire an 9;

2° Le décret du 15 octobre 1810 et l'ordonnance royale du 14 janvier 1815, concernant les établissements dangereux, insalubres ou incommodes;

3° L'ordonnance royale du 22 mai 1843, concernant les machines et chaudières à vapeur, et l'instruction ministérielle du 23 juillet suivant ;

4° L'art. 471, § 15, du Code pénal ;

5° Les rapports du conseil d'hygiène publique et de salubrité du département de la Seine, et notamment celle du 9 juin 1854,

Ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Dans le délai de six mois à partir de la publication de la présente ordonnance, les propriétaires d'usines où l'on fait usage d'appareils à vapeur seront tenus de brûler complétement la fumée produite par les fourneaux de ces appareils, ou d'alimenter ces fourneaux avec des combustibles ne donnant pas plus de fumée que le coke ou le bois.

Art. 2. Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront déférées aux tribunaux compétents, sans préjudice des mesures administratives qu'il y aurait lieu de prendre suivant les cas.

Art. 3. Les sous-préfets des arrondissements de Sceaux et de Saint-Denis, les maires et les commissaires de police des communes du ressort de la préfecture de police, l'ingénieur en chef des mines chargé du service spécial des appareils à vapeur, le chef de la police municipale, les commissaires de police de Paris, l'inspecteur général de la salubrité, l'architecte commissaire de la petite voirie et les préposés de la préfecture de police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de tenir la main à l'exécution de la présente ordonnance, qui sera imprimée et affichée.

Le Préfet de police,
PIÉTRI.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 20 octobre 1854.

(SUITE)

Présidence de M. VUIGNER.

Le stretcher est divisé en tronçons dont les joints reposent sur les colonnettes ; l'assemblage est à manchon, et les surfaces sont légèrement arrondies, afin que les flexions de la ferme n'exposent le stretcher à aucun effort transversal.

Plusieurs considérations importantes peuvent être indiquées en faveur de ce système.

L'emploi simultané du fer et de la fonte dans les meilleures conditions de résistance particulière à chaque métal est le problème que s'est proposé l'auteur du pont sur la Harper ; nous pensons qu'il l'a complétement résolu.

Dans son système, en effet, toutes les parties travaillent également et peuvent éprouver séparément les variations de longueur que comportent leur élasticité et leur dilatabilité respectives.

Ce résultat ne saurait être obtenu avec des poutres mixtes à âme pleine ou en *latice* assemblée d'une manière rigide à un membre supérieur en fonte et à un membre inférieur en tôle ; il est évident alors qu'on ne réalise pas l'homogénéité des fibres, hypothèse fondamentale pour le calcul de la résistance des poutres à la flexion.

Nous croyons encore utile d'insister sur les avantages de la figure rectiligne du stretcher.

Des expériences sur le viaduc du Rhône et sur celui de Nevers, publiées récemment dans les *Annales des ponts et chaussées*, ont établi que les arcs en fonte éprouvent, par suite des variations de température, des flexions souvent beaucoup plus considérables que celles qui résultent du passage des trains. Cette cause d'altération, dont l'importance augmente avec la flèche et avec la hauteur donnée à la section transversale de l'arc, oblige de réduire à un chiffre très-faible le coefficient de la sécurité de la fonte employée dans ces conditions.

Les bowstrings participent à un moindre degré de cet inconvénient.

Mais il n'en est pas de même du stretcher, dont les extrémités posées sur des rouleaux peuvent éprouver tous les mouvements que comportent les variations de température.

Enfin, en ce qui concerne le système de suspension, les nombreux avantages qu'il présente sur les systèmes paraboliques peuvent se réunir en peu de mots :

1° Il n'est pas déformable, et on peut sans inconvénient lui donner la flèche qui conduit au moindre poids de métal.

2° Toutes ses parties travaillent également, tandis que dans une chaîne parabolique la tension des extrémités dépasse notablement celle du sommet.

3° Chaque poutrelle ou pièce de pont étant soutenue par un système de suspension indépendant, les ruptures d'une ou plusieurs chaînes ne sauraient avoir de conséquences graves.

4° La suppression des tiges verticales et obliques doit largement compenser le léger excédant de poids que peut présenter l'ensemble des chaînes.

5° Enfin, les vibrations n'ont pas plus d'influence sur ce pont que sur un pont de même masse formé de poutres en tôle.

Le pont de Harpers-Ferry a 124 pieds de portée, soit 37m,82 ; la hauteur des fermes est de 22 pieds (6m,60) Le poids du fer et de la fonte ne dépasse pas 48,000 livres, ou environ 21,792 kil.; ce n'est pas plus de 570 kil. par mètre courant.

Voici les bases admises pour le calcul d'une ferme :

Poids du fer et de la fonte.	24,000 cbs	(108,82 k.).
Charpente.	15,000	(6,807 k.)
Surcharge.	209,000	(94,764 k.)
Total.	248,000 cbs.	

On a pris pour coefficient de sécurité du fer le chiffre de 16,000 cbs par pouce carré, ce qui correspond à 11 k. 60 par millimètre carré ; la résistance absolue du fer s'élevait à 80,000 livres (58 kil.) ; le chiffre 11 k. 60 devrait donc être réduit, si l'on n'avait à sa disposition que des fers d'une résistance absolue de 32 à 35 kil., comme ceux qu'on emploie en France : pour rester dans les mêmes conditions, il conviendrait alors de ne pas dépasser 6 à 7 kil.

Le pont de Harpers-Ferry a été soumis à des épreuves nombreuses dirigées par sir Williams Pasker ; nous nous bornerons à en citer une :

Le 1er juin 1852, trois machines du plus fort tonnage, avec leur tenders, furent lancées sur le pont, dont elles occupaient toute la longueur ; le poids total de la surcharge atteignait 273,550 cbs (124,033 k.), ou 32 k. 80 par mètre courant ; à la vitesse de 8 milles (12 kil. 9) par heure, la flèche ne dépassa pas 1 p. 3/8 (0m,0344).

L'ouvrage remarquable que nous venons de décrire a été construit par sir Wendel Bollmann, ingénieur civil.

L'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur la note de M. Molinos, relative à la construction des ponts suspendus.

UN MEMBRE pense qu'il y a une certaine exagération à considérer les ponts suspendus actuels comme dangereux ; il dit qu'on ne peut nier que des progrès importants n'aient été réalisés dans la construction de ces ponts. Dans l'origine, les flèches des chaînes étaient de beaucoup plus considérables; il en résultait une plus grande facilité pour le développement des oscillations. Depuis, on a beaucoup diminué les flèches ; on a également donné de la rigidité au tablier, en construisant des garde-corps en forme de poutres américaines.

L'auteur de la note répond que ces améliorations sont insuffisantes, et que la preuve en est dans le rôle tout à fait secondaire qu'on est forcé d'attribuer maintenant aux ponts suspendus ; les moyens cités ne sont pas assez radicaux et ne remédient pas au mal dans sa source même. Il insiste sur ce point, que les applications actuelles des ponts suspendus ont complétement détourné l'attention des ingénieurs sur leur véritable but ; il cite, à l'appui de son opinion, l'exemple des bowstrings anglais, qui offrent, avec les ponts suspendus, une analogie frappante, au point de vue mécanique. Ces ponts ne sont pas en effet autre chose que des ponts suspendus dans lesquels la chaîne est un arc travaillant à la compression, c'est-à-dire dans des conditions très-défavorables, puisque c'est le cas d'un équilibre instable, et où l'action des culées est remplacée par un tirant. Cependant, ces ponts sont parfaitement propres au passage des chemins de fer. On peut donc affirmer qu'un pont suspendu, construit avec les précautions qu'il signale, pourrait, à plus forte raison, être appliqué aux

mêmes usages, avec la même économie de métal, et des conditions de stabilité supérieures.

UN MEMBRE fait observer que, pour les ponts droits, on doit proscrire le bois de ces constructions, et que l'exemple des ponts du chemin de fer de Rouen est propre à démontrer qu'ils ne peuvent avoir une durée suffisante.

Il est d'accord avec les auteurs de la note sur le rôle qu'on doit attribuer à la fonte; il pense qu'on ne doit l'employer que pour des portées très-faibles; il regarde même la limite de 10 à 12 mètres indiquée dans la note comme trop considérable.

L'auteur de la note répond que cette limite dépend en effet des précautions employées pour la fonte des pièces. Quelques ingénieurs anglais, M. Fairbain entre autres, indiquent une limite encore plus éloignée, de 15 à 16 mètres; il rappelle des expériences nombreuses faites par M. Vivaux sur l'influence de la forme des poutres en fonte, sur leur résistance, et dont les résultats sont d'accord avec l'opinion qu'il a émise; les limites de longueur admises par M. Vivaux sont les mêmes que celles qu'il indique.

On ajoute qu'il n'est pas étonnant que les ingénieurs anglais aient reculé cette limite; les principaux inconvénients résultants de la fonte tiennent en effet au retrait, et celui de la fonte anglaise est moindre que celui de la fonte française.

On croit néanmoins qu'il faut éviter autant que possible d'employer la fonte dans les chemins de fer pour les passages en dessous.

M. Poirée, ingénieur des ponts et chaussées, invité à assister à la séance, fait remarquer qu'elle doit être alors également condamnée pour les passages en dessus, car le passage d'une voiture fait éprouver à un pont des oscillations plus grandes que celles qui sont causées par un train.

Pour les ponts en tôle, on fait observer que la principale objection qu'on leur a faite en France est la détérioration possible des rivets.

UN MEMBRE fait remarquer que cette opinion ne préoccupe pas autant en Angleterre qu'en France. La date des ouvrages de ce genre établis en Angleterre est encore trop récente pour qu'on puisse avoir à ce sujet une opinion très-arrêtée par des observations diverses. Pourtant, il ne s'est présenté aucun fait qui puisse tendre à faire croire que cette objection soit fondée.

La Société a reçu :

1° De M. La Salle, membre de la Société, deux exemplaires du compte rendu des séances de l'Académie des sciences ;

2° De M. Mathieu, membre de la Société, une collection des cahiers des charges et soumissions du chemin de fer du Midi ;

3° De M. Grenier, membre de la Société, une note sur le pont en fer et fonte établi sur la Harper pour le passage du chemin de fer de Baltimore à Ohio (Etats-Unis d'Amérique) ;

4° De la Société de Mulhouse, un exemplaire de son bulletin ;

5° De la Société d'encouragement, un exemplaire de son bulletin.

HESQUIN DE RHEVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER. — 30 novembre.

Depuis quelque temps, aucune variation ne se produit sur les fers, et pourtant jamais les ordres n'ont été plus suivis et plus pressants. On les cote 320 fr. ; un marché, nous dit-on, a été conclu à 325 fr., sous la condition de rendre en peu de jours.

Le cours de la fonte pour affinage roule entre 150 et 155 fr. ; une nouvelle acceptation vient d'avoir lieu à 152 fr. 50. On recherche le disponible ; il y en a très peu, et pour cette raison on fait 155 fr. Les producteurs offrent bien de s'engager à 150 fr., pour livrer au commencement de 1855, mais à leur tour les acheteurs font les conditions et exigent une baisse. Des deux côtés on préfère attendre. Le producteur fait valoir le prix des bois payé aux adjudications ; l'acheteur oppose la marche décroissante des cours anglais.

On raisonne, pour la fonte à moulage, les prix de 185 fr. et 187 fr. 50. La petite fonderie ne demande plus beaucoup.

PARIS.

Les prix sont fermes sur tous les articles, la fonte exceptée.

Les fils de fer et les pointes sont tenus sans changement de prix, mais les affaires sont nulles. On croit que l'association entre les tréfileries de la Comté pourra amener une diminution.

Les aciers sont dénués d'affaires de grand intérêt ; les cours sont tenus faiblement. Notre correspondance de Londres nous signale une baisse sur l'acier de Suède, coté actuellement de 400 à 425 fr.

Cuivre. — Le marché du cuivre s'est amélioré à Londres et les cours se maintiennent comme précédemment.

A Hambourg, le métal soutient sa bonne position avec une meilleure demande ; en l'absence des sortes étrangères, une partie Awesta a fait 76 1/2 mb.

La cote de Paris a subi quelques changements : cuivre de Russie, 330 340 fr ; de Suède, 315 320 ; d'Australie, 325 330 ; mineral Corocoro, 315.

Les cours sur les places de Bordeaux, de Nantes et de Marseille sont sans variation.

Etain. — Les cours de Rotterdam sont descendus à fl 67 pour le Banca et le Billiton, avec peu d'acheteurs.

Hambourg cote mb. 12 1/8, 3/4.

A Londres, l'étain est sans changement et calme pour toutes les sortes.

Paris cote l'étain anglais 307 fr, le Banca brillant 310 312 fr. 50, l'étain des Détroits, 303 fr,

Plomb. — Sur la place de Londres, l'article est assez recherché et les détenteurs tiennent ferme à la dernière cote.

Le prix de 52 fr. 50 et 52 fr. 75 sont les prix raisonnés à l'entrepôt de Marseille.

A Nantes, le plomb laminé et en tuyaux vaut 75 fr.

Paris sans changement.

Zinc. — Calme p r continuation.

Aucune affaire n'a été signalée cette semaine à Hambourg.

Diverses opérations ont eu lieu à Anvers, où l'article est recherché, surtout le laminé.

Londres ne mande rien de saillant ; ce métal est peu demandé.

Paris continue à coter : zinc brut, 67 fr. ; Vieille-Montagne, 73 fr. ; laminé, 80 fr.

O. SAUFIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 26 novembre :

Nous n'avons rien à constater en fait de transactions importantes. Les prix de la semaine dernière restent à peu près sans changement, mais paraissent trop élevés aux acheteurs, qui espèrent des prix plus avantageux. Les gueuses ont clôturé à 85 fr. pour les numéros mélangés; on traiterait à 84 fr. 40.

Glascow, 24 novembre :

Pendant la semaine expirée, on a traité très peu de chose. La fonte a fléchi de 1 fr. 25 environ, et on s'attend à une nouvelle réduction de prix. Cours de clôture : numéros mélangés, 85 fr. à 85 fr. 60 ; n° 1, Gartsherrie, 90 fr.; autres bonnes marques, n° 1, 87 fr. 50 à 88 fr. 40; n° 3, 83 fr. 75 à 84 fr. 38.

Birmingham, 24 novembre :

Voici comment expliquent les *Annales du Commerce extérieur* la baisse que notre correspondance nous signalait dès le 13 novembre :

« Les dernières nouvelles concernant la récolte des Etats-Unis, où l'Ecosse trouve un de ses principaux débouchés, ont causé une dépréciation instantanée. Les fers ayant sensiblement baissé dans le pays de Galles et le Staffordshire, il devenait évident que les usines de Glascow ne pourraient soutenir la concurrence en maintenant leurs prétentions En outre, l'approche de la saison d'hiver, qui suspend les opérations avec les ports du nord de l'Europe et de l'Amérique, restreint de moitié les exportations locales, et quelques difficultés financières sont venues aggraver encore la situation du marché. »

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 25 novembre :

Charbon. — Sans variations. Gras, houille par 1,000 kil. mis à bord, fr. 23 à 24 ; gaill 21 à 23; tout venant, 14 à 15; menu, 9. Demi-gras, houille fr. 21 à 22; gaill. 19 à 20; tout venant, 12 50 à 13 50 ; menu, 7 à 8. Les prix se soutiennent bien ; on signale quelques ventes en hausse ; les expéditions sont entravées par le manque de bateaux vides, ce qui ne peut manquer d'occasionner une réaction. Nos fabricants se préoccupent de la cherté excessive du charbon.

Fret. — Les mariniers demandent aujourd'hui fr. 15 50 pour la Villette ; il y a eu peu d'affrétements à ce cours, et il est peu probable qu'il se maintienne, la saison étant déjà avancée pour que les expéditions puissent arriver pour la consommation d'hiver; on attend d'ailleurs l'arrivée prochaine d'un certain nombre de bateaux. Au cours de fr. 15 50 pour la Villette, on donnerait pour Rouen fr. 17; pour Reims, fr. 14 50.

Fonte. — Aucun changement à signaler dans le prix des fontes, qui reste à fr. 11 pour affinage. Fonte de moulage n° 1, 16 50; n° 2, 15 50; n° 3, 11 50. On croit que ces prix se maintiendront encore longtemps.

Ateliers de construction. — Toujours grande activité. Ouvriers rares. On a reçu de l'Amérique centrale quelques demandes en machines et engins d'exploitation pour le chemin de fer.

Liége, 18 novembre :

Les prix des fontes et des fers se maintiennent toujours fermes comme suit :

Fonte d'affinage, à 11 fr.; fontes de moulage, à 16 fr. 50; 15 fr. 50, 14 fr. 50 et 13 fr. 50 pour les n°s 1, 2, 3 et 4. Fers marchands, à 22, 24 et 26 fr. pour les n°s 1, 2 et 3, pris aux usines. Les affaires sont calmes.

Les charbons sont toujours fort recherchés et l'extraction ne peut en ce moment suffire à la demande.

Liége, 25 novembre :

Les prix des fontes et des fers n'ont pas subi de variation depuis notre cote de la semaine passée. Quelques affaires en fers marchands et fontes ont été traitées cette semaine pour les besoins courants du commerce et de l'industrie.

La hausse sur les charbons se maintient avec beaucoup de fermeté, et l'extraction est enlevée à mesure de sa sortie des fosses, soit pour les besoins de nos usines, soit pour ceux du commerce.

Il vient d'être procédé, à Bruxelles à l'adjudication de 50 plates-formes de 4m,30 de diamètre, nécessaires à l'administration des chemins de fer de l'Etat. L'adjudication était divisée en 5 lots; voici le relevé des plus basses soumissions :

1er lot, 10 plates-formes, de Neubourg à Chatelineau, 32,995 fr.; 2e lot, 10 id., C. Marcellis à Liége, 34,890 fr.; 3e lot, 10 id., Marcellis, 37,550 fr.; 4e et 5e lots, 10 id., Marcellis, 34,890 fr.

BOIS.

Il ne s'est absolument rien traité en sciages sur les ports de Saint-Dizier et de Valcourt. Les détenteurs ont augmenté leurs bois de 10 fr. au temps de la reprise, mais ils ne trouvent plus le placement d'un seul lot. C'est ce qui confirme la remarque que nous faisions, il y a six semaines, que l'amélioration portait seulement sur les bois de choix.

On s'empresse de terminer les flottages; ils seront finis dans dix jours environ. Les quelques lots que l'on flotte sont pour la plupart vendus.

Un lot d'échantillon médiocre vient d'être traité à 130 fr. 12-12. Les grosses charpentes sont demandées partout.

On doit croire à la recherche de ces bois, car, malgré la saison avancée, on presse en ce moment, à Valcourt, le flottage de grosses charpentes pour un marchand de Paris.

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient d'adresser à la chambre de commerce de Saint-Dizier la circulaire suivante, que M. Rozet, son président, a bien voulu nous communiquer :

« Messieurs, j'ai l'honneur de vous prévenir que, dans le cas où les hostilités avec la Russie continueraient l'année prochaine, les gouvernements alliés ont l'intention d'établir, dès les premiers jours du printemps, c'est-à-dire dès que les bâtiments de guerre pourront reprendre leur station, le blocus rigoureux des ports ennemis dans la mer Baltique et dans la mer Blanche. Le blocus commencera dès l'arrivée des navires de guerre à leur destination, et il sera appliqué sans aucune exception.

» Je vous informe en même temps que les amiraux anglais et français dans la mer Noire ont reçu l'ordre d'étendre le blocus, déjà mis devant les bouches du Danube, à tous les ports de la mer Noire et de la mer d'Azoff qui sont encore au pouvoir de l'ennemi. Ces ordres seront exécutés sous le plus bref délai.

» Je vous prie de porter ces informations à la connaissance du commerce de votre circonscription, et de m'accuser réception de la présente. »

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Indicateur de poche.

On trouve chez Susse frères, place de la Bourse, et à la librairie, rue Richelieu 14, cet *Indicateur*, qui renferme sur Paris tous les renseignements qu'un étranger ou même un habitant de Paris a besoin de connaître, tels que les heures de départ et d'arrivée de tous les chemins de fer, les lignes suivies par les omnibus, le prix des places à tous les théâtres, les prix de toutes les voitures de louage, la nombreuse liste de toutes les curiosités, des notices sur les environs de Paris, etc., et tout cela sur une seule feuille de papier imprimée avec une coquetterie et un soin typographique inouïs, renfermée dans un élégant étui glacé et doré qui peut se placer parfaitement dans la poche du gilet ou dans un portefeuille. Le prix de ce charmant *Indicateur* est de 50 centimes.

CORRESPONDANCE.

M. L. V. D., à Bruxelles. — Les lettres de la nature de la vôtre doivent être affranchies; à l'avenir, si vous omettez ce soin, il ne sera fait aucune réponse à vos lettres. — Il faut, pour connaître le résultat, que la liquidation de la Compagnie soit complète.

M. R. S., à Bade. — N° 1, 15 à 17 0/0. — N° 2, 10 à 12 0/0.— N° 3, 5 0/0.— N° 4, rien.— N° 5, 11 0/0.

M. S., à Tours. — N° 1, l'un a eu toutes les dépenses de construction à sa charge; l'autre a une partie de son chemin concédé dans les conditions de la loi de 1842. — N° 2, tous deux également. — N° 3, oui, mais peu élevé. — N° 4, non, le danger est encore éloigné. — N° 5, les lignes déjà signalées. — N° 7, oui. — N° 8, oui.

M. F. Z., à Saint-Omer. — N° 1, on assure qu'elle est bonne. — N° 2, en 1855, dit-on.

M. N. J., à Bordeaux. — N° 1, cette valeur quoique plus élevée vaut en réalité moins que le n° 3.

M. C. de B., à Paris. — N° 1, votre souscription doit être faite directement à la Compagnie; nous ne pouvons intervenir pour vous. — N° 2, pas encore. — N° 3, ce n'est pas probable.

M. Ch. I. B., à Tours. — N° 1, Rhône-et-Loire. — N° 2, ordinaire.

M. N. F., à Pau. — N° 1, achetez.— N° 2, vendez. — N° 3, attendez. — N° 4, oui. — N° 5, mauvaise opération.

M. J. T., à Rennes. — N° 1, non ; vendez. — N° 2, dans quinze mois. — N° 3, 30 fr. — N° 4, elles sont abandonnées.

M. F. B., à Sisteron. — N° 1, non certainement. — N° 2, elles sont aplanies. — N° 3, oui. — N° 4, le 4 mars. — N° 5, non. — N° 6, pas aussi promptement.

M. Ch. R., à Troyes. — N° 1, l'échange aura lieu prochainement. — N° 2, environ 12 0/0. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, 15 à 16 0/0.

M. L. G., à Coutras. — N° 1, la cote officielle naturellement. — N° 2, au moins deux capitaux pour un. — N° 3, 25 0/0.—N° 4, janvier et juillet chaque année.

M. A. L., au Havre. — Aux cours actuels, il ne faudrait pas vendre.

M. E. V., à Bordeaux. — N° 1, non. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, jamais. — N° 4, excellente affaire.

M. H. A., à Lyon. — N° 1, 300 fr. — N° 2, 350 fr. — N° 3, 300 fr. — N° 4, 400 fr. — N° 5, 300 fr.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 26 novembre au 2 décembre 1854.

74,403 voyageurs	238,431 45
Bagages, marchandises, etc	552,871 35
TOTAL	791,302 80

Semaine correspondante de 1853.

73,807 voyageurs	215,437 45
Bagages, marchandises, etc	449,195 72
PRODUIT total	664,633 17

Recette totale du 1er janvier au 2 décembre

1854	36,855,587 08
1853	32,329,925 50
DIFFÉRENCE	4,525,661 58

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 26 novembre au 2 décembre 1854.

14,775 voyageurs	72,708 80
Bagages, marchandises, etc	136,074 55
TOTAL de la semaine	208,783 35
Semaine correspondante de 1853	184 392 95
TOTAL de l'exercice courant	5,339,643 75
Exercice correspondant de 1853	5 448,481 40

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 26 novembre au 2 décembre 1854.

10,021 voyageurs	27,409 15
Bagages, marchandises, etc	66,708 55
TOTAL de la semaine	94,117 70
Semaine correspondante de 1853	85,398 00
TOTAL de l'exercice courant	1.341,203 10
TOTAL de l'exercice correspondant	1,373,926 35

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 26 novembre au 2 décembre 1854.

Grande vitesse) 43,096 voyageurs	262,109 40
Petite vitesse) Bagages, marchand.	384,022 25
TOTAL de la semaine	646,131 65
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	22,143,788 75
TOTAL	22,789,920 40
Semaine correspondante de 1853	419,211 50
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	18,739,709 20
TOTAL de l'exercice correspondant	19,158,920 70

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 26 novembre au 2 décembre 1854.

Voyageurs	268,205 35
Bagages, marchandises, etc	617,124 15
TOTAL	885,329 50
Semaine correspondante de 1853	702,530 71
Différence en faveur de 1854	182 798 79
Recettes du 1er janvier au 2 décemb.	41,424,843 00
Recette correspondante de 1853	34,078,216 92
Différence en faveur de 1854	7,346 626 08

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 48e semaine.

Du 26 novembre au 2 décembre 1854.

Voyageurs	233,861 59
Marchandises	462,964 23
TOTAL de la semaine	696,825 82
Recettes antérieures	29,834,157 48
TOTAL GÉNÉRAL	30,530,983 30
48e semaine de 1854	696,825 82
Semaine correspondante de 1853	555,812 52
Différence en faveur de 1854	141,013 30
Exercice 1854	30,530,983 30
Id. 1853	26,500,678 12
Différence en faveur de 1854	4,030,305 18

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 26 novembre au 2 décembre 1854

Voyageurs	10,829 40
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	20,918 35
TOTAL	31,747 75
Recettes antérieures	1,464,034 40
TOTAL	1,495,782 15

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 27 novembre au 3 décembre 1854.

Ouest. — voyageurs (gr. vitesse	67,556 83
(Petite vitesse)	57,957 03
TOTAL	125,513 86
Rive droite. — voyageurs	17,560 55
Rive gauche — voyageurs	12,999 55
TOTAL	156,063 98
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	81,[illegible] 26
Rive droite	17,201 05
Rive gauche	11,727 25
TOTAL	110,[illegible] 56

Recette totale du 1er janvier au 3 décembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	7.308,190 74
Idem. — 1853	6,054,066 70

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 novembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	83,875 60
Bagages et marchandises	133,095 35
TOTAL de la semaine	216 970 95
Semaine correspondante de 1853	199,120 85
Augmentation	17,850 10

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	44,970 40
Bagages et Marchandises	42,597 80
Total de la semaine	87,568 20
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	304,539 15
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier.	10,370,748 24
Recette correspondante de 1853	7,992,618 39
Augmentation	2,378,129 85

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 19 au 25 novembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

17,157 voyageurs, grande vitesse	39,231 80
Petite vitesse	143,415 13
Services annexes	2,599 90
TOTAL	185,246 83

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	35,737 33
Petite vitesse	119,466 90
Services annexes	3,093 92
TOTAL	158,298 15

Recette totale du 1er janvier au 25 novembre

1854	8,511,412 49
1853	7,323,788 70

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de novembre 1854.

Voyageurs St-Germain	123,587		
id. Auteuil	113,352		
Total	236,939	Recettes.	132,574 10
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			78,835 11
Total			211,409 21

Novembre 1853.

Voyageurs	140,351	Recettes	173,609 36
Différence en faveur de 1854			37,799 85

COMPARAISON :

Les onze mois de 1854 ont donné	3,052,758 34
La même période de 1853 a donné	2,546,703 80
Différence en faveur de 1854	506,054 54

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Novembre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	42,175	26,430 20	1,133 85	27,564 05
1853	36,304	17,036 70	493 15	17,529 85
En faveur de 1854	5,871	9,393 50	640 70	10,034 20

CHEMIN DE FER

DU NORD. *Paiment du coupon de janvier* 1855. — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, pour accélérer le paiement du coupon de 16 fr. par action, et de 7 fr. 50 par obligation, à échoir le 1er janvier prochain, et faciliter la vérification des bordereaux, les coupons d'actions et d'obligations doivent être, à partir du 5 décembre, déposés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix. Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront le droit d'opérer le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le coupon des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation, sous bonification de 4 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

DU NORD. MM. les Actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 20 décembre 1854, à 3 heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége et la Compagnie du chemin de fer du Nord. La présente convocation est faite conformément aux articles 34, 36 et 41 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut, d'ici au 5 décembre au plus tard, avoir déposé 40 actions au moins à la Caisse de la Société, place Roubaix, à Paris, ou chez M. N. Rothschild et fils, à Londres.

Ceux de MM. les Actionnaires qui ont 40 actions, au moins, déposées à la caisse, pourront se présenter pour retirer leurs cartes d'admission. Les cartes qui avaient été délivrées pour l'assemblée convoquée le 25 octobre, seront valables pour celle du 20 décembre.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 40 actions, sans néanmoins pouvoir réunir plus de 10 voix.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Tirage au sort des actions et obligations.* — Le mardi, 12 décembre 1854, à 10 heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, au tirage au sort des numéros des actions et des obligations à rembourser, à partir du 2 janvier 1855, savoir :

531 actions;
100 obligations de l'emprunt de 1842.
21 — de l'emprunt de 1848.
271 obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1852).
235 obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1854).

Les obligations de l'emprunt 3 0/0 (*émission* 1852), qui n'auront pas été *libérées et échangées* contre des obligations définitives, ne pourront pas participer au tirage.

En ce qui concerne les obligations émises en 1854 :

Exceptionnellement, pour ce premier tirage et en raison de l'échéance postérieure du dernier versement qui n'aura lieu que le 1er avril 1855, les numéros désignés par le sort seront appliqués aux *titres provisoires au porteur correspondants* ; le remboursement aura lieu, suivant les conditions de l'émission, en ce qui concerne le versement non échu.

Les titulaires des *récépissés nominatifs* non échangés contre les titres provisoire au porteur, ne pourront participer aux chances du tirage.

Le Directeur,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Emprunt* 3 0/0. — *Obligations libérées de l'émission de* 1854. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs de titres *libérés* de la dernière émission (1854), qu'à dater du 15 décembre courant, ces titres pourront être échangés à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, contre des *obligations définitives*, dont le dépôt dans la caisse de la Compagnie pourra immédiatement s'effectuer avec les formalités ordinaires.

Le Directeur,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. Appel de fonds de 50 fr. — *Paiement du 5e coupon des actions.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, et suivant l'avis donné à l'assemblée générale du mois d'avril dernier, qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait pour l'époque du 1er janvier prochain.

Le 5e coupon des actions échéant au 1er janvier et représentant les intérêts dus pour les 350 fr. versés (soit 8 fr. 75), viendra en déduction de la somme à payer sur cet appel de fonds, qui se trouve ainsi réduit à 41 fr. 25.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auraient pas été faits dans les premiers jours du mois.

MM. les actionnaires auront la faculté de faire leur versement à partir du 18 décembre courant.

L'administration se charge du détachement du coupon et de l'établissement des bordereaux de paiement (47, rue de Provence, de dix à deux heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Service des emprunts.* — Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts semestriels seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 2 janvier prochain, savoir :

Aux obligations des 1er et 2e emprunts, à raison de 25 fr. chacune.

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c. chacune.

Le dépôt préalable des coupons ou titres (soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur), accompagnées de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 décembre à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
Signé : C. Didion.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN. MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie, le 1er décembre 1847, le 1er mars 1849, et le 25 février 1854, sont prévenus que les obligations de l'émission de 1847 portant les numéros : 2,213, 2,223, 2,226, 2,228, 2,231, 2,233, 2,234, 2,240, 2,247, 2,255, 2,277, 2,295, 2,298; de l'émission de 1849 portant les numéros : 6,601, 6,611, 6,631, 6,654, 6,663, 6,666, 6,670, 6,677, 6,684, 6,683, et celles de l'émission de 1854 portant les numéros : 22,303, 22,304, 22,309, 22,311, 22,313, 22,316, 22,318, 22,322, 22,323, 22,331, 22,335, 22,338, 22,342, 22,344, 22,353, 22,354, 22,356, 22,361, 22,368, 22,369, 22,370, 22,371, 22,374, 22,375, 22,377, 22,380, 22,381, désignés par le sort au tirage du 24 novembre 1854, seront remboursées à raison de 1,250 francs chacune, à partir du 1er décembre 1854, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix heures à trois heures.

Par ordre du Conseil :
Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMINS DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon* — Le mercredi 13 décembre, à une heure, il sera procédé, en séance publique dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 23, au cinquième tirage des obligations à rembourser de l'emprunt de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille. Le remboursement aura lieu, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12.

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. *Appel de* 100 *fr. par action.* — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, conformément à l'art. 15 des statuts de la Compagnie, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 6 janvier prochain.

Il sera bonifié, pour les paiements faits avant ce jour, un escompte au taux de 3 0/0 l'an.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, courra à partir du 6 janvier, sur tous les versements qui n'auront pas été effectués avant le 20 du même mois.

Les versements se feront à la caisse de l'Administration centrale, gare Saint-Lazare, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, les dimanches et fêtes exceptés.

Par ordre du Conseil d'administration.
Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25 ; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes ; à Honfleur en 35 minutes ; à Caen en 3 h. ; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. Appel de 50 fr., du 25 octobre au 15 novembre 1854.

Facultatif jusqu'au 5 janvier 1855.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0/0 l'an, montant à 5 fr. 85 c. sur 350 fr. versés, seront payés, à partir du 2 janvier prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33.

A Toulouse, chez MM. J. et P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. La Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne a l'honneur d'informer le public que, conformément à l'autorisation donnée par Son Ex. le Ministre des travaux publics, la section de Bordeaux à Dax est livrée à la circulation depuis le 12 novembre 1854.

Les heures de départ sont fixées comme suit, savoir :

Départ de Bordeaux, 11 h. du matin.
Arrivée à Dax, 3 h. 45 m. du soir.
Départs de Bordeaux pour la Teste, 11 h. du matin et 5 h. du soir.

Départ de Dax, 7 h. 50 m. du matin.

Arrivée à Bordeaux, 12 h. 35 m. du soir.

Départs de la Teste, 7 h. du matin et 7 h. 30 m. du soir.

CAISSE DES MINES

COMPAGNIE GÉNÉRALE DU CRÉDIT MINIER

SOCIÉTÉ ANGLO-FRANÇAISE EN COMMANDITE

Sous la raison sociale PAGANELLI DE ZICAVO et Ce,

Au capital de 12 millions 500,000 fr. (500,000 liv. sterling),

Divisés en vingt-cinq mille actions de cinq cents francs;

Siége de la Compagnie : rue Laffitte, 41, à Paris.

PAR ACTE DÉPOSÉ CHEZ Me FOUCHER, NOTAIRE A PARIS.

Les membres du Conseil de surveillance sont choisis parmi les plus forts actionnaires de la première émission. Un comité consultatif d'ingénieurs des mines est attaché à la direction.

EXTRAIT DES STATUTS.

TITRE II. — OPÉRATIONS DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 4. Les opérations de la Société ont pour objet :

1° L'achat, la vente et l'échange, tant pour compte de la Compagnie que pour celui de tiers, des valeurs, actions et obligations, soit françaises, soit étrangères, des sociétés déjà fondées ou à fonder, de mines, minières, carrières, usines métallurgiques, fonderies, forges, houilles, gaz, eaux minérales, produits chimiques, etc., etc.

2° La souscription de ces mêmes actions et obligations.

3° La vente ou le don en nantissement d'emprunts, de tous effets, actions et obligations acquis, et leur échange contre d'autres valeurs

4° Le prêt sur dépôt d'actions et obligations, l'ouverture de crédits en compte courant, sur dépôt de ces valeurs ainsi que sur consignation de métaux, minerais, etc., et généralement toutes les opérations de banque, d'escompte de valeurs et de commission, se rapportant à la spécialité de l'entreprise.

5° La création d'entreprises d'exploitation de mines, minières, forges, etc., soit par opérations de crédit, soit par souscriptions d'actions et obligations ou de toute autre manière.

6° L'achat, la vente ou l'affermage, tant pour le compte de la Société que pour celui des tiers, de mines, minières, carrières, usines, et en général de tous terrains et de toutes localités propres à l'exploitation de tous métaux et autres richesses minérales de quelque nature qu'elles soient.

7° Les études et travaux préliminaires de recherches et d'exploration par les ingénieurs de la Compagnie de mines, minières et carrières, tant en France qu'à l'étranger, et les demandes, soit pour la Compagnie, soit pour des tiers, de concessions à obtenir des divers gouvernements.

8° La publication du *Journal des Mines*, qui est et demeure la propriété de la *Caisse des Mines*.

LE JOURNAL DES MINES, en propageant les opérations de la Compagnie, remplit dans la presse une regrettable lacune. Les mines, qui entrent pour une si large part dans la richesse générale, ont été jusqu'à ce jour ou sacrifiées ou négligées dans les différents organes de la publicité. Le *Journal des Mines*, qui paraît tous les samedis dans un format in-quarto et avec seize pages d'impression, développe toutes les questions de mines et de forges au double point de vue scientifique et industriel. Il insère *gratuitement* les communications utiles qui lui sont faites par les Compagnies et tous les intéressés, et devient ainsi l'organe spécial de l'industrie minière et métallurgique en France et à l'étranger.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Dans sa séance publique du 5 décembre courant, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations de la Compagnie du Grand-Central et du chemin de Rhône-et-Loire (1re et 2e série), à amortir au 1er janvier 1855.

Les obligations sorties sont les suivantes :

Obligations du Grand-Central, du n° 78,623 à 78,845.

Obligations de Rhône-et-Loire (1re série à 0/0), du n° 85 458 à 85,537.

Obligations de Rhône-et-Loire (2e série 3 0/0), du n° 40 319 à 40,429.

Le remboursement se fera, à partir du 1er janvier 1855, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Couchon.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par les statuts de la Compagnie, aura lieu le vendredi 22 décembre courant, à trois heures de l'après-midi, dans la salle Herz, rue de la Victoire, n° 48.

L'assemblée générale, après avoir entendu les comptes qui lui seront rendus de la gestion de l'entreprise, pouvant avoir à délibérer, conformément aux dispositions de l'art. 49 des statuts, sur..... « des questions de prolonge-
» ments et d'embranchements de li-
» gnes, ... sur des traités de réunions,
» fusions, alliances et autres, faits
» avec d'autres Compagnies de chemins
» de fer..... » la délibération ne sera valable dans ce cas, qu'autant que le cinquième du fonds social (soit 36,000 actions) sera représenté.

MM. les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions, qui voudront assister à l'assemblée, devront déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, à Paris, du 1er au 7 décembre. — Le délai du 7 décembre est de rigueur.

Il leur sera remis une carte d'admission. — Cette carte est nominative et personnelle.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Couchon.

LE COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS, rue Bergère, n° 14, fait des avances sur rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles, ou de crédit constitués en Sociétés anonymes françaises ;

Reçoit en dépôt toutes espèces de titres et valeurs, et se charge d'encaisser gratuitement les arrérages, intérêts et dividendes des valeurs déposées dans sa caisse et payables à Paris.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Obligations 3 0/0.* Le semestre d'intérêts, échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2

A Marseille, à la gare.

Les coupons pourront être déposés à la caisse, à partir du 20 décembre.

EMPRUNT DE TRENTE MILLIONS

DE L'ANCIENNE COMPAGNIE DE MARSEILLE A AVIGNON. MM. les porteurs de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon qui n'ont pas encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de soixante millions du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêts de 25 fr., échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie ci-dessus désignés.

COMPAGNIE

DES FORGES D'HERSERANGE. Une Compagnie vient de se constituer en la forme anonyme, sauf l'autorisation de ses statuts par le gouvernement, sous le titre de *Société métallurgique du Nord-Est*, pour racheter les usines dépendant de la faillite de l'ancienne Société d'Herserange, dans l'intérêt des porteurs d'actions de cette Société. On compte dans le Conseil d'administration MM. de Cheppe, administrateur des Mines de la Loire ; Dethomas, banquier ; Estignard, ancien maître de forges ; Gibiat, administrateur du chemin de fer Grand-Central ; le comte de Grandeffe, administrateur du chemin de Lyon à la Méditerranée ; Monnin-Japy, maire du 6e arrondissement de Paris, membre du Corps législatif ; le baron de Saint-Geniès, propriétaire et Alfred Sudre, propriétaires.

La souscription réservée par privilége aux anciens actionnaires d'Herserange est ouverte, depuis le 6 décembre courant, chez MM. Dechet-Dethomas et Ce, banquiers, boulevard Poissonnière, 17, où l'on peut prendre connaissance des statuts. Deux actions anciennes donneront droit à souscrire trois actions nouvelles de 250 fr. chacune. Moyennant la remise de deux tiers anciens et le versement de 75 fr. en argent, il sera délivré un récépissé échangeable contre trois actions nouvelles libérées de 75 fr. chacune.

Les personnes non porteurs d'actions seront admises à souscrire moyennant 75 fr. en espèces par action souscrite.

La répartition des actions ainsi souscrites n'aura lieu qu'après l'exercice du privilége réservé aux anciens actionnaires d'Herserange.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES, *rue Notre-Dame-des-Victoires*, 28, *Paris.* — MM. les actionnaires, porteurs de cinq actions au moins, sont invités à se trouver à l'assemblée générale extraordinaire qui aura lieu le 10 janvier 1855, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 28, dans le but de délibérer sur une augmentation éventuelle du capital social, sur les conditions de l'émission du nouveau capital, sur la proposition de diviser le fonds social en actions de 500 fr. au porteur, et sur les modifications aux statuts que ces mesures entraînent.

CHEMIN DE FER DE **LYON A GENÈVE.** Les porteurs d'actions du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux dispositions des articles 6 et 44 des statuts, le coupon d'intérêt pour le 2e semestre de 1854 sera payé, à dater du 2 janvier 1855, à la Caisse centrale de la Compagnie, 23, rue Laffitte, à raison de 5 f. par action.

Les coupons peuvent être déposés à partir du 20 décembre.

Le Secrétaire du conseil d'administration,
A. Baudin.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

D'HERSERANGE ET SAINT-NICOLAS, *rue Basse-du-Rempart*, n° 20, créée par actes devant Me Thouard, notaire à Paris, des 27 novembre et 4 décembre 1854.

Directeur : Morel aîné, maître de forges.

ACTIONS DE 250 FRANCS.

Art. 47 des statuts. La présente Société sera convertie en Société anonyme.

La Société nouvelle d'Herserange et Saint-Nicolas a reçu dans ses bureaux un grand nombre d'actionnaires auxquels ont été communiqués les statuts et donné des explications de nature à les convaincre que les combinaisons adoptées garantissent aussi bien les intérêts des créanciers que ceux des actionnaires de l'ancienne Société d'Herserange, et c'est à cette double condition qu'il faut satisfaire.

Les fondateurs apportent dès à présent une souscription de *deux millions sept cent mille francs*, dont *quinze cent mille francs* par privilége immobilier.

Les actions d'Herserange sont admises dans les versements à effectuer pour *cent francs* chacune, les fonds provenant des versements seront déposés au Comptoir national.

Cet avis a pour but de prévenir les actionnaires ainsi que les créanciers de l'ancienne Société qui sont appelés à concourir à la souscription, que la nouvelle Société d'Herserange et St-Nicolas n'a rien de commun avec celle annoncée sous le titre de *Société métallurgique du nord-est de la France* pour le rachat des forges d'Herserange, etc.

Quant à l'échange des actions de l'ancienne Société, il n'éprouvé de retard que par le temps matériellement nécessaire pour l'exécution des titres, les fondateurs ayant voulu que contrairement à ce qui se fait ordinairement, les statuts entiers fussent reproduits sur ces titres.

Le directeur prenant en considération la position des anciens actionnaires d'Herserange, et pour leur conserver le privilége à la souscription des actions nouvelles qui leur est réservée, les prévient qu'ils pourront échanger deux titres de l'ancienne Société contre trois titres de la nouvelle, sur un récépissé et sans aucun versement préalable.

Les actions de la nouvelle Société seront immédiatement négociables.

L'échange aura lieu à partir du lundi 11 décembre dans les bureaux de la Société, et devra être opéré dans un délai de quinze jours.

Notre prochain numéro donnera d'autres renseignements.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis ; le 21.

Égypte et Syrie. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

Syrie (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT, dirigée par MM.

BRAUCOURT & PERIER, 6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettres de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse est restée jusqu'à la fin de la semaine dernière dans l'état d'hésitation et d'incertitude qui avait déterminé depuis quelques temps de si bas cours sur toutes les valeurs. On parlait, il est vrai, d'un traité d'alliance avec l'Autriche, mais on doutait que le cabinet de Vienne se décidât à cette mesure décisive, et l'on a été agréablement surpris lorsque le *Moniteur* a annoncé, dimanche dernier, que ce traité avait été signé à Vienne le 2 décembre. Cette nouvelle a produit dès le début de la bourse de lundi, une hausse de 2 30 sur les cours de samedi, et quoique un mouvement aussi brusque dût ouvrir des réalisations de bénéfices, les cours se sont maintenus depuis ce jour avec une grande fermeté et ont conservé une tendance marquée à la hausse. Après avoir monté à 73 20, c'est à peine si on a rétrogradé à 72 40, et lorsque les 1 50 de coupon de semestre ont été détachés à la bourse d'hier, 7 décembre, la rente s'est soutenue de 71 30 à 71 50, ce qui avec le coupon correspond de 72 80 à 73.

On s'accorde à dire que des achats très-importants et très-sérieux ont eu lieu ces jours-ci pour de forts capitalistes, en sorte que la rente aurait changé de mains et ne se trouverait déjà plus en la possession de ceux qui l'avaient achetée la semaine dernière dans les bas cours, ce qui assurerait le maintien des prix actuels.

Les capitalistes de Londres semblent à la première nouvelle de la signature du traité de Vienne, s'être défiés de la portée de cet acte diplomatique. Les consolidés en ont d'abord été peu affectés; mais depuis qu'ils ont reçu des renseignements plus détaillés de Vienne, ils ont commencé de leur côté à faire de nombreux achats, ce qui a fait remonter vivement les fonds anglais de 92 1/8 à 93 3/8. On s'accorde maintenant à dire que le traité est aussi bien offensif que défensif, et qu'il doit avoir pour résultat inévitable de forcer la Russie à faire des propositions sérieuses de paix.

La spéculation s'est portée avec ardeur sur les actions du Crédit mobilier, qui ont repris avec une grande vivacité, et qui donnent lieu chaque jour à des affaires considérables. Les acheteurs paraissent croire à la réalisation définitive du traité qui avait été conclu par les chemins de fer autrichiens; quelques-uns escomptent, en outre, le dividende, qui sera payé le mois prochain sur les actions de cette Société.

Le mouvement de hausse n'a pas été moins rapide sur les actions de chemins de fer. On se rappelle les grandes livraisons de titres qui avaient eu lieu à la liquidation du 15 novembre. Ces valeurs, jetées sur la place en pleine crise, n'avaient trouvé de nouveaux preneurs qu'à de très-bas cours. Mais les nouveaux détenteurs étaient peu disposés à s'en défaire, et lorsqu'est arrivé le mouvement de hausse, les titres étaient devenus très-rares; on n'est parvenu à en trouver qu'en payant 30, 40 et jusqu'à 60 fr. de hausse. Les lignes qui avaient été le plus affectées sont aussi celles qui ont repris avec le plus de facilité; ainsi, les actions de Lyon, qui étaient tombées à 930, se sont relevées brusquement à 1,000 et 1,005, et elles se tiennent encore avec beaucoup de fermeté de 985 à 990. L'Orléans, que nous avions vu à 1115, s'est relevé à 1185; le Saint-Germain, de 625 à 690; la Méditerranée, de 820 à 875; l'Est, de 745 à 800; les actions nouvelles de l'Est, de 600 à 645. Le Grand-Central, qui avait mieux résisté à la baisse et qui était tombé à peine à 495, n'a repris qu'à 525, et il se présente quelques vendeurs de 515 à 520.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 30 novembre jusqu'à celle du 7 décembre.

La rente 3 0/0 a fléchi de 70 60 à 69 20, elle a repris à 72 90, et elle est restée à 71 fr., coupon détaché, avec 1 50 de hausse; elle a fermé à terme à 71 30.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 94 80 à 93 75; elle a repris à 96 25 au comptant et à 96 15 à terme.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,980 à 3,000; elles ont fermé à 2,990.

Le Crédit mobilier a monté de 690 à 750; il est resté à 741 25, avec 51 25 de hausse.

Les actions du Nord ont monté de 840 à 875; elles ont fermé à 860 avec 20 fr. de hausse.

L'Est a monté de 770 à 800; il a fermé à 787 50, avec 17 50 de hausse.

Les nouvelles actions de l'Est ont monté de 620 à 645; elles ont fermé à 630 avec 10 fr. de hausse.

Les actions de Lyon ont monté de 952 50 à 1,000; elles ont fermé à 985 avec 32 50 de hausse.

Orléans a monté de 1,135 à 1,185, il a fermé à 1,165 avec 30 fr. de hausse.

Rouen a fléchi de 940 à 910; il est resté à 960 avec 20 fr. de hausse.

Le Havre a fléchi de 517 50 à 505; il a repris à 530; et il est resté à 525, avec 20 fr. de hausse.

La Méditerranée a monté de 830 à 875; il est resté à 855 avec 25 fr. de hausse.

Saint-Germain a monté de 665 à 695; il est resté à 675 avec 10 fr. de hausse.

L'Ouest a monté de 617 50 à 640; il est resté à 630 avec 12 50 de hausse.

Le Midi a monté de 580 à 600; il est resté à 595 avec 15 fr de hausse.

Le Grand-Central a monté de 507 50 à 525; il est resté à 515 avec 7 50 de hausse.

Cherbourg a monté de 500 à 510; il est resté à 505 avec 5 fr. de hausse.

Genève a monté de 510 à 525; il est resté à 515.

Samedi. — Les cours de la rente étaient assez fermes à la clôture. La liquidation de la rente était terminée; on a reconnu qu'il n'y avait pas eu beaucoup de livraisons de titres. La liquidation des chemins de fer s'est bien faite. Toutes les valeurs, d'abord en baisse, ont remonté avec facilité. Le 3 0/0 a varié au comptant de 69 50 à 70 95, et à terme de 69 20 à 70 70. Le 4 1/2 0/0 a fait 93 75 au comptant, et 93 75 à 94 à terme. Le Crédit mobilier a varié de 670 à 685; le Nord, de 830 à 840. L'Est a fait 760; les nouvelles actions, de 615 à 620; Lyon, de 945 à 952 50; la Méditerranée, 820; Orléans, de 1,125 à 1,127 50; Rouen, de 910 à 920; le Havre, de 507 50 à 510; Saint-Germain, de 670 à 650; le Midi, de 567 50 à 585; le Grand-Central, de 505 à 507 50; Genève, 505; l'Ouest, 620, et Cherbourg, 495.

Lundi. — La nouvelle de la signature du traité de Vienne du 2 décembre a produit une hausse rapide sur la rente et sur toutes les actions de chemins de fer. Toutes les valeurs ont été vivement recherchées pendant toute la bourse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 2 75 à 72 70, et à terme de 2 65 à 72 75. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 2 25 à 96, et à terme de 2 à 96; la Banque, de 10 à 2,990; le Crédit mobilier, de 52 50 à 735; le Nord, de 30 à 870; l'Est, de 32 50 à 792 50; les nouvelles actions de l'Est, de 18 75 à 638 75; Lyon, de 43 75 à 996 25; la Méditerranée, de 45 à 865; le Midi, de 15 à 600; le Grand-Central, de 12 50 à 520; Cherbourg, de 5 à 500; Orléans, de 55 à 1,182 50; Rouen, de 40 à 960; le Havre, de 20 à 530; Saint-Germain, de 23 75 à 683 75; Genève, de 15 à 520; l'Ouest, de 20 à 640.

Mardi. — La hausse rapide de la bourse d'hier a amené de fortes réalisations de bénéfices, qui ont produit un peu de baisse, mais la réaction a été peu importante, et toutes les valeurs sont restées fermes. Le 3 0/0 a varié au comptant de 72 90 à 72 45, et à terme de 72 20 à 72 50; le 4 1/2 0/0, de 95 75 à 96 au comptant, et de 96 15 à 96 à terme. La Banque a monté de 10 à 3,000. Le Crédit mobilier a varié de 745 à 730; le Nord, de 875 à 855; l'Est, de 800 à 785; les nouvelles actions de l'Est, de 645 à 635; Lyon, de 1,000 à 985; la Méditerranée, de 865 à 860; Orléans, de 1,185 à 1,165. Rouen a fait 960; le Havre, 530 à 525; Saint-Germain, 675; Genève, 525 à 522 50; l'Ouest, 645 et 630; Cherbourg, 500; le Midi, 597 50 et 595; le Grand-Central, 520 à 517 50.

Mercredi. — Le début de la bourse était faible; mais les cours se sont raffermis à la clôture. Le 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 72 70, et à terme de 25 c. à 72 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 95 75, et à terme de 40 c. à 95 90. La Banque s'est tenue à 3,000. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 735. Le Nord s'est tenu à 855; l'Est, à 785; les nouvelles de l'Est, à 635; Lyon, à 985; l'Ouest, à 630; Rouen, à 960; le Havre à 525. Saint-Germain a monté de 5 à 680. La Méditerranée a fléchi de 10 à 850. Le Grand-Central, de 2 50 à 515; Genève, de 2 50 à 520. Cherbourg a monté de 5 à 505. Le Midi s'est tenu à 595.

Jeudi. — On a détaché aujourd'hui le coupon de semestre de 1 50 sur le 3 0/0. Les actions ont été bien tenues, mais sans variations importantes. Le 3 0/0 a varié de 71 50 à 71 ex-dividende; le 4 1/2 0/0, de 95 80 à 96; la Banque, de 3,000 à 2,990; le Crédit mobilier, de 747 50 à 741 25; le Nord, de 857 50 à 860; l'Est, de 792 50 à 787 50; Lyon, de 990 à 985; Orléans, de 1,160 à 1,165; Rouen, de 955 à 960; le Havre, de 522 50 à 525; la Méditerranée, de 860 à 855; le Grand-Central, de 517 50 à 515; Saint-Germain, de 680 à 675. L'Ouest a fait 630; Cherbourg, 505; Genève, 515.

Vendredi. — La rente était très-demandée, et elle est restée en forte hausse. Toutes les valeurs étaient recherchées. Le 3 0/0 a varié au comptant de 71 30 à 71 90, et à terme de 71 70 à 72 35; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 50. La Banque s'est tenue à 2,990. Le Crédit mobilier a monté de 747 50 à 757 80; le Nord, de 865 à 870; l'Est, de 790 à 795; les nouvelles, de 632 50 à 640; Lyon, de 995 à 1,005, Orléans, de 1,175 à 1,180; le Havre, de 525 à 530; Saint-Germain, de 675 à 680. Le Grand-Central, de 515; la Méditerranée, de 855 à 862 50; Genève, de 515 à 520; l'Ouest, de 630 à 635.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 2 au 8 décembre 1854.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur nominale	Somme payée	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 2 Compt.	Samedi 2 Terme	Lundi 4 Compt.	Lundi 4 Terme	Mardi 5 Compt.	Mardi 5 Terme	Mercredi 6 Compt.	Mercredi 6 Terme	Jeudi 7 Compt.	Jeudi 7 Terme	Vendredi 8 Compt.	Vendredi 8 Terme
710	913	99	105.000	400	tout	46 fr	janv. juillet	Nord	840 »	840 »	870 »	872 50	855 »	855 »	855 »	860 »	860 »	862 50	870 »	875 »
tout	136	99	72.000	500	tout	37 fr. 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	»	»	960 »	965 »	960 »	955 »	950 »	»	950 »	962 50	»	965 »
91		97	40 000	500	tout	30 fr	avr. l'octobr.	Rouen au Havre	510 »	511 25	520 »	530 »	525 »	525 »	525 »	»	525 »	527 50	530 »	532 50
51	72	95	34 000	500	125	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	317	99	60.000	500	325	4 0/0 (1).	janv. juillet	Caen et Cherbourg	495 »	»	500 »	507 50	510 »	505 »	505 »	»	505 »	516 25	505 »	»
tout	25	99	54.000	500	tout	32 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	680 »	»	683 75	690 »	675 »	680 »	690 »	690 »	675 »	675 »	690 »	685 »
tout	17	99	30.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	315 »	»	315 »	»
130	530	99	70 000	500	300	21 fr.	cinq nov.	Ouest	640 »	»	640 »	650 »	630 »	630 »	630 »	630 »	630 »	632 50	635 »	637 50
»	11	50	6 000	500	tout	néant.	»	Paris à Orsay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1158	1470	99	300.000	500	tout	62 fr. 50	octobre.	Orléans	1127 50	1135 »	1182 50	1190 »	1165 »	1165 »	1160 »	1160 »	1165 »	1165 75	1160 »	1160 »
617	721	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	Est	781 »	772 50	792 50	795 »	785 »	785 »	785 »	790 »	787 50	790 »	795 »	800 »
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	620 »	617 50	638 75	640 »	635 »	635 »	635 »	632 50	630 »	630 »	640 »	646 25
307	512	99	265 000	500	350	27 f. 5	janv. juillet	Paris à Lyon	982 50	985 »	995 25	1000 »	985 »	982 50	985 »	981 50	985 »	991 25	1005 »	1010 »
»	227	99	80 000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	505 »	504 75	500 »	525 »	522 50	520 »	520 »	520 »	515 »	»	520 »	»
419	612	99	100 000	500	300	18 fr.	avril octobre	Lyon à la Méditerr.	830 »	831 25	865 »	872 50	860 »	855 »	850 »	850 »	855 »	857 50	862 50	865 »
»	950	99	130 000	500	350	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	585 »	585 »	600 »	587 50	585 »	590 »	585 »	»	585 »	590 »	»	595 »
»	52	99	10 000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	230 »	»	232 50	»	230 »	»	»	»
150	915	99	100 000	500	250	4 0/0	janv. juillet	Grand Central	507 50	510 »	520 »	518 75	517 50	517 50	515 »	510 25	515 »	»	510 »	510 »
»	»	99	50 000	500	250	4 0/0		St-Rambert à Gren.	»	»	»	»	»	»	»	»	487 50	»	»	»
»	40	99	12.500	1000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	50	90	9 400	500	tout	27 fr. 50 p. un an	mars.	Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	110.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emm.	»	»	»	»	»	»	432 50	»	462 50	»	433 75	»

	Capital		Somme payée	Intérêt	Époques de jouissance	Noms	Samedi 2 Compt.	Samedi 2 Terme	Lundi 4 Compt.	Lundi 4 Terme	Mardi 5 Compt.	Mardi 5 Terme	Mercredi 6 Compt.	Mercredi 6 Terme	Jeudi 7 Compt.	Jeudi 7 Terme	Vendredi 8 Compt.	Vendredi 8 Terme
(1) Pendant la durée des travaux.	614,750,938	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	70 95	70 10	72 70	72 75	72 15	72 50	72 70	72 75	71 »	71 30	71 90	72 [illegible]
	103,444,357	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	94 75	94 »	96 »	95 »	96 »	96 »	95 75	95 90	96 25	96 25	96 20	96 [illegible]
	250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	69 [illegible]	»	»	»	72 10	»	»	»	71 25	»	»	»
	»	[illegible]	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	»	»	95 95	»	»	»	»	»	96 10	»	»	»
	90.000	1 000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	»	»	2891 »	»	3000 »	»	2900 »	»	2900 »	»	2900 »	»
	120,000	500	tout	10 25	janvier juillet	Crédit mobilier	645 »	690 75	735 »	737 50	730 »	735 »	735 »	737 50	741 25	742 75	737 50	760 »
	40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	561 »	»	570 »	»	575 »	»	575 »	»	572 50	»	577 50	»
	50,000	500	250	17 50	janv. juillet	Banque foncière	570 »	»	»	»	570 »	»	»	»	»	»	550 »	»
	100,000	1.000	200	3 0/0	mai novemb.	Do Obligations (Cert.)	»	»	950 »	»	950 »	»	950 »	»	950 »	»	950 »	»
	»	500	400	3 0/0	mai novemb.	Do Obligations de 500	415 »	»	425 »	»	427 50	»	427 50	»	435 »	»	»	»
	»	100	tout	3 0/0	»	Do 10e d'Obligations	90 25	»	»	»	97 50	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 2 au 8 décembre 1854.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêt	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des compagnies	2	4	5	6	7	8
1851	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.	Nord-Boulogne	310 »	312 50	312 50	312 50	312 50	315 »
D°.	80 000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.	Paris à Lyon	1010 »	»	1010 »	1010 »	1010 »	»
1852.	140 000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	540 »	500 »	»	500 »	500 »	500 »
1852.	182 333	99 —	»	ent.	500	3 0/0	»	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	307 50	310 »	305 »	315 »	312 50	312 50
D°	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	D°	décembre juin.	Est	»	497 50	497 50	496 25	497 50	497 50
									id. (nouvelles)	497 50	490 »	490 »	488 75	490 »	488 75
1848.	12 250	99 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	D°	janvier juillet.	Saint-Germain (nouvelles)	»	»	1025 »	»	»	»
D°.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	Versailles (r. d.)	975 »	975 »	975 »	»	»	»
1852.	15.036	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	D°	Ouest	1000 »	»	»	»	»	»
1853.	17.500	» »	1.000	750	1.250	3 0/0	»	D°	D° (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1842.	8 000	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	D°	Paris à Orléans	»	»	1025 »	»	1025 »	1025 »
1848.	3 333	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	D°	D°	D° (Nouvelles 1848)	»	1025 »	1025 »	»	1025 »	1025 »
1852.	150.000	99 —	340	tout.	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1852)	310 »	310 »	310 »	311 25	312 50	312 50
1854.	100 000	» »	275	175	500	3 0/0	»	D°	D° (Nouvelles 1854)	309 75	310 »	310 »	310 »	311 25	»
1845	6.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	D°	D°	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
1847.	8.750	68 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre	D° (nouvelles)	975 »	»	»	975 »	975 »	»
1846.	15.000	78 —	1 000	tout.	1.250	5 0/0	D°	mars septembre	Rouen au Havre	»	»	»	»	945 »	»
1849.	5.000	61 —	[illegible]	tout.	1.250	[illegible]	D°	janvier juillet.	D° (nouvelles)	1165 »	1165 »	»	»	1110 »	»
1851.	131.007	90 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.	Grand-Central	290 »	292 00	295 »	295 »	294 75	295 »
1852.	102 014	99 —	500	tout.	625	5 0/0	D°	D°	Rhône-et-Loire	»	»	497 50	497 50	»	»
1853	63 063	99 —	300	tout.	500	3 0/0	D°	D°	D° 3 0/0	310 »	»	»	»	»	»
1852.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	D°	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	»	»	»	»	500 »	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 1er au 7 décembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	1	2	4	5	6	7
Nord	927 50 à 937 50	932 50 à 940 »	947 50 à 956 25	940 » à 958 75	950 » à 964 75	950 25 à 968 75
Paris à Strasbourg	781 » à 790 75	785 » à 773 »	781 » à 787 50	781 » à 787 50	785 » à 791 75	781 25 à 791 75
Orléans	1101 » à 1140 »	1100 » à 1140 »	1125 » à 1175 »	1150 » à 1200 »	1150 » à 1200 »	1150 » à 1200 »
Paris à Rouen	940 » à 950 »	945 » à 960 »	940 » à 950 »	925 » à 950 »	925 » à 955 »	925 » à 973 »
Rouen au Havre	500 » à 525 »	500 » à 525 »	501 » à 525 »	512 50 à 525 »	505 » à 517 50	505 » à 517 50
Lyon	940 » à 986 25	951 » à 982 50	972 50 à 991 25	980 » à 998 75	990 » à 998 75	981 25 à 993 75
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	Cours	Dénomination	Pair	Cours	Dénomination	Pair	Cours	Dénomination	Pair	Cours	Dénomination	Pair	Cours
Canal [illegible]	500	450 »	Charleroi ... Charbon.	[illegible]	560	Tuyaux Chameroy	500	-	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Mar. [illegible]	[illegible]	28 0/0 b.
Caisse des ch. de fer	500	500	Charbonnages belges	500	100 »	Fers galvanisés	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç ... d°	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7 [illegible] »	Pont-de-Loup (anl.)	1000	250	Christofle	500	-	— Tricycles	500	475	Union des Ports d°	5000	12 0/0 b.
Escarpe inférieure	1000	1500	Centre-du-Flenu	[illegible]	150	Télégraphie sous-marine	25	23 50	— Batignolaises	1000	775	Mélusine ... d°	5000	15 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	785	[illegible] ... Charbon	[illegible]	300	Gaz anglais ... Paris.	2500	1700	Compagnie générale	500	850	Sécurité ... d°	5000	31 0/0 b.
Sambre française	1 000	1300	Portes et Sénéchas	[illegible]	300	— français ... Paris	500	875	Lutéciennes	500	575	Sauvegarde ... d°	5000	0 0/0 b
Cie générale des Eaux	250	210 »	Lyon et Loire	[illegible]	401	— Parisien	1000	1170	Batignollaises	1000	775	Océan ... d°	5000	25 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	500	[illegible] et V m. a. p.	1000	510	— Lacarrière. Paris	500	[illegible]	[illegible]	500	475	Chambre ... d°	2000	22 0/0 b.
Vieille-Montagne	80	472 50	— act. n.-p.	»	150	— Belleville	500	1045	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... d°	1000	11 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1100	Azincourt ... Charbon	[illegible]	1000 »	— Nord. Batignolles	500	490	Essonne (papeterie)	1000	»	Vigie ... d°	5000	10 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	375	610 »	Bastennes ... Asph.	1000	225 »	— Ouest ... Passy.	500	675	Journaux réunis	500	510	Nationale. Incendie.	5000	125 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	335 »	Seyssel angl. ... Asph.	125	43	— Est Vincennes.	500	»	Le Siècle	[illegible]	400	Générale ... d°	5000	[illegible] 0/0 b.
[illegible] ... Zinc.	750	500	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon	250	[illegible]	Union ... d°	5000	14 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1050 »	Aveyron ... Forges.	[illegible]	[illegible]	— Calais	1000	300 »	Palais de l'Industrie	100	131 »	France ... d°	5000	28 0/0 b.
Ténès ... Cuivre.	100	41 [illegible]	[illegible] ... Forges.	500	450	— Amiens	500	650	Glaces de St-Gobain	[illegible]	[illegible]	Phénix ... d°	1000	1100
Mouzaïa (Algérie)	100	31 25	Alais ... Forges	3000	1750	— Versailles	1000	[illegible]	— de Montluçon	501	501	Providence ... d°	2500	20 0/0 b
Carmaux (usine)	100	41 »	Châtillon ... Forges.	500	410	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1415	Urbaine ... d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Long-Pendu	500	500 »	Herserange ... Forges.	500	71 25	— Cie centrale	500	»	— d'Aix-la-Chapelle	275	250 »	Confiance ... d°	[illegible]	5 0/0 b.
Loire	[illegible]	115 »	Montataire ... Forges.	1000	1525	Mess. imp. serv. mar.	5000	[illegible]	Lin Maberly	500	725 »	Soleil ... d°	[illegible]	90 0/0 b.
Montrambert	[illegible]	145 »	Providence ... Forges.	1000	1,200	— voitures	1000	[illegible]	— Cohin	500	[illegible]	Nord ... d°	1000	10 0/0 b.
Saint-Étienne	[illegible]	115 »	Loire et Ardèche. forg.	1000	3150 »	— Caillard	1000	[illegible]	— Pont-Remy	»	500	Globe ... d°	500	pair
Rive-de-Gier	[illegible]	225 »	Espérance ... Forges.	1000	930	Gondoles parisiennes	50	100	— Gamaches	500	325	Nationale ... Vie.	2000	15 0/0 b.
Grand'Combe	[illegible]	530 »	[illegible] ... Usine.	750	805 »	Omnibus (Entr. gén.)	1000	[illegible]	Richer ... Vidanges.	500	270 »	Générale ... d°	7500	85 0/0 b
Haute-Loire. Charbon.	500	280	Cail ... Usine.	500	715 »	— ch. de fer	300	225	Herbet ... Sucrerie.	500	500	Union ... d°	5000	7 0/0 b
Blanzy ... Charbon	500	550	[illegible] ... Usine.	250	[illegible]	— Favorites	500	[illegible]	Scarpe ... d°	250	215	Phénix ... d°	5000	3 0/0 p

Paris. — Imprimerie centrale des chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 2

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

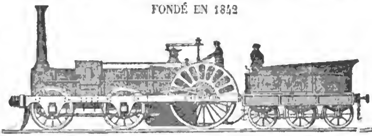
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris............
Départements....
Etranger........



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

SOMMAIRE.

A partir du 1er Janvier 1855

LE

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

réduit le prix de son abonnement

A 10 FRANCS PAR AN

Le *Journal des chemins de fer*, créé en 1842, peu de mois avant le vote de la loi du 11 juin qui a été le point de départ de presque toutes les entreprises de cette nature qui existent en France, a suivi dans sa publication la marche et les progrès de cette belle industrie.

Ne paraissant d'abord que tous les quinze jours, avec 8 pages d'impression, il a bientôt doublé sa publicité et l'a rendue hebdomadaire; plus tard, il a donné à ses lecteurs 16 pages au lieu de 8. Aujourd'hui, que les valeurs de chemins de fer se sont démocratisées; qu'elles ont passé des mains de quelques gros actionnaires dans celles des petits capitalistes, le *Journal des chemins de fer* doit suivre ce mouvement de vulgarisation.

En conséquence, le *prix de l'abonnement au* JOURNAL DES CHEMINS DE FER est réduit, pour les abonnements d'un an :

A 10 FRANCS par an
pour Paris.

A 12 FRANCS par an
pour la Province.

A 18 FRANCS par an
pour l'Étranger.

Il ne sera plus reçu d'abonnement de six mois.

Les personnes qui ont renouvelé leur abonnement par avance depuis le 1er décembre ou qui se sont abonnées pour la première fois depuis la même date jouiront de la réduction ci-dessus en recevant le journal pour un temps double de celui porté sur leur quittance.

Nous rappelons ici que les abonnés au *Journal des chemins de fer* jouissent du droit de recevoir gratuitement, par la correspondance du journal, les avis de la direction sur les placements qu'ils ont à faire et sur toutes les questions financières et industrielles qui peuvent les intéresser.

La CAISSE DES CHEMINS DE FER, propriétaire du Journal, se charge, en outre, de faire pour ses abonnés et pour le public tous placements de fonds et toutes réalisations de valeurs; elle les représente dans les assemblées générales; en un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

Les directeurs de la *Caisse* répondent courrier par courrier à leurs clients.

Le *Journal*, par son bulletin de correspondance hebdomadaire, répond à ses abonnés.

J. Mirès et Ce.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La semaine s'est écoulée au milieu des incertitudes de l'opinion sur la portée réelle du traité conclu le 2 décembre avec l'Autriche. — Ce traité est-il offensif et défensif? Ses effets doivent-ils être immédiats ou seulement ultérieurs? L'alliance est-elle complète ou conditionnelle? — Telles sont les questions que chacun se posait, et pour laquelle chacun trouvait la réponse qui convenait le mieux à son tempérament, à ses passions ou à ses intérêts.

Spectateurs désintéressés, aussi jaloux de la gloire et de l'honneur de notre pays que désireux d'une paix solide et durable, nous n'avons vu et nous ne voyons encore dans le traité du 2 décembre qu'une condition plus certaine de succès pour notre politique.

Nonobstant les contredits et les fausses

ouvelles, tout concourt à cette fin si désirable.

La Prusse, assure-t-on, accède au traité du décembre, et la Russie, sans faire de propositions de paix, n'est pas éloignée d'accepter les quatre conditions comme base de ourparlers avec les puissances allemandes.

Quant à l'Autriche, si elle a été longue à e décider, si même aujourd'hui encore elle e prend pas d'engagement ferme, il ne faut ublier, ni sa prudence traditionnelle, ni sa osition spéciale. Une guerre avec la Russie a lus de dangers pour l'Autriche, dont les rontières sont limitrophes, que pour la rance et pour l'Angleterre; aussi est-il facile e concevoir qu'avant de s'engager activement dans la lutte, elle veuille épuiser tous es moyens de la prévenir et de mettre un erme à celle qui est commencée.

Pour nous, qui n'avons pas considéré la onvention du 2 décembre comme un traité e paix, mais comme un préliminaire possible de négociations armées, nous n'éprouvons ucune déception en apprenant de lord John ussel que cette convention n'est pas aussi ormelle que des esprits plus impatients que ratiques ont pu se le figurer un instant; et uisque les deux gouvernements de France et Angleterre « ont pensé qu'il était sage de conclure ce traité et que le succès de la guerre en serait mieux assuré, » nous nous contentons et y trouvons suffisamment atière à en féliciter notre pays.

— La situation de la Banque, publiée ce atin, est assez satisfaisante. Le portefeuille augmenté, ce qui est un signe non équivoque de la reprise des affaires un moment affectées par la crise américaine. L'accroissement des avances sur effets publics et sur ctions de chemins de fer montre que les s cours ont déterminé les porteurs de rentes et de valeurs à faire de nouveaux achats. nfin, l'accroissement du compte créditeur Trésor indique une situation très-favorable s finances publiques.

En résumé, il ressort du bilan de la anque, au 14 décembre, comparé à celui mois précédent :

Une diminution de 42 millions sur les espèces ;

Une augmentation de 32 millions sur le portefeuille ;

Une augmentation de 2 millions pour les avances sur effets publics ;

Une augmentation de 3 millions pour les avances sur chemins de fer ;

Le statu quo pour les avances au Trésor et les bons escomptés;

Une diminution de 7 millions sur les billets en circulation ;

Une augmentation de 9 millions du compte créditeur du Trésor ;

Une diminution de 6 millions sur les comptes courants particulier

1854.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions.
Janvier.	295	403	43	85	70	643	48	153
Février.	281	411	38	63	100	624	56	153
Mars.	292	384	34	61	100	599	60	137
Avril.	369	382	29	56	100	595	77	202
Mai.	409	336	26	54	100	590	75	167
Juin.	470	292	25	49	100	583	86	206
Juillet.	454	275	25	52	65	601	68	141
Août.	474	260	24	53	65	609	63	176
Septembre.	488	244	25	53	65	646	70	149
Octobre.	477	255	27	57	65	633	45	141
Novembre.	437	270	27	62	95	635	58	135
Décembre	**395**	**302**	**29**	**65**	**95**	**628**	**67**	**129**
Augmentation	»	32	2	3	»	»	9	»
Diminution.	42	»	»	»	»	7	»	6

— Les recettes des chemins de fer présentent de semaine en semaine des augmentations de plus en plus fortes. En voici le résumé, pour les bulletins que nous publions aujourd'hui :

Augmentations.

Lyon,	23.3 0/0.
Grand-Central,	21.6 0/0.
Est ancien,	21.2 0/0.
Nord,	19.5 0/0.
Versailles r. g.,	16.0 0/0.
Orléans,	15.8 0/0.
Méditerranée,	7.4 0/0.
Rouen,	6.7 0/0.
Havre,	4.7 0/0.

Diminution.

Versailles r. d.,	3.0 0/0.
Ouest,	5.0 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

Société du Crédit mobilier.

Chaque jour nous sommes sollicités de faire connaître le dividende probable que pourra distribuer, pour l'année 1854, la Société du Crédit mobilier. Nous devons rappeler que cette Société ne peut, comme les Compagnies de chemins de fer, publier ses recettes ou ses opérations; que l'élément qui sert à nos appréciations à l'égard des chemins de fer, nous échappe complétement pour le Crédit mobilier, et que, dès lors, nos estimations sont purement hypothétiques.

Sous cette réserve, voici nos prévisions :

L'année dernière, le dividende a été de 25 fr. par action, indépendamment de l'intérêt à 5 0/0 des sommes versées; la moyenne du versement avait été, pour l'année, de 300 fr. par action ; conséquemment le revenu, intérêt et dividende compris, avait atteint 13 0/0. Nous ne savons pas très-positivement si, pour l'année 1854, le produit sera moindre ou plus élevé; toutefois, quelques présomptions nous font supposer que les actionnaires peuvent espérer un dividende d'environ 45 fr. par action, qui, ajouté aux 25 fr. d'intérêt, à raison de 5 0/0 du capital, élèverait le produit total, pour l'année 1854, à 70 fr. par action qui serait réparti comme suit :

Le 1er janvier 1855,	25 fr.
et le 1er juillet suivant,	45
Ensemble, pour l'année 1854,	70 fr.

On sait que plusieurs grandes opérations sont en projet, qui toutes s'appuient sur la Société du Crédit mobilier, et lui assurent des avantages ou des bénéfices qui peuvent élever à un chiffre très-considérable le dividende pour l'année 1855. En attendant que nous nous livrions à l'examen de ces diverses entreprises, nous félicitons les actionnaires du Crédit mobilier des résultats obtenus et de ceux qu'ils doivent espérer dans l'avenir.

C. DEVINS.

Le Chemin de Paris à Lyon ET le Chemin de Lyon à la Méditerranée.

Dans quelques mois la section de Lyon à Valence sera terminée, et la ligne de Lyon à Marseille en pleine activité. On peut craindre qu'alors se répandent chaque jour les bruits

de fusion, selon le besoin de la spéculation. L'exemple des chemins de Versailles ne doit pas être oublié. Pendant près de quinze années les actionnaires de ces deux lignes ont été constamment ballottés par des bruits de fusion qu'on répandait ou démentait, selon l'intérêt du moment. Comme il serait regrettable que les actions du chemin de Paris à Lyon et celles de Lyon à la Méditerranée subissent de grandes fluctuations sous l'empire de semblables suppositions, nous croyons devoir faire connaître les motifs qui paraissent devoir exclure, définitivement, les probabilités de fusion entre ces deux entreprises.

La circulation entre Paris et Lyon par la Bourgogne et le Bourbonnais est si considérable, et les transports de Paris à Marseille sont si importants, qu'ils peuvent alimenter richement les lignes par la Bourgogne, le Bourbonnais et même par Nevers. Le commerce ne peut espérer un abaissement de tarif que par la concurrence de ces lignes entre elles, qui toutes doivent aboutir à Lyon. On comprend facilement quel serait l'avantage d'une ligne de Paris à Marseille, ayant un seul et unique intérêt: le système des tarifs différentiels lui assurerait un si grand avantage, qu'il équivaudrait presque au monopole.

Aussi le gouvernement, au nom de l'intérêt général, s'opposera très-probablement à une fusion qui, en réalité, n'offrirait aucun avantage pour l'exploitation, puisque les voyageurs jouiront dans tous les cas du bénéfice d'une ligne sans solution de continuité, en même temps qu'ils n'auront pas à subir des tarifs trop élevés, puisqu'ils seront le résultat d'une sage et légitime concurrence.

Nous avons cru devoir émettre cette opinion avant l'achèvement du chemin de Lyon à Marseille, afin que les actionnaires des deux Compagnies, une fois prévenus, n'espèrent que dans l'exploitation des deux lignes les bénéfices qu'ils doivent obtenir.

Ces bénéfices, du reste, promettent d'être si brillants pour les deux Compagnies, que leurs actionnaires ne doivent pas se préoccuper d'une fusion qui ne leur offrirait du reste qu'un très-médiocre intérêt.

Déjà nous avons annoncé que le revenu pour le chemin de Paris à Lyon serait tel, pour l'année 1854, qu'il permettrait de distribuer 68 à 70 fr. par action, grâce à la réserve de 25 fr. qui sera distribuée.

Pour 1855, les recettes s'élèveront au moins à 35 millions sur la ligne principale, de Paris à Lyon; mais pendant cette même année l'embranchement de Dijon à Besançon sera en pleine activité et augmentera la recette d'environ 3 millions, ce qui permettra de distribuer pour l'année 1855 un revenu supérieur a celui de 1854, y compris la réserve.

Pour 1856, le raccordement complet des deux lignes de Paris à Marseille, portera le produit de la ligne de Paris à Lyon à 40 millions, soit près de 80,000 fr. par kilomètre. Nous pensons que les frais d'exploitation ne devront pas dépasser 30 0/0, soit 24,000 fr. par kilomètre, ce qui permettrait de distribuer plus de 90 fr. par action. Voici, du reste, la base de notre calcul:

Recette de Paris à Lyon,	40,000,000
Id. de Dijon à Besançon,	3,000,000
	43,000,000
Frais d'exploitation, 30 0/0,	13,000,000
Recette nette,	30,000,000
Service de l'emprunt et réserve,	5,000,000
Revenu net,	25,000,000

Soit sur 265,000 actions, environ 94 fr. par action.

Le chemin de Lyon à la Méditerranée, pour l'année 1854, distribuera environ 20 fr. par action, intérêts et dividende compris.

Pour 1855, la ligne entière sera en exploitation dès le mois d'avril prochain; il est facile de prévoir que la section de Lyon à Avignon ne produira pas moins de 8 millions pour l'année, ce qui permettra de distribuer en intérêts et dividende environ 50 fr. par action.

Pour l'année 1856, les recettes totales du réseau s'élèveront à 26 millions soit 50,000 fr. par kilomètre; en évaluant au plus à 40 0/0 les frais d'exploitation on arrive à un résultat qui se rapproche infiniment de celui auquel nous sommes parvenus pour le chemin de Paris à Lyon.

Recettes brutes	26,000,000
Frais d'exploitation, 40 0/0 .	10,400,000
Recettes nettes . . .	15,600,000
Service des emprunts et réserves	7,600,000
Revenu net. . .	8,000,000

soit environ 90 fr. par action.

Si l'on considère que la différence entre les revenus des actions des deux Compagnies pour l'année 1854 s'élève au profit du chemin de Lyon à 50 fr.: — que cette différence pour 1855 sera d'environ 25 fr., ensemble 75 fr.; les cours actuels des deux entreprises paraîtront parfaitement en harmonie.

C. DEVINA.

Chemin de fer du Nord.

Assemblée du 20 décembre.

Nous rappelons aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord, qu'une assemblée générale extraordinaire doit avoir lieu le 20 décembre courant, à trois heures, dans la salle Sainte-Cécile, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre cette Compagnie et la Société Belge des chemins de fer de Mons à Manage et de Namur à Liége, pour la prise à loyer de cette dernière ligne, qui forme le prolongement du chemin direct de Saint-Quentin à la frontière Belge.

On trouvera d'amples détails sur cette opération dans nos numéros des 21 octobre et 18 novembre dernier.

Dans notre prochain numéro, nous publierons le rapport qui aura été soumis à l'assemblée générale et les résolutions qu'elle aura prises.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Chemin de fer Grand-Central

Assemblée du 22 décembre.

La Compagnie des chemins de fer Grand-Central de France a convoqué ses actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le 22 courant, à 3 heures, dans la salle Herz.

Après avoir entendu les comptes qui lui seront soumis, l'assemblée générale sera consultée sur les pouvoirs à accorder au conseil d'administration, conformément à l'article 49 des statuts, à l'effet de traiter avec le gouvernement de la concession du chemin direct de Nevers, en commun avec les Compagnies de Lyon et d Orléans, ou de Lyon seulement, et aussi de la concession définitive des parties du réseau Grand-Central qui doivent relier entre elles les diverses sections actuellement en cours d'exécution.

Nous rendrons compte de cette assemblée générale.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Paris à Rouen.

Si nous sommes bien informés, la prochaine assemblée du chemin de fer de Rouen aura, probablement, à délibérer sur diverses mesures du plus grand intérêt.

Le Conseil d'administration soumettrait, dit-on, à l'approbation des actionnaires le dédoublement des actions, dont la Compagnie d'Orléans a déjà donné l'exemple; il proposerait en outre la distribution d'une somme précédemment prélevée sur les recettes de l'exploitation. — Il y a lieu d'espérer qu'à cette occasion, la question de la fusion elle-même recevra une solution.

Dans cette même assemblée, le dividende sera fixé et atteindra un chiffre très-rapproché de 40 fr., qui, ajoutés aux 27 fr. 50 du premier semestre de l'année, élèvera le revenu annuel à un chiffre qui ne sera pas inférieur à 65 fr.

C. DEVINA.

Société de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli.

Par décret en date du 9 décembre 1854, les statuts de la *Société de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli* ont été approuvés.

Le capital de cette Société est de 24 millions, divisé en 240,000 actions au porteur de 100 fr. chacune.

La Société a pour objet:

1° L'acquisition de 16,000 mètres de terrains situés dans la rue de Rivoli, et s'étendant, depuis la rue de l'Échelle, les deux côtés compris, jusqu'à la rue des Poulies, à l'exception de la maison formant l'angle de cette rue, et d'une autre maison appartenant à la Compagnie des omnibus. Ces terrains s'étendent ainsi en façade depuis le château des

Tuileries jusqu'à l'extrémité du Louvre, avec retour en façade sur la rue Saint-Honoré et la place du Palais-Royal ;

2° La construction sur ces terrains d'un vaste hôtel dans le genre américain et d'un grand nombre d'autres hôtels pour habitations particulières;

3° L'exploitation de l'hôtel et la location ou la vente des autres immeubles ;

4° L'acquisition et la mise en valeur de l'hôtel d'Osmond, situé sur le boulevard des Italiens, et comprenant avec les jardins et dépendances 3,400 mètres de terrain.

Les terrains de la rue de Rivoli ont été vendus il y a quelques mois par la Ville, à la suite des expropriations faites pour la reconstruction monumentale de la rue d'après un plan uniforme; ils sont apportés à la Société pour le prix d'acquisition, qui ressort à environ 450 à 460 fr. le mètre.

Les constructions, dont le gros œuvre doit être terminé pour le mois de mai 1855, ont été entreprises de suite et sont déjà très-avancées.

En retour de l'obligation de construire sur un plan extérieur, uniforme, et dans un temps très-court, les fondateurs de la Société, acquéreurs de la ville, ont obtenu :

1° L'exemption des impôts fonciers sur les immeubles de la rue de Rivoli pendant trente ans ;

2° La faculté de ne pas répéter à l'intérieur les arcades à construire à l'extérieur, et de remplacer ainsi, pour les boutiques et les entresols sur la rue de Rivoli, les paliers massifs en pierre de taille par des colonnes en fer ou fonte et de larges baies vitrées, de manière à augmenter le jour, et, par suite, la valeur locative.

Il fallait une circonstance exceptionnelle pour trouver au cœur de Paris un emplacement aussi considérable et aussi propre à l'établissement d'un hôtel modèle pour les étrangers, et à la construction de demeures distribuées avec toutes les recherches du confort et du luxe moderne.

L'interposition des palais du Louvre et des Tuileries, entre la rive gauche de la Seine et les quartiers riches et commerçants de la rive droite, doit forcément amener toute la circulation entre le faubourg Saint-Germain, le Palais-Royal, la Bourse et la Chaussée-d'Antin, dans les rues qui entourent les immeubles de la Société, qui deviennent ainsi un centre de premier ordre. En même temps, la continuation de la rue de Rivoli jusqu'à la rue Saint-Antoine, amène devant l'hôtel et les propriétés de la Compagnie toute la circulation de l'ouest à l'est, de la Bastille aux Champs-Elysées, par une large voie d'un quart plus courte que la ligne des boulevards.

Un seul emplacement pouvait lutter pour un grand hôtel avec les terrains de la rue de Rivoli : l'emplacement de l'hôtel d'Osmond, avec ses 3,400 mètres de dépendances : — il a été acquis par la Société et réuni aux immeubles de la rue de Rivoli.

Si l'on tient compte de la hausse toujours croissante des loyers pour boutiques et magasins et pour habitations particulières à Paris, et de la hausse correspondante des terrains et des immeubles bien situés, on arrive facilement à reconnaître :

1° Que la location des boutiques et entresols de la rue de Rivoli pourra produire à elle seule un revenu suffisant pour servir les intérêts du capital de 24 millions ;

2° Qu'en même temps, la valeur foncière des terrains s'accroîtra dans une proportion considérable, que l'on ne peut évaluer à moins du double dans une période de dix ans pour la rue de Rivoli, et immédiatement pour l'hôtel d'Osmond.

Jusqu'à présent, les grands bénéfices que procurent, avec certitude et sans mauvaises chances possibles, les opérations sur les terrains et les maisons dans Paris, avaient été le partage exclusif des riches capitalistes, qui pouvaient placer ainsi une grande fortune. La *Société de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli* vient changer heureusement cette situation, et appeler les plus petites bourses à jouir, non-seulement de tous les avantages des grands placements fonciers, mais encore de la facilité exceptionnelle d'une réalisation facultative immédiate et sans frais.

A ce point de vue, la division du capital de la société en actions de 100 francs au porteur, n'est pas seulement un fait économique important, c'est un véritable événement politique de la plus haute portée.

Rendre la propriété foncière accessible aux plus modestes épargnes de l'ouvrier, de l'artisan, du domestique, c'est rallier à ce grand principe social les masses qui ne le comprennent pas, et que l'ignorance de ses bienfaits autant que des passions mauvaises avaient entraînées dans le communisme. Avoir maintenu par la loi et par la force le respect de la propriété a été le premier devoir et le premier acte du gouvernement; faire aimer la propriété par ses adversaires eux-mêmes et en faire ses défenseurs en les y intéressant, en les initiant à ses avantages, en les faisant participer à ses bénéfices, en les augmentant même en leur faveur, était une mission non moins utile pour la société tout entière, et nous sommes heureux de reporter ici sur qui de droit le mérite de l'avoir comprise et réalisée : — sur les fondateurs de l'opération des terrains de la rue de Rivoli, et sur le gouvernement qui a autorisé la coupure des actions de 100 francs.

Aussitôt que nous posséderons des renseignements certains sur le plan des immeubles, sur le système des constructions et sur leur division, nous nous empresserons de les publier.

AD. BLAISE (des Vosges).

Compagnie du chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

Le chemin de fer Victor-Emmanuel entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne est en pleine voie d'exécution. C'est M. Brassey qui est chargé de cette construction, et l'impulsion que donne à ses travaux cet entrepreneur habile est telle, qu'on annonce l'inauguration de la section d'Aix à Chambéry pour le 1er juin prochain. Ainsi se trouve relié l'un des établissements thermaux d'Europe les plus renommés et les plus fréquentés, avec la capitale de la Savoie, sur laquelle, en outre, viendront, sans doute en peu d'années, rayonner les railways du Piémont, de la Suisse et de la France. De la France surtout; car en admettant que la ligne directe de Lyon à Saint-Genis-d'Aost et celle de Grenoble à Montmorillon puissent être ajournées par des considérations que nous ne nous sommes pas proposé de discuter aujourd'hui, il est impossible que le chemin de fer savoisien, ne devant plus être séparé dans un très-bref délai de la ligne française de Lyon à Genève, que par quelques kilomètres, il n'y ait pas entre Aix et Culoz une telle attraction que la jonction ne se fasse en dépit de quelques rivalités individuelles, et au très-grand avantage des actionnaires des deux Compagnies.

Le gouvernement français n'y mettra aucun obstacle, sans nul doute, et nous ne comprendrions pas que, de son côté, le Piémont n'ouvrît pas ses frontières tout entières à sa voisine, quand celle-ci surtout, en accordant la priorité à un point de la frontière pour pénétrer en Savoie, n'entend nullement s'interdire d'y entrer plus tard par Saint-Genis et Montmorillon.

Les relations déjà si fréquentes des deux peuples n'auraient qu'à y gagner, et les actionnaires du Victor-Emmanuel, partagés sans doute entre les deux nations, y trouveraient aussi leur avantage.

Au reste, nous ne nous expliquons pas très-bien la dépréciation que subit aujourd'hui cette valeur, doublement garantie par le gouvernement piémontais.

Nous ne voulons pas nous préoccuper de ce que pouvait avoir d'onéreux pour la Compagnie la concession primitive, qui comprenait tout un réseau, composé :

1° De la ligne d'Aix à Modane;
2° De la ligne d'Aix à Genève;
3° Enfin de la ligne de Chambéry à Saint-Genis-d'Aost.

L'exécution de ce réseau devait donner lieu à une dépense de 50 millions, dont l'intérêt à 4 1/2 0/0 était garanti par le gouvernement.

Au commencement de l'année, une modification très-importante a été introduite dans la loi de concession.

La Compagnie ne se trouve plus obligée que de construire la section d'Aix à Saint-Jean-de-Maurienne; en tout, 80 kilomètres, au lieu de 250, et de dépenser 15 millions, au lieu de 50. Les cent mille actions de 500 fr. peuvent se trouver ainsi libérées à 150 fr. Mais ce n'est pas tout : la garantie de 4 1/2 0/0 a été portée à 5 0/0, c'est-à-dire que, si la

ection d'Aix à Saint-Jean-de-Maurienne étant construite, il ne convient pas à la Compagnie de l'exploiter, l'Etat devra rembourser les 150 francs en rentes 5 0/0 au pair, ou délivrer à chaque action de 150 fr. un coupon de rentes de 7 fr. 50.

Tels sont les engagements réciproques entre le gouvernement piémontais et la Compagnie Victor-Emmanuel.

Pourquoi les actions, déjà libérées de 125 fr., perdent-elles 45 à 50 fr.?

Franchement, cette dépréciation ne nous paraît pas autrement justifiée que parce que la valeur est étrangère; car si c'était une valeur française, plus d'un capitaliste aurait eu probablement déjà l'idée et aurait même réalisé l'arbitrage assez avantageux suivant.

Il aurait acheté au cours actuel 100 actions de 150 fr. du Victor-Emmanuel à 100 fr. l'une, soit un capital engagé de 10,000 fr.; il toucherait un intérêt annuel de 7 0/0, et il attendrait de recevoir, en admettant que le cours actuel de la rente ne soit pas amélioré (88), 132 fr. par action, c'est-à-dire 13,200 fr., au lieu de 10,000 fr., ou 30 0/0 de bénéfice sur son capital.

Chacun peut encore faire cette opération, basée sur un calcul bien simple, et cependant il n'y a, pour ainsi dire, pas de marché sur cette valeur à Paris ni à Lyon, quoiqu'il vienne d'être décidé que les coupons d'intérêt seraient désormais payés par le syndicat des agents de change de cette ville, tous les six mois, comme à Paris et à Turin.

A quoi attribuer cette indifférence? Nous nous bornons à la constater.

C. Devina.

Services maritimes des Messageries Impériales.

NOUVELLE EXTENSION DES SERVICES DANS LA MÉDITERRANÉE.

Ce n'est pas seulement dans l'exploitation des chemins de fer que l'industrie privée à fourni et donne chaque jour des preuves de son intelligence des besoins publics, de son dévouement aux intérêts généraux, et qu'elle justifie ainsi les hommes d'Etat et les écrivains qui ont soutenu sa cause en affirmant qu'il y avait avantage pour l'Etat à remettre autant que possible l'exécution des services civils actifs aux particuliers, et à ne s'en réserver que la direction et la surveillance.

La concession des paquebots-postes de la Méditerranée à une compagnie puissante par son crédit et par sa longue expérience de l'industrie des transports, donne depuis deux ans des résultats qui ne permettent aucun doute sur les bénéfices incontestables que cette opération a procurés à l'Etat. Non seulement la Compagnie des Messageries a exécuté convenablement et avec une notable économie les services dont elle était chargée par la loi du 8 juillet 1851, mais elle a été en mesure de les doubler lorsqu'il a été nécessaire, et a pu répondre ainsi presque instantanément pour sa part aux besoins extraordinaires et imprévus que la guerre d'Orient a fait naître.

Les progrès de cette Compagnie, sa modération et les services qu'elle rend dans des circonstances difficiles, sont trop honorables pour elle et pour l'industrie en général, pour qu'un aperçu de ce qu'elle a fait depuis sa création n'offre pas un véritable intérêt à nos lecteurs.

Jusqu'au mois d'octobre 1851, le service des paquebots-postes de la Méditerranée était fait pour le compte de l'Etat, avec des navires lui appartenant, montés par des équipages et commandés par des officiers de la marine royale.

Le parcours annuel effectué par les paquebots de l'administration était de 84,696 lieues marines (1).

La dépense pour le Trésor, toutes recettes déduites et sans tenir compte d'aucune retenue pour intérêts, assurances et dépréciation (ces retenues sont calculées d'ordinaire à 20 0/0 par an du capital engagé), était en moyenne, pour quatorze ans d'exploitation, de 3,500,000 fr. par an. Dans les deux dernières années du service administratif, la dépense fut de 4,500,060 fr. par an (2). — La perte nette était ainsi, pour le Trésor, de 50 fr. 30 c. par lieue marine. En outre, il était devenu urgent de réclamer un crédit de 10 à 12 millions pour renouveler les bâtiments hors de service.

La loi de concession du 8 juillet 1851 a modifié les choses de la manière suivante:

1° Le matériel de l'Etat a été vendu à la Compagnie, qui en rembourse la valeur en dix annuités portant intérêt à 4 0/0.

2° La Compagnie a été tenue de mettre ce matériel en état, et de le compléter de manière à justifier de la possession de quinze bateaux au moins, dont:

6 paquebots de 220 chevaux,
9 paquebots de 160 chevaux.

Après les trois premières années et jusqu'à la fin de la concession, l'effectif de la flotte de la Compagnie devait être porté à 16 bâtiments.

3° Le parcours annuel a été étendu à 105,216 lieues marines.

4° La subvention a été fixée à 3 millions par an pendant dix ans, avec réduction de 100,000 fr. par an pendant dix autres années, ce qui fait ressortir la subvention moyenne par lieue marine à. 25 90

La perte de l'Etat était de. . . 50 30

L'économie pour le Trésor a été ainsi de . . . . 24 40 par lieue marine, soit de 2,567,270 fr. 40 c. par an.

5° En prévision d'une guerre maritime dans la Méditerranée, le gouvernement se réservait le droit de s'emparer par voie de réquisition de la totalité ou d'une partie des navires de la Compagnie; de son côté, la Compagnie avait la faculté de résilier son contrat après les quinze premières années.

Vingt-six mois à peine se sont écoulés depuis la mise à exécution de cette loi et la livraison des vieux paquebots de l'Etat aux Messageries nationales (octobre 1851); ils ont suffi non-seulement pour refondre ces navires et les compléter, mais encore pour permettre à la Compagnie d'accepter de nouveaux engagements très-considérables.

La première période de l'exploitation industrielle des paquebots-postes a été heureusement pacifique, ce qui a permis à la société concessionnaire de se reconnaître et de s'organiser, d'acheter et de développer un véritable arsenal et des chantiers spéciaux pour son matériel naval à la Ciotat, de mettre à l'étude toutes les parties de son service, et de tenter d'utiles expériences. Puis la guerre, si justement redoutée, est venue; mais elle a trouvé la Compagnie si fortement constituée déjà, si solidement établie, si bien pourvue des plus larges ressources et d'un crédit de premier ordre, que le gouvernement au lieu d'avoir à reprendre d'elle le service des postes, a pu lui demander de se charger de nouveaux transports: — d'abord de la correspondance de l'Algérie, abandonnée par des concessionnaires impuissants et téméraires qui l'avaient soumissionnée au rabais sans en calculer les charges; — ensuite, de l'extension notable de tous les autres services de la Méditerranée, et spécialement d'un double départ chaque semaine de Marseille à Constantinople et retour.

Que l'on suppose, à la place de la Société des Messageries, une compagnie faible, et l'Etat était obligé de reprendre tout le service, c'est-à-dire qu'au lieu d'un appui dans une circonstance où il avait besoin de compter sur toutes les institutions créées par lui pendant la paix, il ne trouvait que des embarras et de nouveaux sacrifices.

Que l'on suppose même une compagnie forte, mais avide et sans dévouement, qui eût usé de son droit de se renfermer dans son service réglementaire, qui eût argué, par exemple, de la hausse excessive du prix des charbons et profité de l'élévation du prix du fret, et il eût fallu subir ses conditions comme celle des autres armateurs pour les transports militaires qu'il fallait effectuer à tout prix.

Telle n'a pas été, nous sommes heureux de le dire, la conduite de la Société des Messageries. En présence des besoins extraordinaires de l'État, elle a fait des efforts extraordinaires aussi: réuni de nouvelles ressources, appelé ses actionnaires à verser de nouveaux fonds, et elle a mis le tout à la disposition du gouvernement. Elle n'a pas même demandé qu'on lui tînt compte de la hausse survenue dans le prix de tous les éléments de navigation: combustibles, salaires, vivres, etc.; elle a, au contraire, abaissé le tarif précédemment fixé pour les transports du matériel militaire (1).

(1) La lieue marine = 3 milles ou nœuds;
Chaque nœud ou mil = 1,851 mètres;
La lieue marine = 5,553 mètres.

(1) Voir les comptes annuels de finances présentés aux Chambres et à l'Assemblée législative.

(1) Il nous est impossible de ne pas faire remarquer l'analogie qui existe entre cette conduite si honorable

Et que l'on ne croie pas que les services nouveaux soient peu importants et que, par suite, le désintéressement de la Compagnie soit sans conséquence pour elle ; il n'en est point ainsi, comme on peut s'en convaincre en rapprochant le service réglementaire, établi conformément à la loi du 8 juillet 1851, et les services actuels, ainsi que la Compagnie vient de les organiser en vertu de ses dernières conventions avec le gouvernement.

LIGNE D'ITALIE.

Touchant aux ports de Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte; ensemble 290 lieues marines.

L'ancien service comprenait trois départs par mois ou 36 par an, soit ensemble, aller et retour. . . . . 20,380 l. m.

Le nouveau service comprend un départ chaque semaine ou 52 par an, soit ensemble, aller et retour, ... 30,160 l. m.

Augmentation . . . . . . 9,280 l m.

LIGNE D'ÉGYPTE.

De Marseille à Alexandrie ne touchant qu'à Malte ; parcours, 500 lieues marines.

L'ancien service se composait de deux départs par mois ou 24 par an, soit ensemble, aller et retour . . . . 24,000 l. m.

Le nouveau service a un départ chaque deux semaines, ou 26 par an, soit ensemble, aller et retour. . . . . 26,000 l. m.

Augmentation . . . . . . 2,000 l. m.

LIGNE DE SYRIE.

De Constantinople à Alexandrie avec escales ; parcours, 510 lieues marines.

L'ancien service avait huit escales et un départ tous les vingt jours, ou 18 par an, soit ensemble, aller et retour . . . 26,520 l. m.

Le nouveau service a trois escales de plus et un départ chaque deux semaines ou 26 par an, soit ensemble, aller et retour. . . . . 26,520 l. m.

Augmentation. . . . . . . 8,120 l. m.

Le nouveau service fait escale à :

Jaffa,	Rhodes,
Beyrouth,	Smyrne,
Tripoli,	Metelin,
Lataquié,	Dardanelles,
Alexandrette,	Gallipoli.
Mersina,	

Il part de Constantinople et d'Alexandrie chaque deux semaines, le vendredi, savoir : depuis le vendredi 15 décembre de Constantinople, et à partir du vendredi 29 décembre, d'Alexandrie.

LIGNE RÉGLEMENTAIRE DU LEVANT PAR MALTE.

De Marseille à Constantinople par Malte, Syra, Smyrne, Metelin, les Dardanelles et Gallipoli, avec embranchement de Syra sur le Pyrée ; parcours total, 583 lieues marines.

L'ancien service se composait de départs décadaires, soit 36 par an et ensemble, aller et retour . . . . . . 41,976 l. m.

Le *nouveau service* comprend un départ de Marseille et de Constantinople le jeudi de chaque semaine, soit 52 par an dans chaque sens ensemble, aller et retour. . 60,632 l. m.

Augmentation . . . 18,656 l. m.

Ce service est l'ancien réglementaire rendu hebdomadaire ; il correspond à Malte avec le paquebot d'Italie, à Syra avec le paquebot d'Athènes, et à Constantinople avec le nouveau service de Varna (mer Noire) dont il sera question tout à l'heure.

NOUVELLE LIGNE DIRECTE DU LEVANT.

Ce service est entièrement nouveau et se combine avec le précédent de manière à offrir un double départ chaque semaine entre Marseille et Constantinople ; l'un, réglementaire (voir plus haut) partant de France le jeudi à 10 heures du matin et arrivant le samedi de la semaine suivante à 6 heures du matin ; l'autre, direct, partant le lundi à 3 heures du soir et arrivant le mardi suivant à 6 heures du matin à Constantinople, soit en 7 1/2 jours.

L'itinéraire du nouveau service direct est ainsi réglé :

Aller.

Départ de Marseille le lundi à 3 heures du soir.

Relâche à Messine le jeudi à 6 heures du matin.

Relâche au Pyrée le dimanche à 3 heures du matin.

Arrivée à Constantinople le mardi à 6 heures du matin.

Retour.

Départ de Constantinople le lundi à 5 heures du soir.

Relâche au Pyrée le mercredi à 9 heures du matin.

Relâche à Messine le samedi à 2 heures du matin.

Arrivée à Marseille le mardi à 5 heures du matin (1).

La longueur totale du trajet est réduite par cet itinéraire de 583 lieues marines à 480 ; le nombre des voyages étant de 104 avec les retours, la distance totale à parcourir est de . . . . 49,920 lieues marines en augmentation de l'ancien service.

LIGNES DE LA MER NOIRE.

Ce sont là encore deux services nouveaux, créés à titre temporaire pour les nécessités de la guerre ; ils se composent :

A. D'un départ de Constantinople pour Varna le samedi de chaque semaine à 2 heures du soir, et arrivée le lendemain à 6 heures du matin, avec retour de Varna le mercredi à 2 heures du soir, et rentrée à Constantinople le jeudi à 6 heures du matin ;

B. D'un départ de Constantinople pour Kamiesh (Crimée) le mardi à 2 heures du soir et arrivée le surlendemain, jeudi, à 11 heures du soir, avec retour de Kamiesh le samedi et rentrée à Constinople le lundi.

Ces deux services ont été réglés de manière à correspondre à Constantinople avec les services de France, savoir :

La ligne de Crimée, avec le bateau direct quittant Marseille le lundi et arrivant à Constantinople le mardi matin ;

La ligne de Varna, avec le bateau réglementaire quittant Marseille le jeudi et arrivant à Constantinople le samedi matin.

Pour les retours sur France, il n'a pas été possible de régler les départs de manière à ce que l'on puisse toujours être certain que le bateau direct du lundi puisse apporter la correspondance de Crimée arrivant le même jour, le moindre retard dans la mer Noire pouvant faire manquer le bateau de retour ; mais dans ce cas les dépêches sont prises par le réglementaire du jeudi, qui prend en même temps le courrier de Varna.

La longueur des deux services de la mer Noire est, pour Varna, de 49 lieues marines, ou 98, aller et retour ; pour la Crimée, de 196 lieues marines, aller et retour : ensemble, 294 lieues marines, et pour 52 voyages par an. . . . . 15,288 lieues marines, en augmentation de l'ancien service.

ALGÉRIE.

Le service spécial de l'Algérie, soumissionné à des conditions onéreuses par une Compagnie sans expérience, a été abandonné par les concessionnaires au commencement de la présente année. Sur l'invitation du ministre de la guerre, les Messageries impériales ont repris ce service, et passé, à cet effet, avec le gouvernement, une convention spéciale.

Le service de l'Algérie se compose de 12 départs mensuels, ou 144 par an, ainsi répartis :

A. De *Marseille à Alger*, 6 départs mensuels, 72 par an ; distance, 139 lieues marines ; parcours annuel, aller et retour, 2,016 lieues marines.

B. De *Marseille à Oran*, 3 départs mensuels, 36 par an ; distance, 180 lieues marines ; parcours annuel, aller et retour, 12,960 lieues marines.

C. De *Marseille à Stora* (Philippeville), *Bone et Tunis*, 3 départs mensuels, 36 par an ; distance, 200 lieues marines ; parcours annuel, aller et retour, 14,400 lieues marines.

Le service spécial de l'Algérie représente ainsi un parcours total annuel de 47,376 lieues marines.

RÉSUMÉ COMPARATIF

De l'ancien et du nouveau service maritime des Messageries.

Lignes.	Anc service	Nouv. serv.	Augment.
	l. m.	l. m.	l. m.
Italie	20,880	30,160	9,280

de la *Société des services maritimes des Messageries* et celle de toutes les Compagnies de chemins de fer, réduisant leurs tarifs pour le transport de céréales dans les années de mauvaises récoltes. — C'est ainsi que la grande industrie comprend sa mission et la solidarité qui unit ses intérêts particuliers aux intérêts généraux du pays.

(1) L'arrivée à Marseille de l'ancien service réglementaire (voir plus haut) doit avoir lieu le samedi de chaque semaine à 3 heures du soir,

Egypte............	24,000	26,000	2,000
Syrie..............	18,360	26,520	8,160
Levant (réglement^{t})	41,976	60,632	18,656
Levant (direct^{t}).....	»	49,920	49,920
Mer Noire..... ...	»	45,288	45,288
	105,216	208,520	103,304
	»	47,376	47,376
Totaux..........	105,216	255,896	150,680

On conçoit facilement qu'une pareille extension des services à exécuter par les bateaux de la Compagnie ait exigé un développement correspondant de son effectif naval, et que les 15 bateaux réglementaires exigés par la loi de 1851 soient depuis longtemps insuffisants.

Voici, d'après les meilleurs renseignements, l'effectif actuel de la Compagnie des *Services maritimes*.

	Noms des navires.	*Coques.*	*Moteur.*	*Force.*	*Déplacement.*
	—	—	—	—	—
				Chev. vapeur	tonnes.
1	Thabor............	fer	aubes	370	1100
2	Sinaï....................	»	»	370	1100
3	Carmel..................	»	»	370	1100
4	Euphrate................	»	hélice	300	1650
5	Gange....................	»	»	300	1650
6	Indus.....................	»	»	300	1650
7	Simoïs..................	»	»	250	1200
8	Hydaspes................	»	»	250	1200
9	Alexandre...............	bois	aubes	220	»
10	Caire.....................	»	»	220	»
11	Egyptus..................	»	»	220	»
12	Louqsor..................	»	»	220	»
13	Nil...	»	»	220	»
14	Osiris....................	»	»	220	»
15	Capitole..........	fer	»	200	»
16	Vatican..................	»	»	200	»
17	Bosphore................	»	»	180	»
18	Hellespont..............	»	»	180	»
19	Mérovée.................	»	»	180	»
20	Oronte..	»	»	180	»
21	Philippe-Auguste.........	»	»	180	»
22	Amsterdam..............	bois	»	160	»
23	Léonidas.......	»	»	160	»
24	Lycurgue	»	»	160	»
25	Mentor...................	»	»	160	»
26	Scamandre...	»	»	160	»
27	Sphynx......	»	»	160	»
28	Tage......................	»	»	160	»
29	Tancrède	»	»	160	»
30	Télémaque	»	»	160	»
31	Périclès..................	fer	»	120	»
32	Pharamond...............	»	»	120	»
	Navires affrétés.				
33	Languedoc............	fer	»	250	»
34	Ville de Bordeaux.........	bois	»	160	»
35	Ville de Marseille..........	bois	»	120	»
	En construction a la Ciotat.				
36	Danube	fer	hélice	370	1600
37	Cydnus.	»	»	370	1600
38	Hermus...................	»	»	250	1100
39	Aventin..................	aubes	»	180	»
	En construction en Angleterre.				
40	Jourdain	fer	hélice	270	1200

Ce matériel constitue une véritable flotte réunie par une entreprise particulière, mise par elle à la disposition du gouvernement pour les services publics, et trouvant encore le moyen d'effectuer les transports du commerce et des particuliers.

Une réunion extraordinaire des actionnaires de la Société des Messageries maritimes est convoquée pour le 10 janvier prochain, à l'effet de recevoir communication des derniers traités passés avec le gouvernement et de statuer sur une augmentation du capital social (1), — c'est-à-dire sur de nouveaux services à rendre.

Nous rendrons compte de cette assemblée en temps et lieu.

Ad. Blaise (des Vosges).

Nomination.

M. Jullien, inspecteur général des ponts et chaussées, qui a résigné il y a deux mois ses fonctions d'ingénieur en chef et de directeur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, vient d'être nommé membre de la Commission d'enquête, pour l'exploitation des chemins de fer, établie au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

C. Devina.

Un chemin de fer en Crimée.

La mauvaise saison ayant rendu très-difficiles les transports du matériel de guerre entre Balaclava et les positions occupées par les armées alliées, sur les hauteurs qui dominent Sébastopol, un membre du parlement anglais, M. Peto, et son associé, M. Betts, grands entrepreneurs de travaux publics, ont offert de se charger de l'établissement d'une voie de fer entre Balaclava et le quartier général des armées alliées. Cette offre a été acceptée par le gouvernement anglais et le ministre de la guerre. Sa Grâce le duc de Newcastle l'a annoncé l'autre jour dans les termes suivants à la Chambre des lords :

« Nous envoyons tout un équipage de chemin de fer et des machines pour traîner les » gros canons et les munitions. Nous nous » sommes adressé à MM. Peto et Betts, qui » ont mis à notre disposition leur activité » matérielle et leur fortune, en posant une » seule condition, celle de ne retirer aucun » bénéfice de l'entreprise. Je crois juste de » mentionner leur noble langage.

» Il ne nous a pas surpris de leur part, et » nous trouvons le même esprit d'abnégation » et de patriotisme chez des personnes d'une

(1) Le capital actuel de la Société est de 24 millions ; il a été émis en deux séries :

La première, de 2,400 actions de 5,000 fr., intégralement soldées.

La deuxième, de 2,400 actions de 5,000 fr., sur lesquelles il a été versé 1,250 fr. ; et il est appelé pareille somme pour le 2 janvier prochain.

» condition bien inférieure. Je mentionne leur » exemple à leur honneur, et aussi comme » une preuve de l'esprit dont le pays est » animé. »

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 14 décembre 1854.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	247,377,270	74
Numéraire dans les succursales.	147,693,764	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	307,067	55
Portefeuille de Paris, dont 62,892,348 fr. 68 provenant des succursales....	134,353,572	07
Portefeuille des succursales, effets sur place............	167,253,196	»
Avances sur lingots et monnaies	886,300	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	1,408,740	»
Avances sur effets publics français.....................	22,975,336	40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	6,466,900	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	49,822,500	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales...........	13,045,300	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.............	65,000,000	
Escompte au trésor de bons du trésor.	30,000,000	»
Rentes de la réserve	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	53,448,559	82
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	4,144,420	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	930,190	46
Divers.....................	76,338	02
	963,189,454	76

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque.........	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque.............	484,605,900	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	143,773,050	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	7,153,957	67
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	10,011,227	»
Compte courant du Trésor créditeur..................	67,026,718	63
Comptes courants de Paris....	100,320,971	58
Comptes courants dans les succursales...........	28 925,171	»
Dividendes à payer..........	518,529	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	5,746,516	37
Droits de garde.	28,573	80
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	985,157	68
Effets en souffrance.........	186,902	58
Divers.....................	5,673,999	06
	963,189,454	76

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — Assemblée le 20 décembre. Délibération sur un traité intervenu entre la Compagnie du Nord et le chemin de fer de Namur à Liége.

GRAND-CENTRAL. — Assemblée le 22 décembre.

VERSAILLES (rive gauche). — Assemblée des porteurs d'actions le 21 décembre courant.

MESSAGERIES IMPÉRIALES ET SERVICES MARITIMES. — 10 janvier. — Assemblée générale. augmentation du capital ; modifications des statuts. Déposer cinq actions.

STOLBERG. — Assemblée 18 décembre.

APPELS DE FONDS.

LYON. — 1er janvier. Versement de 50 fr. par action, dont on déduira le coupon de 8 fr. 75 payable à la même époque.

OUEST. — Versement de 100 fr. au 5 janvier.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Il est appelé sur les actions de la seconde émission un versement de 1,250 fr. par action, lequel devra être effectué à partir du 2 janvier 1855. Il sera déduit de ce versement les intérêts à 5 0/0 sur le premier paiement de 1,250 fr. déjà effectué, soit 27 fr. 50, ce qui réduira le versement du mois de janvier à 1,222 fr. 50 par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — 2 janvier, obligations, intérêts. Premier et deuxième emprunts, 25 fr. ; 1852 et 1854, 7 fr. 50.

NORD. — 1er janvier 1855, paiement de 16 50 aux actions, 7 fr. 50 aux obligations. Dépôt des titres depuis le 5 décembre.

ROUEN. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

HAVRE. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

ORLÉANS.— 1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 f. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

EST. — 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles 4 fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

LYON. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre. — 1er janvier, coupon de 8 fr. 75 sur les actions.

OUEST.— 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

OUEST (Versailles rive droite). — 2 janvier. Obligations, intérêts.

MIDI. — 2 janvier. Actions, intérêts, 5 fr. 85.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

2 janvier. — Obligations 3 0/0; intérêt 7 50. Marseille, 30 millions. Intérêts, 25 r.

ST-GERMAIN. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

CHEMINS DU MIDI. — 2 janvier, intérêts, 5 fr. 85.

CAEN A CHERBOURG. — 2 janvier, intérêts 5 fr. 60 par action, deuxième semestre 1854.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — 5 octobre, intérêts à 4 0/0.

GENÈVE. — 2 janvier. — Intérêts 5 fr.

ANVERS A ROTTERDAM. — 1 octobre, intérêts

CENTRAL DE L'ITALIE. — 1er octobre, intérêts.

FRANCFORT A HAMBOURG. 1er octobre, intérêts 3 0/0, soit 1 sh. 2 ponce par action.

CRÉDIT FONCIER. — 2 janvier. Distribution de 6 fr. 25 pour le semestre juillet-décembre 1854.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Il sera payé aux actions anciennes, à partir du 2 janvier prochain, un premier à-compte de 300 fr. sur les bénéfices de l'exercice 1854.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

COMPAGNIE CIVILE DES MINES DE LA LOIRE. — 7 décembre, troisième trimestre 1854, dividende 12 fr. 50

COMPAGNIE DES EAUX. — 1er janvier, intérêts 4 0/0.

PALAIS DE L'INDUSTRIE. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

GAZ D'AMIENS. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

ORLÉANS. — 2 janvier, remboursement des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 12 décembre.

EST. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

GRAND-CENTRAL. — 1er janvier. Remboursement des obligations sorties au tirage du 5 décembre.

ROUEN. — 1er décembre, remboursement des obligations 1847 et 1849 sorties au tirage du 24 novembre.

MÉDITERRANÉE. — Remboursement des titres sortis au tirage de décembre.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Cinquième tirage ; remboursement, à partir du 2 janvier, des numéros sortis le 13 décembre.

ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — 15 décembre, échange des titres libérés de la dernière émission de 1854, contre des *obligations définitives.*

GRAND-CENTRAL. — 2 octobre. Echange des titres de Saint-Etienne à la Loire, et à Lyon et Andrezieux à Roanne, contre des obligations 3 0/0 du chemin de fer de Rhône-et-Loire, à raison de 3 obligations 1/2 Rhône-et-Loire pour une obligation des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon; 3 obligations 1/5 pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie; 3 obligations 1/2 pour une reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie; 3 obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de Saint-Etienne à la Loire; 3 obligations pour une obligation de 1847 de la même Compagnie; une obligation 1/3 pour une obligation de 1er ordre d'Andrezieux à Roanne; une obligation 1/4 pour une de 2e ordre.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

CHEMIN DE FER ET HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS. — Émission de 24,000 parts libérées à 300 fr. Souscription chez MM. Mirès et Ce, 85, rue Richelieu.

PARIS A ROUEN. — Souscription à 10,000 obligations restant de l'emprunt de 18 millions émis le 25 février 1854.

C. DEVINA.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES de la SEMAINE	1853 Kilomètr. exploités.	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 Kilomètr. exploités.	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFERENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFERENCE par kilomètre sur 1853 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS..........	3—9 décemb	1116	735,824	650	1158	872,212	753	15.8	»
NORD..............	3—9 —	710	648,701	910	710	773,033	1,088	19.5	»
ROUEN............	3—9 —	138	191,240	1,385	138	203,992	1,478	6.7	»
HAVRE......	3—9 —	91	87,302	959	91	91,439	1,005	4.7	»
EST................	3—9 —	783	437,235	656	847	705,084	832	21.2	»
LYON...	3—9 —	383	393,981	1,028	507	642,794	1,268	23.3	»
OUEST { Ouest	4—10 —	124	66,732	554	212	111,160	524	»	5.0
OUEST { Versailles r. d.	4—10 —	23	17,965	777	23	17,252	750	»	3.0
OUEST { Versailles r. g.	4—10 —	17	10,465	616	17	12,159	715	16.0	»
MÉDITERRANÉE.(1)	2 nov—2 déc	294	205,109	697	294	220,127	749	7.4	»
— VALENCE	26 — 2—	»	»	»	125	92,754	742	»	»
GRAND-CENTRAL ..	26 — 2—	150	167,293	1,115	150	203,471	1,356	21.6	»

(1) Ancien réseau.

Crédit foncier de France.

Le gouverneur du Crédit foncier de France a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il sera fait, pour le semestre de juillet à décembre 1854, une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, soit 5 0/0 par an sur la somme versée.

Le dividende définitif pour l'année 1854 sera fixé dans l'assemblée générale annuelle qui doit, aux termes des statuts, être tenue au mois d'avril prochain.

Le paiement des 6 fr. 25 c. par action du Crédit foncier de France aura lieu à la caisse de la Société, rue Taitbout, n° 57, à partir du 2 janvier 1855, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi,

Paris, le 14 décembre 1854.

Comte CH. DE GERMINY.

Crédit foncier de France.

Le gouverneur du Crédit foncier de France a l'honneur de rappeler au public que le huitième tirage trimestriel des obligations foncières aura lieu le 22 décembre courant, à l'hôtel de ville, salle Saint-Jean, à midi.

Ce tirage comprendra vingt lots s'élevant, en somme, à 390,000 fr.

Les porteurs des titres sur lesquels des versements exigibles n'auraient pas été effectués, et notamment les porteurs des promesses d'obligations foncières des séries F et I, qui n'auraient pas acquitté les 300 fr. par promesses, exigibles depuis le 7 courant, sont prévenus que, faute par eux d'avoir effectué ces versements avant le 22 de ce mois, ils ne participeront pas au bénéfice de ce tirage.

Chemins de fer suisses.

Prolongement du chemin de fer du Sud jusqu'à Brigue.

VALAIS. — Le grand Conseil a eu à s'occuper, dans une cession qui a été close le 5, d'une question qui a donné lieu à une longue et vive discussion. C'était la demande de la compagnie du chemin de fer du sud de la Suisse, tendant à obtenir le prolongement jusqu'à Brigue de la ligne déjà concédée du Bouveret à Sion. L'assemblée, après avoir apporté quelques modifications au projet de concession présenté par le représentant de la compagnie, et introduit des changements assez importants aux conditions renfermées dans plusieurs articles, a accordé la concession demandée.

Cette voie se trouverait en communication avec les lignes sardes par la belle route du Simplon, qui est praticable toute l'année.

Forges.

SAINT-DIZIER. — 7 décembre.

La baisse des fontes et des fers sur les marchés anglais avait fait craindre une réaction sur les cours des fers français. Nos places n'ont pas répondu au mouvement de Glascow et de Londres, et il n'y a pas lieu de s'en étonner. Le fret a augmenté pour la majeure partie des ports dans une proportion presque égale à la réduction des produits anglais, ce qui a fait compensation.

Bien que la baisse d'Angleterre n'entraînât pas, en ce moment, la baisse forcée en France, cette circonstance rassure mieux l'opinion.

Notre correspondance nous donne les prix du fret anglais, que nous publions à la partie des fers étrangers.

Les derniers avis de Londres nous annoncent que les fontes n'ont pas pu se soutenir à 85 fr.; elles sont cotées de 83 fr. 75 à 84 fr. 50, sans tendance à amélioration.

A Saint-Dizier, la fonte affinage se raisonne à 150 et 152 fr. 50; deux marchés viennent d'être conclus à l'un et l'autre de ces prix. Tenant à 155 fr., il a été impossible de traiter. Ces prix tiennent par la rareté de l'article. Les fontes grises pour fusion n'ont pas éprouvé de réduction à 185 fr.

Les manufacturiers se félicitent de la demande du fer; la saison d'hiver se passera en pleine activité. Fers laminés, 320 fr. Fers battus, 325 330 fr.

Les ordres de chaînes, de poids à peser, satisfont les fabricants. Suivant l'importance des commandes ou les maisons, les prix de la chaîne varient de 63 50 à 65 fr. les numéros mélangés, rendu franco à Paris; poids à peser ajustés, 5 fr. et 5 fr. 10 le poids de 20 kil., rendu franco à Paris.

PARIS.

Rien de particulier à mentionner cette semaine. Même activité dans la vente; il semble que les allures du grand commerce tendent à prendre une extension plus grande. L'invariabilité des cours se remarque toujours.

Les tôles sont, par continuation, fermes; tous les magasins sont dépourvus de cet article, ce qui ajoute à cette fermeté. On cote:

Tôle anglaise, 46 47 fr.; à tuyaux, 52 fr.; fer fort des Ardennes, 56 58 fr.; fine, 70 fr.; douce

ntité, 72 fr.; décapée, 76 78 fr., du Berry,
fr. par 100 kil.
gré la baisse des marchés anglais, la
de cette provenance n'est pas affectée;
nent, comme nous l'avons dit dans notre
r numéro, à la faiblesse des stocks et à
nentation du fret, qui est à peu près
à la baisse des fontes. Le cours est resté à
200 fr. la fonte française, 200 205 fr. la
d'Ecosse; 245 250 fr. la fonte anglaise,
d. Beaufort.

vre. — Londres, 8 décembre :
demande fait défaut; les prix ne se sou-
nt que par suite du renchérissement et
rareté du minerai.
nbourg, 2 décembre :
marque E. K. W. est en hausse à 78 mb.
it de sortes étrangères, il n'y a sur le
hé que du Drontheim à mb. 80. L'opinion
favorable à cet article.
is, 4 décembre :
cuivres sont rares. La plupart des sortes
uent, particulièrement les cuivres de Rus-
Chili et le minerai corocoro. La prove-
d'Angleterre vaut 315 et 320 fr. Le la-
est invariable.
les autres places nous avons peu de va-
ns. Marseille : rouge Toka, 310 fr.; Ca-
, 300 fr.; cuivre pour chaudronnerie,
; pour doublage, 361 fr. Nantes : cuivre
chaudronnerie, 329 fr.; pour doublage,
00 fr.; cuivre corocoro, 330 335 fr.; brut
couronne, 335 340 fr. Bordeaux : Coquim-
0 fr.; barres corocoro, 325 330 fr.

in. — Les avis de Rotterdam, en date du
embre, portent que l'article a soutenu
ours précédent de fl. 67, pour les opéra-
qui viennent d'être faites.
dres, 3 décembre :
nande très modérée tant pour l'étain an-
que pour les sortes étrangères; prix fer-

erses transactions ont eu lieu à Paris aux
le la cote actuelle : étain des Détroits,
05 fr.; Banca, 305 310 fr.; étain anglais,
05 fr.; l'opinion est pour le maintien de
rix.

mb. — Rien de nouveau ne nous a été
é de Marseille depuis la publication de
dernier numéro, ce qui nous fait croire
es prix de 52 fr. 50 et 52 fr. 75 sont tou-
raisonnés.
dres, 3 décembre :
demande est sans activité par suite, en
le partie, de la défense d'exporter vers
orts du Nord; les prix sont moins fermes.
is, 4 décembre :
plombs d'Allemagne et d'Angleterre
uent toujours. On cote les autres sortes :
b de France, 66 fr.; d'Espagne, 67 fr.;
né, 75 fr.

nc. — Hambourg, 2 décembre :
zinc est par continuation peu demandé;
a une baisse très faible; 4,500 quintaux
onibles ont changé de mains à mb. 13-1.
ndres, 3 décembre :
calme de la vente ne s'est pas prolongé;
arché d'aujourd'hui a acquis un aspect plus
rable. Prix : brut, 625 fr.; feuilles, 750 fr.
ris, 4 décembre :
zinc conserve sa bonne position; les prix
cotés dans le dernier numéro sont sans chan-
gement. Rouen cote : brut, 66 fr.; Vieille-Mon-
tagne, 72 fr.; 1 fr. de moins que Paris.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Bibliographie.

Traité des Entreprises industrielles.

Nous venons de recevoir un nouvel ouvrage qui vient prendre rang parmi les livres utiles. C'est le *Traité des entreprises industrielles, commerciales et agricoles* ou MANUEL DES AFFAIRES de M. Courcelle Seneuil. Ce traité s'adresse en même temps aux commerçants, aux manufacturiers et aux agriculteurs, et discute les questions qui intéressent le plus tous les hommes d'affaires. Nous rendrons compte prochainement de ce livre, que nous croyons appelé au même succès que le *Traité des opérations de Banque* du même auteur.

L'Annuaire des Actionnaires des Chemins de fer français pour 1855 vient de paraître. Toutes les parties de ce recueil ont été revues avec soin et ont été mises en harmonie avec les modifications qui se sont produites.

Il a été complété par l'addition des grands établissements de crédit.

C'est un travail exact, et la meilleure recommandation que nous puissions faire de ce livre, c'est d'engager les actionnaires à le consulter.

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Voici le relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de novembre :

	1854.	1853.	1852.
Voyageurs...	25,940 65	26,066 30	24,402 80
Bagages.....	500 04	470 97	447 83
Bétail.......	687 35	670 03	683 70
Marchandises	18,989 38	16,365 60	16,273 87
	46,126 32	43,572 97	41,812 20

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de novembre 1854 de fr. 2553 35 sur 1853, et une augmentation de fr. 4314 12 sur 1852.

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Cᵉ

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

CORRESPONDANCE.

M. T. XX. — N° 1, cela dépend des affaires politiques, et par conséquent, de votre opinion à cet égard. — N° 2, Lyon. — N° 3, nous vous remercions du *post-scriptum*; nous tenons beaucoup à la chose demandée en souvenir de vous.

M. L. H., à V. — N° 1, ce n'est pas positif. — N° 2, non. — N° 3, parce qu'elle est nouvelle. — N° 4, non. — N° 5, non. — N° 6, à 30 et 40 fr. de bénéfice. — N° 7, 45 à 50 fr. environ au mois d'avril.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, vendez. — N° 2, le n° 2. — N° 3, oui. — N° 4, Lyon. — N° 5, cela dépend des affaires politiques.

M. L. L., à Châtillon. — Vingt.

M. L. D. — N° 1, votre erreur vient de ce que vous prenez les séries pour les numéros des obligations. — N° 2, non.

M. R., à Nevers. — Nous attendons pour clore la souscription que les actions soient fabriquées, afin de ne pas retarder l'échange.

M. V. B., à Angoulême. — N° 1, oui. — N° 2, versez à la succursale de la Banque de France. — N° 3, certainement.

M. N. C., à Dunkerque. — N° 1, lisez notre article d'aujourd'hui sur ce sujet. — N° 2, oui.

M. R. N., à Douai. — N° 1, Lyon. — N° 2, Crédit mobilier. — N° 3, prochainement 45 à 50 fr.

M. B. D., à Bordeaux. — N° 1, le capital sera doublé dans un an. — N° 2, plutôt au-dessus qu'au-dessous.

M. A. C., à Metz. — N° 1, oui. — N° 2, excellemment. — N° 3, vous pouvez expédier les fonds par lettre chargée. — N° 4, la meilleure de ce genre.

M. V. R., à Nancy. — N° 1, oui. — N° 2, Lyon. — N° 3, lisez le compte-rendu de notre ingénieur dans le *Journal des chemins de fer*.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 3 au 9 décembre 1854.

79,732 voyageurs	244,006 15
Bagages, marchandises, etc.	529,047 12
TOTAL	773,053 27

Semaine correspondante de 1853.

72,012 voyageurs	213,912 60
Bagages, marchandises, etc.	434,789 10
PRODUIT total	648,701 70

Recette totale du 1er janvier au 9 décembre

1854	37,628,640 35
1853	32,978,627 20
DIFFÉRENCE	4,650,013 15

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 3 au 9 décembre 1854.

14,878 voyageurs	71,587 35
Bagages, marchandises, etc.	132,404 65
TOTAL de la semaine	203,992 00
Semaine correspondante de 1853	191 240 35
TOTAL de l'exercice courant	5,543,635 75
Exercice correspondant de 1853	5 639,721 75

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 3 au 9 décembre 1854.

9,004 voyageurs	25,453 20
Bagages, marchandises, etc.	65,986 15
TOTAL de la semaine	91,439 35
Semaine correspondante de 1853	87,302 10
TOTAL de l'exercice courant	1,432,042 45
TOTAL de l'exercice correspondant	1,461,228 45

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 3 au 9 décembre 1854.

Grande vitesse) 44,341 voyageurs	273,443 60
Petite vitesse) Bagages, marchand.	369,350 80
TOTAL de la semaine	642,794 40
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	22,789,920 40
TOTAL	23,432,714 80
Semaine correspondante de 1853	393,981 05
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	19,158,920 70
TOTAL de l'exercice correspondant	19,552,901 75

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,138 kilom.)

Du 3 au 9 décembre 1854.

Voyageurs	270,070 87
Bagages, marchandises, etc.	602,141 65
TOTAL	872,212 52
Semaine correspondante de 1853	735,824 85
Différence en faveur de 1854	136 387 67
Recettes du 1er janvier au 9 décemb.	42,297,055 52
Recette correspondante de 1853	34,814,041 77
Différence en faveur de 1854	7,483,013 75

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 49e semaine.

Du 3 au 9 décembre 1854.

Voyageurs	235,055 31
Marchandises	470,028 75
TOTAL de la semaine	705,084 06
Recettes antérieures	30,530,983 30
TOTAL GÉNÉRAL	31,236,067 36
49e semaine de 1854	705,084 06
Semaine correspondante de 1853	537,235 61
Différence en faveur de 1854	167,848 45
Exercice 1854	31,236,067 36
Id. 1853	27,037,913 73
Différence en faveur de 1854	4,198,153 63

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 3 au 9 décembre 1854

Voyageurs	9,756 22
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	21,905 86
TOTAL	31,662 08
Recettes antérieures	1,495,782 15
TOTAL	1,527,444 23

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 4 au 10 décembre 1854.

Ouest. — voyageurs (gr. vitesse	54,636 80
(Petite vitesse)	56,523 49
TOTAL	111,160 29
Rive droite. — voyageurs	17,252 85
Rive gauche — voyageurs	12,159 00
TOTAL	140,572 14
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	68,732 25
Rive droite	17,863 85
Rive gauche	10,465 60
TOTAL	970,063 70

Recette totale du 1er janvier au 10 décembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche.	— 1854	7,448,762 88
Idem.	— 1853	6,151,732 40

Chemin de fer de Lyon à la Méditerrané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 25 novembre au 2 décembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	85,267 60
Bagages et marchandises	134,860 20
TOTAL de la semaine	220,127 80
Semaine correspondante de 1853	205,100 80
Augmentation	15,018 00

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	46,062 05
Bagages et Marchandises	45,792 70
Total de la semaine	92,754 75
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	312,882 55
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	10,663,030 79
Recette correspondante de 1853	8,197,728 19
Augmentation	2,465,902 60

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 26 novembre au 2 décembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

17,518 voyageurs, grande vitesse	39,032 70
Petite vitesse	151,820 87
Services annexes	12,017 63
TOTAL	203,471 20

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	36 848 15
Petite vitesse	120,769 43
Services annexes	9,676 18
TOTAL	167,293 76

Recette totale du 1er janvier au 2 décembre

1854	8,714,583 69
1853	7,491,062 46

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de novembre 1854.

Voyageurs St-Germain	123,587		
id. Auteuil	113,352		
Total	236,939	Recettes	132,574 10
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			78,835 11
		Total	211,409 21

Novembre 1853.

Voyageurs	140,541	Recettes	173,609 36
Différence en faveur de 1854			37,799 85

COMPARAISON :

Les onze mois de 1854 ont donné	3,052,758 34
La même période de 1853 a donné	2,546,703 80
Différence en faveur de 1854	506,054 54

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Novembre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	42,175	26,430 20	1,133 85	27,564 05
1853	30,304	17,036 70	493 15	17,529 85
En faveur de 1854	5,871	9,393 50	640 70	10,034 20

CHEMIN DE FER [illegible]

RLÉANS. *Amortissement.* — Le directeur
neur d'informer MM. les action-
et porteurs d'obligations de la
gnie que le tirage au sort du
embre courant, pour la désigna-
s titres à rembourser en 1855,
é les résultats suivants :
des *544* actions (capital de
:
01 à 66,700, — 68,701 à 68,800,
,401 à 140,500, — 241,901 à
), — 254,701 à 254,741, —
à 298,700.
les *100* obligations du premier
nt)(1852 (capital de 1,250 fr.) :
4,801 à 4,900.
es *24* obligations du deuxième
nt (1848) (capital de 1,250 fr.) :
. à 4,040, — 7,801 à 7,810, —

es *274* obligations de l'emprunt
émission de 1852 (capital de
) :
01 à 90,100, — 92,901 à 93,000,
,501 à 108,571.
des 235 obligations du même
nt 3 0/0, émission de 1854 (ca-
e 500 fr.) :
801 à 187,400, — 194,201 à
5, — 256,501 à 256,600.
orteurs de ces titres sont invités
remettre, à dater du *2 jan-*
855, à la caisse centrale de la
gnie, rue de la Chaussée-d'An-
11, pour en toucher le rembour-
.

Directeur de la Compagnie,
C. Didion,

CHEMIN DE FER

RLÉANS. *Service des emprunts.* — Le Di-
de la Compagnie a l'honneur
ner MM. les porteurs d'obliga-
ne les intérêts semestriels seront
, la caisse centrale, rue de la
ée-d'Antin, 11, à partir du 2 jan-
ochain, savoir :
obligations des 1er et 2e em-
à raison de 25 fr. chacune.
obligations de 1852 et 1854, à
de 7 fr. 50 c. chacune.
épôt préalable des coupons ou
soit certificats de dépôt, soit
ons provisoires au porteur),
agnées de bordereaux dûment
et signés, est, comme d'ordi-
reçu dès le 15 courant à la
entrale, qui en donnera un ré-
indiquant le jour du paiement,
a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
Signé : C. Didion.

CHEMIN DE FER

NORD. *Paiment du coupon de janvier* 1855. —
ministrateurs de la Compagnie
min de fer du Nord ont l'hon-
prévenir MM. les actionnaires
pour accélérer le paiment du
de 16 fr. par action, et de 7 fr.
obligation, à échoir le 1er jan-
chain, et faciliter la vérification
dereaux, les coupons d'actions
ligations doivent être, à partir
cembre, déposés à la caisse de
pagnie, place Roubaix. Il sera
aux déposants des numéros
qui leur donneront le droit d'o-
recouvrement de la somme qui
due, avant les personnes qui
ent pas effectué le dépôt préala-
leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le coupon des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation, sous bonification de 4 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

DU NORD. MM. les Actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 20 décembre 1854, à 3 heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet de délibérer sur une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége et la Compagnie du chemin de fer du Nord. La présente convocation est faite conformément aux articles 34, 36 et 41 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut, d'ici au 5 décembre au plus tard, avoir déposé 40 actions au moins à la Caisse de la Société, place Roubaix, à Paris, ou chez M. N. Rothschild et fils, à Londres.

Ceux de MM. les Actionnaires qui ont 40 actions, au moins, déposées à la caisse, pourront se présenter pour retirer leurs cartes d'admission. Les cartes qui avaient été délivrées pour l'assemblée convoquée le 25 octobre, seront valables pour celle du 20 décembre.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 40 actions, sans néanmoins pouvoir réunir plus de 10 voix.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie qu'il reste à placer, sur l'emprunt de 18 millions émis le 25 février 1854, dix milie obligations de mille francs, remboursables à 1,250 fr., et portant 50 fr. d'intérêt par an, qui leur seront données de préférence, au taux de 950 fr. par obligation.

Les demandes seront reçues au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, du 11 au 25 décembre courant. Après cette époque, la souscription sera irrévocablement close.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Ad. Thibaudeau.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du deuxième semestre de 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 45 et 50 des statuts, soit 5 fr. 60 par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix heures à trois heures, à partir du 2 janvier prochain, contre la remise du deuxième coupon des actions définitives.

Le President du Conseil d'administration,
Cte P. de Chasseloup-Laubat.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. Appel de fonds de 50 fr. — *Paiement du 5e coupon des actions.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, et suivant l'avis donné à l'assemblée générale du mois d'avril dernier, qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait pour l'époque du 1er janvier prochain.

Le 5e coupon des actions échéant au 1er janvier et représentant les intérêts dus pour les 350 fr. versés (soit 8 fr. 75), viendra en déduction de la somme à payer sur cet appel de fonds, qui se trouve ainsi réduit à 41 fr. 25.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auraient pas été faits dans les premiers jours du mois.

MM. les actionnaires auront la faculté de faire leur versement à partir du 18 décembre courant.

L'administration se charge du détachement du coupon et de l'établissement des bordereaux de paiement (47, rue de Provence, de dix à deux heures).

Le Secrétaire général,
G. Réal.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Obligations* 3 0/0. Le semestre d'intérêts, échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2

A Marseille, à la gare.

Les coupons pourront être déposés à la caisse, à partir du 20 décembre.

EMPRUNT DE TRENTE MILLIONS

DE L'ANCIENNE COMPAGNIE DE MARSEILLE A AVIGNON. MM. les porteurs de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon qui n'ont pas encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de soixante millions du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêts de 25 fr., échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie ci-dessus désignés.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, conformément à l'art. 15 des statuts de la Compagnie, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 6 janvier prochain.

Il sera bonifié, pour les paiements faits avant ce jour, un escompte au taux de 3 0/0 l'an.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, courra à partir du 6 janvier, sur tous les versements qui n'auront pas été effectués avant le 20 du même mois.

Les versements se feront à la caisse de l'Administration centrale, gare Saint-Lazare, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, les dimanches et fêtes exceptés.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h. midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 0 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHE

DE LYO TERRAN

l'ancienne C
fer de Marse
l'Etat.

*Liste po
456 obligati
13 décembr*

7
29
64
100
238
255
262
336
340
424
473
521
529
566
663
712
716
729
802
953
1073
1080
1091
1134
1316
1470
1492
1665
1719
1754
1773
1812
1819
1826
1851
1923
1937
1982
2026
2038
2044
2166
2223
2234
2286
2419
2445
2630
2657
2690
2710
1788
3262
3310
3391
3427
3552
3700
3712
3715
3784
3801
3805
3869
3903
3926
4026
4175
4302
4339
4481
4505
4516

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de trente millions, émis par l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon, garanti par l'Etat.

Liste par ordre numérique des 456 obligations sorties au tirage du 13 décembre 1854.

5e TIRAGE.

1	4555	9652	14914
29	4638	9653	14924
61	4727	9681	14958
100	4812	9716	15005
238	4886	9761	15009
255	5166	9900	15061
262	5477	10088	15113
236	5533	10208	15136
340	5551	10368	15220
424	5581	10397	15245
413	5616	10438	15319
521	5739	10455	15367
529	5756	10533	15416
566	5857	10574	15445
663	5907	10629	15468
712	5972	10819	15557
716	5982	10973	15573
729	6009	11030	15681
802	6100	11052	15726
953	6119	11058	15734
1073	6259	11130	15833
1080	6303	11132	15856
1091	1326	11229	15874
1131	6309	11238	15950
1316	6468	11242	15961
1470	6504	11425	16077
1492	6508	11428	16230
1665	6510	11516	16249
1719	6591	11602	19382
1734	6641	11623	16424
1773	6616	11813	16493
1812	6647	11971	16604
1819	6750	12170	16621
1824	6860	12262	16625
1851	6895	12274	16809
1023	6902	12288	16869
1937	7023	12318	16954
1982	7109	12401	17021
2126	7184	12402	17076
2038	7199	12542	17077
2091	7366	12600	17086
2166	7387	12727	17483
2273	7574	12753	17273
2234	7555	13257	17376
2286	7562	13439	17666
2419	7568	13480	17736
2445	7675	13189	17772
2630	7722	13493	17808
2657	7723	13504	17873
2690	7897	13518	17954
2716	8059	13559	17005
1788	8062	13566	18054
3292	8168	13597	18099
3310	8200	13608	18106
3391	8522	13641	18348
3427	8572	13681	18415
3552	8707	13701	18429
3700	8763	13782	18468
3712	8827	13868	18513
3715	8902	13916	18575
3784	8941	13960	18609
3801	8980	13975	18670
3805	9142	11140	18717
3869	9254	14147	18801
3903	9270	14149	14888
3926	9333	14219	18909
4026	9343	14228	18961
4175	9352	14365	18972
4302	9378	14456	18996
4399	9387	14637	19103
4481	9468	14692	18124
4505	9558	14760	19190
4516	9588	14845	19196

19221	21549	24721	27670
19271	21573	24761	27739
19304	21628	21928	27781
19352	21646	25000	27816
10489	21675	25058	27825
19497	21927	25215	27856
19557	21945	25342	27871
19595	21962	25377	27905
10652	22030	25555	27811
19712	22032	25565	28322
19802	22039	25630	28370
19850	22076	25709	28439
19945	22080	25720	28605
19999	22145	25890	20619
20028	22183	25894	28631
20097	22586	25902	28708
20236	22595	26078	28781
20256	22657	26043	28786
20272	22705	26056	28848
20316	23833	26093	28924
20328	22887	24158	29043
20356	22940	26175	29082
20371	23031	26328	29173
29168	23077	26452	29218
20473	23123	20726	29252
20182	23261	21764	29278
20536	28325	26812	29302
20748	23572	26904	29370
29735	23656	26970	20417
20748	23744	26972	29609
20766	23747	27011	29616
20785	23787	27125	29679
20785	23888	27260	29682
20794	24082	27307	29733
20805	24094	27351	29770
20980	24230	27409	29954
21138	24783	27439	29966
21292	24338	27468	29973
21328	24352	27517	
21436	24489	27519	
21475	24528	27613	
21476	34720	27613	

Le remboursement des obligations, sorties au tirage du 13 décembre 1854, s'effectuera, à dater du 2 janvier 1855, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par les statuts de la Compagnie, aura lieu le vendredi 22 décembre courant, à trois heures de l'après-midi, dans la salle Herz, rue de la Victoire, n° 48.

L'assemblée générale, après avoir entendu les comptes qui lui seront rendus de la gestion de l'entreprise, pouvant avoir à délibérer, conformément aux dispositions de l'art. 49 des statuts, sur..... « des questions de prolonge-
» ments et d'embranchements de li-
» gnes,..... sur des traités de réunions,
» fusions, alliances et autres, faits
» avec d'autres Compagnies de chemins
» de fer..... » la délibération ne sera valable dans ce cas, qu'autant que le cinquième du fonds social (soit 36,000 actions) sera représenté.

MM. les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions, qui voudront assister à l'assemblée, devront déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, à Paris, du 1er au 7 décembre. — Le délai du 7 décembre est de rigueur.

Il leur sera remis une carte d'admission. — Cette carte est nominative et personnelle.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Coupon.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Dans sa séance publique du 5 décembre courant, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations de la Compagnie du Grand-Central et du chemin de Rhône-et-Loire (1re et 2e série), à amortir au 1er janvier 1855.

Les obligations sorties sont les suivantes :

Obligations du Grand-Central, du n° 78,623 à 78,845.

Obligations de Rhône-et-Loire (1re série 5 0/0), du n° 85,458 à 85,547.

Obligations de Rhône-et-Loire (2e série 3 0/0), du n° 40,319 à 40,429.

Le remboursement se fera, à partir du 1er janvier 1855, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. Coupon.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

La Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne a l'honneur d'informer le public que, conformément à l'autorisation donnée par Son Ex. le Ministre des travaux publics, la section de Bordeaux à Dax est livrée à la circulation depuis le 12 novembre 1854.

Les heures de départ sont fixées comme suit, savoir :

Départ de Bordeaux, 11 h. du matin.
Arrivée à Dax, 3 h. 45 m. du soir.
Départs de Bordeaux pour la Teste, 11 h. du matin et 5 h. du soir.

Départ de Dax, 7 h. 50 m. du matin.

Arrivée à Bordeaux, 12 h. 35 m. du soir.

Départs de la Teste, 7 h. du matin et 7 h. 30 m. du soir.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0/0 l'an, montant à 5 fr. 85 c. sur 350 fr. versés, seront payés, à partir du 2 janvier prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33.

A Toulouse, chez MM. J. et P. Viguerie et Ce.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas effectué le dernier versement de 100 fr. par action, échu depuis le 15 octobre dernier, sont invités à en opérer le paiement avant le 2 janvier, ou à le faire opérer par la *Société générale de Crédit mobilier*, qui en fait l'avance à l'intérêt de 4 0/0. A défaut de versement à cette époque, la Compagnie sera obligée, conformément aux prescriptions des statuts, de faire vendre à la Bourse.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
G. Poujard'hieu.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST.

Paiement du semestre d'intérêt des obligations. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite que, pour accélérer le paiement du semestre d'intérêt à échéance du 1er janvier 1855, et pour faciliter la vérification des bordereaux, les coupons pourront être déposés à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, à partir du 18 décembre courant.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur permettront d'opérer, à partir du 2 janvier, le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs coupons.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Coutin.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Les porteurs d'actions du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux dispositions des articles 6 et 44 des statuts, le coupon d'intérêt pour le 2e semestre de 1854 sera payé, à dater du 2 janvier 1855, à la Caisse centrale de la Compagnie, 23, rue Laffitte, à raison de 5 f. par action.

Les coupons peuvent être déposés à partir du 20 décembre.

Le Secrétaire du conseil d'administration,
A. Baudin.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires sont informés que, par décision du Conseil d'administration, il est fait appel du neuvième dixième pour le 15 janvier 1855.

En conséquence, les porteurs d'actions devront opérer le versement de cinquante francs par action aux adresses suivantes :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier de la Compagnie ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers de la Compagnie;

A Paris, chez MM. Hottinguer et Ce, banquiers de la Compagnie;

A Londres, au bureau de l'agent de la Compagnie, 18, Cannon-street.

Ces versements devront s'opérer, du 15 au 31 janvier 1855, aux adresses ci-dessus.

Les porteurs d'actions qui n'auraient pas fait le versement le 31 jan-

ront payer l'intérêt à raison
l'an, à partir du 15 janvier.
ire du Conseil d'administra-

Directeur de la Compagnie,
Signé : W. Faaisse.

COMPAGNIE DES

S DE LA GRAND' E.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividen- e 12 *fr.* 50, voté par l'assem- ale du 26 mars dernier, sera artir du 31 décembre cou-

s, au siége de l'administra-

, aux bureaux de l'admi- , rue Lepelletier, 22.
eille, aux bureaux de l'admi- , rue Haxo, 17.

Directeur de la Compagnie,
Auguste Bessin.

COMPTOIR D'ES- TE DE PARIS,

rue Ber- 4, fait des avances sur rentes , actions ou obligations d'en- industrielles, ou de crédit en Sociétés anonymes fran-

en dépôt toutes espèces de valeurs, et se charge d'en- atuitement les arrérages, in- dividendes des valeurs dépo- sa caisse et payables à Paris.

COMPAGNIE

TABLISSEMENTS

Les gérants ont l'honneur de prévenir MM. les action- à partir du 31 décembre 1854 era payé à la Caisse de et, Déthomas et Ce, banquiers pagnie, la somme de 18 f. 70 de 250 fr., pour dividende et coupon d'intérêts.

COMPAGNIE DES

CES MARITIMES IESSAGERIES IM- LES,

rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, MM. les actionnaires, por- cinq actions au moins, sont se trouver à l'assemblée gé- raordinaire qui aura lieu le 1855, au siége de la Société, -Dame-des-Victoires, n° 28, it de délibérer sur une aug- éventuelle du capital social, ditions de l'émission du nou- al, sur la proposition de di- fonds social en actions de porteur, et sur les modifica- statuts que ces mesures en-

NUAIRE DES NNAIRES

des chemins de fer fran- grands établissements de r E. Delabarre, 1854-1855 année). Prix : 3 fr. 50. e, 44, rue Notre-Dame-des- place de la Bourse).

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des Eaux sont prévenus que, conformément à l'art. 52 des statuts, les intérêts à 4 0/0 l'an, sur le versement effectué, seront payés, pour le second semestre de l'année courante, à partir du 1er janvier 1855, au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, n° 50, sur dépôt préalables de leurs titres.

Paris, le 15 décembre 1854.

Le Secrétaire de l'administration,
Ernest Basset.

SOCIÉTÉ

DE COMMERCE MARITIME,

fondée à Paris, par une réunion de négociants et d'armateurs, sous la dénomination de Compagnie de l'Afrique du Sud, et sous la raison sociale J.-J. Dumont et Ce.

Armements de navires, expéditions et importations.

Actions de 500 *fr.*, divisées par séries 1,200 actions.

Le commerce maritime a toujours été productif; l'union des deux grandes puissances maritimes lui donne aujourd'hui une importance et une sécurité nouvelles.

La Compagnie est en mesure d'en profiter, car pour une année d'exploitation, les actionnaires de la première série, seule émise, réunis en assemblée générale, le 17 octobre dernier, ont constaté les résultats suivants :

Dividende aux actionnaires.	10 0/0
Intérêt fixe payé aux actionnaires	5 0/0
Réserve d'amortissement..	13 0/0
Soit pour la première année un total de................	28 0/0

Émission de la deuxième série.

Conformément à l'art. 29 des statuts, les actions souscrites avant le 31 décembre participeront aux résultats de l'inventaire à l'assemblée générale de février prochain, dans lequel figureront les produits d'opérations en cours d'exécution sur onze navires, tant affrétés en plein ou partiellement, qu'armés par la Compagnie.

Conditions de la souscription. — 100 fr. en souscrivant, 100 fr. trois mois après, 100 fr. six mois après, et les deux derniers cinquièmes de six mois en six mois. Gérant : *M. J.-J. Dumont*, négociant.

Conseil de surveillance. — *MM. le comte d'Hauterive*, ancien député président ; *Th. Barbey*, armateur ; *Ch. Bonmaric*, ancien négociant, armateur ; *Delfosse*, d'Anvers, négociant, administrateur des chemins de fer ; *J.-F. Dubost*, ancien administrateur des postes ; *V. Fère*, négociant, membre de la chambre du Commerce et du Conseil d'escompte de la Banque de France ; *Hénon aîné*, négociant, membre de la commission des douanes au ministère du commerce ; *Piver*, négociant-parfumeur ; *Pommier*, manufacturier, maire-adjoint du 5e arrondissement ; *H. Adrien*, secrétaire.

La souscription aux 1,200 actions de la 2e série est ouverte, *au siége social, 43, rue de la Victoire*, où seront délivrés des exemplaires du rapport présenté à l'assemblée générale.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

Mines, Forges et Hauts-Fourneaux

D'HERSERANGE ET SAINT-NICOLAS,

rue Basse-du-Rempart, n° 20. — Directeur : M. Morel aîné, maître de forges.

Trente mille actions de la Nouvelle Société, de 250 fr. chacune, sont réservées, par privilége, aux anciens actionnaires de la Société Aubé Tronchon et Ce, aux termes de l'article 8 des statuts.

La souscription aux actions nouvelles devra avoir lieu *dans le délai de quinze jours*, à partir du lundi, 11 décembre jusqu'au mardi 26 décembre 1854. De condition expresse, cette souscription doit se faire par série de trois actions de la Nouvelle Société, à raison de deux actions de la Société Aubé, Tronchon et Ce.

Sur chaque série de trois actions, les actions de l'ancienne Société sont admises en paiement pour 100 fr. chacune.

Au moyen d'un versement espèces de 250 fr. et de la remise de deux titres de l'ancienne Société admis en paiement, à raison de 100 fr. chacun, il sera délivré en échange trois actions de la nouvelle Société, libérées des trois cinquièmes. Ces actions sont immédiatement négociables.

En considération de la position particulière des anciens actionnaires d'Herserange, et pour conserver l'exercice du privilége à la souscription à ceux des actionnaires qui ne pourraient pas effectuer les trois cinquièmes exigibles, ils seront admis, dans le même délai, à échanger deux titres de l'ancienne Société contre trois titres de la nouvelle. Lors de cet échange, il leur sera remis un récépissé et accordé un délai de quatre mois pour effectuer les paiements.

Faute par les porteurs d'actions de l'ancienne Société Herserange, de profiter dans le délai de quinze jours de la faculté qui leur est réservée, par privilége, de souscrire dans les proportions et aux conditions indiquées ci-dessus, les actions de la nouvelle Société qui leur sont réservées, ils seront privés du bénéfice de ces dispositions, et le directeur de la Société est autorisé à négocier au mieux des intérêts de ladite Société celles des actions qui n'auraient pas été souscrites.

Pour éviter le chômage des usines et établissements de l'ancienne Société d'Herserange, assurer du travail aux nombreux ouvriers qui en sont privés depuis si longtemps, et commencer ainsi l'exploitation commerciale de la Société, le directeur-gérant est autorisé à prendre immédiatement à location ces usines et établissements, et à les faire valoir jusqu'à la transmission définitive de la propriété à la nouvelle Société d'Herserange et Saint-Nicolas.

S'adresser pour les renseignements : Au siége de la Société, 20, rue Basse-du-Rempart.

CHARBONNAGE ET HAUTS-FOURNEAUX D'OUGRÉE.

Paiement du premier dividende, — exercice 1853-54, par 56 francs, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, à partir du 2 janvier 1855.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES.

COMPAGNIE D'ENDIGUEMENT DES ALLUVIONS

de l'Escaut oriental. — L'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le gouvernement des Pays-Bas vient d'approuver les modifications introduites dans les statuts de la Compagnie par l'assemblée générale qui a eu lieu à Rotterdam, le 29 juillet dernier, et que l'administration va mettre les résolutions prises à exécution.

Londres, 17 novembre 1854. — Par mandement.

Le Secrétaire,
G. Fasson.

L'administration a l'honneur de prier MM. les porteurs **D'ACTIONS DE CONCESSIONNAIRE** de la Société d'en faire le dépôt, à fin d'échange et d'enregistrement, conformément aux prescriptions de l'art. 7 des statuts amendés, avant le 5 décembre prochain, soit dans les bureaux de la Compagnie, 3, Adelaide place, London-Bridge, à Londres, soit chez MM. Donon, Aubry, Gautier et Ce, banquiers, rue de la Victoire, 44, à Paris, qui délivreront la formule de demande d'échange aux intéressés.

Londres, 19 novembre 1854. — Par mandement.

Le Secrétaire,
G. Fasson.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Italie. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

Grèce et Turquie. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

Égypte et Syrie. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

Syrie (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE.
- Alger. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- Oran. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- Stora, Bone et Tunis. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1

La prem
Vienne le 2
Bourse par
ce fut la fin
alliance de
lales. Tous
les journau
daient à co
les fonds p
ment à l'a
l'Europe
cembre
considéral
mettre de
tions plus
alliées. C
jours que
ques dout
hausse et
commenc
moment
réaction
prétexte
c'est ainsi
ché au c
coupon, e
qué dep
les fonds

Le c
pendan
sur le 3
25 c. p
a plus
coupon
les deu
d'ordina
4 1/2 0/
à 70.

Le co
cette se
de 1
affecté
de 1 1/2
à dire q
Il n'y a
tendanc
des co

Les a
des var
Les c
toutes
La ferm
res
vent p
l'appro
de
premie
dance
beaucou
titres à
Lyon se
de 1,000
à 985, l

Les a
temps é
qui resta
à-coup
On a f
actions d
Voici
cipales
celle du
La ren
72 20; ell

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La première nouvelle du traité conclu à Vienne le 2 décembre avait été accueillie à la Bourse par une vive satisfaction. On voyait dans ce fait la fin des hésitations de l'Autriche et son alliance définitive avec les puissances occidentales. Tous les renseignements apportés par les journaux d'Allemagne et d'Angleterre tendaient à confirmer cette manière de voir. Aussi les fonds publics avaient éprouvé immédiatement à Paris comme sur les autres places de l'Europe une hausse rapide. Le traité du 2 décembre était pour tout le monde un événement considérable qui devait amener la paix ou permettre de continuer la guerre dans des conditions plus que jamais favorables aux puissances alliées. Cependant il semble depuis plusieurs jours que les espérances soient mêlées de quelques doutes. La spéculation s'étant mise à la hausse et ayant fait de grands achats depuis le commencement du mois, il devait arriver un moment où les réalisations produiraient une réaction sur les fonds publics, et le moindre prétexte devait suffire pour faire rétrograder; c'est ainsi que la rente 3 0/0, après avoir touché au cours de 73, après le détachement du coupon, est revenue à 70 70, et que l'on a remarqué depuis quelques jours de la lourdeur sur les fonds publics.

Le comptant, qui avait été très-recherché pendant quelque temps, est devenu plus offert sur le 3 0/0, et il se négocie chaque jour à 20 et 25 c. plus bas que les cours à terme. Mais il y a plus de fermeté sur le 4 1/2 0/0 depuis que le coupon du 3 0/0 a été détaché. L'écart entre les deux valeurs est moins fort qu'il ne l'est d'ordinaire, et nous remarquons qu'en 1852 le 4 1/2 0/0 était coté à 102, lorsque le 3 0/0 était à 70.

Le coupon des consolidés a aussi été détaché cette semaine, et ils avaient obtenu une hausse de 1 1/2 0/0; mais les mêmes motifs qui ont affecté notre 3 0/0 les ont fait aussi rétrograder de 1 1/2 0/0. Les lettres de Londres s'accordent à dire que la situation du marché est favorable. Il n'y a pas beaucoup d'affaires engagées, et la tendance est généralement favorable à la hausse des consolidés.

Les actions de chemins de fer ont éprouvé des variations moins considérables que la rente. Les capitaux affluent sur les grandes lignes toutes les fois qu'elles fléchissent de 10 ou 15. La fermeté de ces valeurs, pendant les dernières bourses, est une preuve qu'elles se trouvent placées en de bonnes mains; car, malgré l'approche de la liquidation du 15, et la hausse de 30 à 50 fr. qu'elles ont obtenue pendant les premiers jours du mois, elles résistent à la tendance rétrograde du 3 0/0. On en conclut que beaucoup d'acheteurs sont disposés à lever des titres à la prochaine liquidation. Les actions de Lyon se sont élevées plusieurs fois au-dessus de 1,000, et toutes les fois qu'elles sont revenues à 985, les offres ont disparu.

Les actions de Rouen, qui depuis fort longtemps étaient délaissées par la spéculation et qui restaient à de très-bas prix, ont repris tout-à-coup à 1,000; elles sont encore à 990.

On a fait quelques achats importants sur les actions de Saint-Germain.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 7 jusqu'à celle du 14 décembre:

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 71 à 72 20; elle est restée à 70 60; elle a varié à terme de 70 30 à 72 65; elle est restée à 70 70.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 96 25 à 97; il a rétrogradé à 95; il est resté à 96; il a varié à terme de 97 à 96 20; il est resté à 96 60.

La Banque de France a monté de 2,990 à 3,000; elle a fermé à 2,990.

Le Crédit mobilier a monté de 741 25 à 775; il a fermé à 743 75 au comptant et à 742 50 à terme.

Le Comptoir national a monté de 572 50 à 785; il est resté à 584.

Les actions du Nord ont monté de 860 à 875; elles ont fermé à 858 75.

Les actions de l'Est ont monté de 787 50 à 800, elles ont fermé à 785.

Les nouvelles actions de l'Est ont monté de 630 à 645; elles ont fermé à 632 50.

Lyon a monté de 985 à 1,010; il a fermé à 985 au comptant et à 990 à terme.

La Méditerranée a varié de 885 à 870; elle est restée à 857 50.

Orléans a monté de 1,165 à 1,190; il a fermé à 1,167 50.

Rouen a monté de 960 à 1,005; il a rétrogradé à 980, et il est resté à 987 50.

Le Havre a monté de 525 à 540; il est resté à 532 50.

Le Grand-Central a monté de 515 à 525; il a fermé à 520.

Le Midi a monté de 595 à 600; il est resté à 585.

Cherbourg a monté de 515 à 510; il est resté à 510.

Genève a monté de 515 à 525; il est resté à 510.

L'Ouest a monté de 630 à 645; il a fermé à 635.

Saint-Germain a monté de 675 à 695; il est resté à 680.

Samedi. — La rente a été lourde et s'est tenue difficilement. Cependant ces derniers cours ont présenté peu de différence sur ceux de la veille. Les chemins de fer étant très-fermes et même en hausse; leur bonne tenue a contribué à soutenir la rente. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 71 90, et a fléchi à terme de 10 à 72 25. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 96 75, et de 25 c. à terme à 97. La Banque a monté de 5 à 2,995; le Crédit mobilier, de 7 50 à 765. Le Nord a varié de 875 à 870; l'Est, de 800 à 798 75; les nouvelles actions de l'Est, de 640 à 638 75; Lyon, de 1,012 50 à 1,002 50; Orléans, de 1,190 à 1,187 50; Rouen, de 985 à 1,000. Le Havre a fait 530, la Méditerranée, 867 50 et 870; le Grand-Central, 520 et 522 50; le Midi, 595 et 598 75; Saint-Germain, 692 50 et 690; Genève, 525; l'Ouest, 640; Cherbourg, 505.

Lundi. — Le début de la bourse était en hausse, mais les prix ne se sont pas soutenus et l'on est retombé un peu au-dessous de la cote de la veille. Les chemins de fer se sont améliorés à la clôture, après avoir été offerts pendant la plus grande partie du parquet. Le 3 0/0 a varié au comptant de 72 à 71 90, et à terme de 72 50 à 72 10. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 96 50, et s'est tenu à terme à 97. La Banque a fléchi de 5 à 2,990. Le Crédit mobilier a varié de 770 à 767 50; le Nord, de 872 50 à 868 75; les actions de l'Est, de 797 50 à 792 50; les nouvelles de l'Est, de 640 à 636 25; Lyon, de 1,007 50 à 1,002 50; Orléans, de 1,182 50 à 1,180. Le Grand-Central, de 520 à 522 50; l'Ouest, de 640 à 642 50; Cherbourg, de 640 à 642 50. Saint-Germain s'est tenu à 690; Rouen, à 1,000; le Havre, à 540; la Méditerranée, à 865; Genève, à 525; le Midi, à 595.

Mardi. — La baisse a fait des progrès assez rapides. On était dans l'attente du discours de la reine d'Angleterre pour l'ouverture du Parlement. Les chemins de fer, quoique faibles, étaient mieux tenus que la rente. Le 3 0/0 a fait au comptant 71 40, et il est tombé à 71 10; il a varié à terme de 71 65 à 71 30. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. au comptant à 96, et de 40 c. à 96 60 à terme. La Banque s'est tenue à 2,990. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 50 à 750; le Nord, de 3 75 à 865. L'Est a monté de 2 50 à 792 50. Les nouvelles actions de l'Est ont fléchi de 3 75 à 632 50; Lyon, de 7 50 à 995; la Méditerranée, de 5 à 865; Orléans, de 10 à 1,160; Rouen, de 15 à 985; le Havre, de 5 à 535; l'Ouest, de 7 50 à 635; Cherbourg, de 2 50 à 510; le Grand-Central, de 2 50 à 520; Saint-Germain, de 10 à 680. Le Midi s'est tenu à 595; Genève, à 525.

Mercredi. — La baisse continue; mais la rente en est surtout affectée. Les chemins de fer étaient relativement bien tenus. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 70 90, et à terme de 30 c. à 71; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 95 50. La Banque a monté de 5 à 2,990. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 748 75; le Nord, de 2 50 à 862 50; l'Est de 2 50 à 787 50. Les nouvelles actions de l'Est se sont soutenues à 632 50. Lyon a fléchi de 7 50 à 987 50; la Méditerranée, de 5 à 855. Orléans s'est tenu à 1,170. Rouen a fléchi de 5 à 980. Le Havre a monté de 2 50 à 537 50. Genève a fléchi de 15 à 510; le Midi, de 10 à 585. L'Ouest s'est tenu à 635; le Grand-Central, à 520; Cherbourg, à 510. Saint-Germain a monté de 2 50 à 682 50.

Jeudi. — Les cours étaient toujours faibles; mais la baisse commençait à trouver plus de résistance. Il se présentait quelques acheteurs sur les actions de chemins de fer. Le 3 0/0 a faibli de 30 c. à 70 60 au comptant et de 50 c. à 70 70 à terme. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 95 à 96, il a été coté à terme à 96 20. La Banque de France a fléchi de 5 à 2,990; le Crédit mobilier, de 5 à 743 75; le Nord, de 3 75 à 858 75; l'Est, de 2 50 à 785; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 630. Lyon a fléchi de 2 50 à 985. La Méditerranée a monté de 2 50 à 857 50; Rouen, de 7 50 à 987 50. Le Havre a fléchi de 5 à 532 50; le Nord, de 5 à 180; le Grand-Central, de 1 25 à 518 75. Cherbourg s'est tenu à 510; l'Ouest, à 635; Genève, à 510, Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 680.

Vendredi. — Les cours ont été continuellement faibles, et ils ont fermé avec une nouvelle baisse sur la cote d'hier. Les chemins de fer se tenaient mieux que la rente. Les primes de la quinzaine ont été généralement livrées. Le 3 0/0 a varié de 70 à 70 20 au comptant et 70 45 à 70 10 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 10 à 96. La Banque était à 2,995; le Crédit mobilier, de 735 à 736 25; le Nord, de 855 à 857 50; l'Est, de 782 50 à 785; les nouvelles actions de l'Est, de 627 50 à 630; Lyon, de 982 50 à 985; Orléans, de 1,160 à 1,162 50; Rouen, de 982 50 à 985; le Havre, de 530 à 535.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 9 au 15 décembre 1854.

Longueur concéd.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	941	99	401.000	500	tout	16 fr.	janv. juillet	Nord
tout	134	99	72.000	500	tout	27 fr. 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen
91	97	97	40.000	500	tout	30 f.	avril octobr.	Rouen au Havre
81	72	95	30.000	500	415	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp
•	317	99	60.000	500	225	4 0/0 1	janv. juillet	Caen et Cherbourg
tout	25	99	54.000	250	tout	22 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain.
tout	17	99	20.000	500	tout	15 fr.	janv. juillet	Versailles (r. g.)
230	230	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest.
•	11	50	6.000	500	tout	néant.	•	Paris à Orsay.
1150	1470	99	300.000	500	tout	61 fr. 50.	octobre.	Orléans.
467	724	99	250.000	500	tout	50 fr. 30.	mai novemb.	Est
•	•	•	250.000	500	250	4 0/0.	•	Id. nouvelles.
507	512	99	265.000	500	350	37 f. 5	janv. juillet	Paris à Lyon
•	227	99	80.000	500	250	4 0/0 1.	•	Lyon à Genève
129	012	99	90.000	500	300	16 fr.	avril octobre	Lyon à la Méditerr.
•	800	99	134.000	500	250	4 0/0 1.	•	Chemins du Midi
•	52	99	10.000	500	tout	néant.	•	Bordeaux à la Teste
50	915	99	180.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central
	•	99	50.000	500	250	4 0/0		St-Rambert à Gren.
•	40	99	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.
•	30	99	6.000	500	tout	27 fr. 50 p. an an	mars.	Anvers à Gand.
•	•	99	100.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sarde Victor-Emm.
			[illegible]	•	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0
			[illegible]	•	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0
			250 m	65 25	•	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0
			•	92 25	•	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0
(1) Pendant la durée des travaux.			90.000	1 000	tout	134	janvier juillet	Banque de France.
			120.000	500	tout	40 25	janvier juillet	Crédit mobilier
			40.000	500	tout	36 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national
			50.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière
			100.000	1 000	200	3 0/0	mai novembre	Do Obligations cert.
			•	500	400	3 0/0	mai novembre	Do Obligations de 500
			•	400	tout	3 0/0	•	Do 10e d'Obligations

Noms des lignes	Samedi 9 Compt.	Samedi 9 Terme	Lundi 11 Compt.	Lundi 11 Terme	Mardi 12 Compt.	Mardi 12 Terme	Mercredi 13 Compt.	Mercredi 13 Terme	Jeudi 14 Compt.	Jeudi 14 Terme	Vendredi 15 Compt.	Vendredi 15 Terme
Nord	870	870	869 75	871 25	865	863 75	863 50	862 50	868 75	870	857 50	858
Paris à Rouen	1000	1005	1000	990	995	995	990	•	991 50	990	995	•
Rouen au Havre	530	510	516	530 75	535	537 50	517 50	•	532 50	531 25	•	509 75
Dieppe et Fécamp	270	•	270	•	260	•	260	•	•	•	•	•
Caen et Cherbourg	505	507 50	512 50	•	510	•	510	507 50	510	•	•	•
Saint-Germain	680	687 50	690	690	690	685	692 50	•	690	680	690	673
Versailles (r. g.)	•	•	225	•	225	•	230	•	230	•	321 50	•
Ouest	640	637 50	642 50	642 50	635	635	635	•	635	•	632 50	630
Paris à Orsay	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Orléans	1167 50	1165	1160	1160	1170	1173 50	•	1170	1167 50	1167 50	1160	1160
Est	798 75	797 50	792 50	793 50	790	790	797 50	797 50	795	787 50	782 50	782 25
Id. nouvelles	637 50	640	631 25	637 50	632 50	632 50	632 50	632 50	630	632 50	630	628 75
Paris à Lyon	1005	1002 50	1002 50	1010	1005	1002 50	997 50	990	1005	990	1005	1002 50
Lyon à Genève	525	522 50	525	521 25	525	517 50	514	•	510	513 75	513 50	512 50
Lyon à la Méditerr.	850	865	865	865	861	857 50	855	855	857 50	860	857 50	855
Chemins du Midi	597 75	597 50	595	592 50	595	597 50	595	595	590	•	595	597 50
Bordeaux à la Teste	•	•	230	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Grand Central	522 50	522 50	522 50	522 50	520	518 75	520	518 75	518 75	521	517 50	516 25
St-Rambert à Gren.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Naples à Castellam.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Anvers à Gand	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Sarde Victor-Emm.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	453 75	•
Rentes 3 0/0	71 95	70 25	71 90	72 10	71 40	71 30	70 90	71	70 00	70 70	70 20	70 10
Rentes 4 1/2 0/0	98 75	97	98 50	•	98	98 01	98 50	•	98	•	98	98 7
Emprunt 3 0/0	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	70 25	•
Emprunt 4 1/2 0/0	•	•	95 15	•	•	•	•	•	•	•	95 75	•
Banque de France	2990	•	2991	•	2990	•	2985	•	2970	•	2965	•
Crédit mobilier	750	767 50	767 50	767 50	752 50	752 50	744 75	768 75	741 75	742 50	736 25	735
Comptoir national	595	•	595	•	595	•	590	593	590	•	590	•
Banque foncière	•	•	557 50	500	500	•	•	•	500	•	•	•
Do Obligations cert.	9[illegible]	•	965	•	965	•	•	•	965	•	965	•
Do Obligations de 500	427 50	•	427 50	•	425	•	410	•	425	•	•	•
Do 10e d'Obligations	96 25	•	95 25	•	96 25	•	•	•	96 25	•	96 25	•

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Cours du 9 au 15 décembre 1854.

Dates des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de remboursem.	Intérêts annuels	Époques des tirages	Dates des paiements
1851	150.000	75 ans	315	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	•	Do
1851.	182.333	99 —	•	tout.	500	3 0/0	•	janvier juillet
Do	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Do	décembre juin
1854	125.000	99 —	500	125	650	5 0/0		Do
1848.	12.358	97 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do	6.200	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1852.	15.000	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	Do
1853.	17.500	•• ••	1.050	750	1.250	5 0/0	•	Do
1842.	9.998	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Do
1845.	3.333	89 —	•	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1852	150.000	90 —	340	tout.	500	3 0/0	•	Do
1854	130.000	•• ••	275	175	500	3 0/0	•	Do
1845	6.000	73 —	1.000	tout	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	8.750	66 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	•	juin décembre
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Do	mars septembre
1845.	5.000	87 —	[illegible]	tout.	1.250	[illegible]	Do	janvier juillet.
1851.	[illegible]	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.
1853.	40[illegible].011	99 —	500	tout.	625	5 0/0	Do	Do
1853	63.663	99 ••	300	tout.	500	3 0/0	Do	Do
1852.	20.000	55 —	500	tout.	625	5 0/0	•	Do

Noms des compagnies	9	11	12	13	14	15
Nord Boulogne	315	315	315	315	312 75	312 75
Paris à Lyon	1015	1005	1015	1005	1015	1025
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	510	500	510	500	500	500
Do Nouvelles 3 0/0	312 50	312 50	312 50	311 25	•	307 50
Est	487 50	487 50	487 50	487 50	487 50	487 50
Id (nouvelles)	490	487 50	487 00	490	487 50	487 50
Saint Germain (nouvelles)	•	•	•	1025	•	•
Versailles r. d.	975	•	975	•	•	•
Ouest	1010	1010	1010	•	1010	1010
Do (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
Paris à Orléans	1025	•	•	1025	1025	•
Do (Nouvelles 1848)	1025	•	•	•	1025	•
Do (Nouvelles 1852)	313	312 75	313	315	313 75	313 7[illegible]
Do (Nouvelles 1854)	311 75	313 75	313 75	313 75	318 50	315
Paris à Rouen	985	•	•	•	•	985
Do (nouvelles)	975	•	•	990	•	•
Rouen au Havre	•	•	•	985	985	•
Do (nouvelles)	•	1140	1140	•	•	1140
Grand-Central	292 50	295	295	292 50	292 50	292 50
Rhône-et-Loire	•	497 50	•	•	•	•
Do 3 0/0	305	305	•	305	•	•
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	•	•	500	•	500	500

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 8 au 14 décembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	8	9	11	12	13	14
Nord	870 à 875	870 à 875	870 à 875	965 à 970	960 à 967 50	950 à 962 50
Paris à Strasbourg	787 50 à 791 25	795 à 800	795 à 800	791 à 795	780 à 787 50	775 à [illegible] 50
Orléans	1150 à 1200	1150 à 1200	1150 à 1200	1150 à 1200	1150 à 1200	1150 à 1200
Paris à Rouen	975 à 1000	975 à 1[illegible]40	975 à 1000	975 à 1000	975 à 1040	960 à 1[illegible]00
Rouen au Havre	530 à 537 50	535 à 537 50	530 à 537 50	530 à 537 50	540 à 547 50	517 50 à 5[illegible]7 50
Lyon	995 à 1001	1000 à 1012 50	1000 à 1012 50	987 50 à 1000	990 à 997 50	992 50 à 993 75
Ouest	•	•	•	•	•	•

P. (papier) offert. Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
[...]ane des ch. de fer	500	500	Châtelet ... Charbon	1.000	555	[illegible] roy.	[illegible]	•	Omnibus Hirondelles	1000	•	Générale ... Mar. fm.	[illegible]	20 0 0 b.
[...]e à la Bossée	5000	7.400	Charbonnages belges	500	615	[illegible]	500	350	— Orléanaises	1000	775	Lloyd franç. ... do	5000	[illegible]
[...]rpe inférieure	1000	1500	Pont-de-Loup ... id	1000	240	[illegible]	500	—	— [illegible]	500	175	Union des Ports do	5000	12 1 0 b.
[...]aure à l'Oise	1000	785	Centre-du-Flénu	1000	170	[illegible]	25	24	— Batignollaises	1000	775	[illegible] do	5000	[illegible]
[...]mbre française	1000	1300	[illegible] ... Charbon	[illegible]	300	[illegible] ... Paris	2500	1700	Compagnie générale	500	510	Sécurité ... do	5000	21 0 0 b.
[...]générale des Eaux	250	210	Portes et Sénéchas	[illegible]	300	— [illegible] ... Paris	500	550	[illegible]	500	500	Sauvegarde ... do	5000	6 0 0 b.
[...]ux 2 auteuil	4000	800	Layon et Loire	1/1500	600	— [illegible]	1000	1175	[illegible]	1000	775	Océan ... do	5000	25 0/0 b.
[...]ille-Montagne	[illegible]	490	Bonnet et V. m. a. p.	1000	340	— [illegible] ... Paris	500	[illegible]	[illegible]	500	175	Chambre ... do	5000	22 0 0 b.
[...]velle-Montagne	1000	1150	— act. a. p.	•	150	— Belleville	500	1065	Écharcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... do	5000	11 0 0 b.
[...]lberg ... Zinc.	375	405	Azincourt ... Charbon.	1/1500	900	— Nord Batignolles	500	560	Essonne (papeterie)	1000	•	Vigie ... do	5000	10 0 0 b.
[...]ésie ... Zinc.	375	310	Bastennes ... Asph.	1000	325	— Ouest ... Passy	500	675	Journaux réunis	500	500	Nationale ... Incendie	5000	160 0 0 b.
[...]tweiler ... Zinc.	750	500	Seyssel angl. ... Asph.	425	40	— Est ... Vincennes	500	•	Le Siècle	remb.	100	Générale ... do	5000	600 0 0 b.
[...]rpinaïe ... Zinc.	1000	1000	Seyssel franç. ... Asph.	1000	900	— Wazemmes	500	175	Docks L. Napoléon	250	205 2[illegible]	Union ... do	5000	2 0 0 b.
[...]ne ... Cuivre.	100	47 50	Aveyron ... Forges.	3500	3000	— Calais	1000	300	Palais de l'Industrie	100	104 75	France ... do	5000	24 0 0 b.
[...]zdan (Algérie)	100	35 25	Maubeuge ... Forges.	500	430	— Amiens	500	601	Glaces de St Gobain	7.200	32000	[illegible] ... do	5000	[illegible]
[...]ramre (usines)	100	10	Alais ... Forges	2000	1750	— Versailles	1000	475	— de Montluçon	500	400	Providence ... do	2500	26 0/0 b.
[...]ug-Penda	500	190	Châtillon ... Forges.	500	400	— Cherbourg	500	70	— d'Oignies	1000	1400	Urbaine ... do	5000	65 0 0 b.
[...]re	1/80000	130	Herserange ... Forges.	300	65	— Cie centrale	500	165	— d'Aix-la-Chapelle	675	650	Confiance ... do	1000	5 0 0 b.
[...]ntrambert	1/50000	182 50	Monceaux ... Forges.	1000	1500	Mess. imp. serv. mar.	5000	8500	Lin Maberly	500	725	Soleil ... do	6000	95 0 0 b.
[...]nt-Étienne	1/8000	110	Providence ... Forges.	1000	1200	— voitures	10000	10000	— Cohin	500	505	Nord ... do	1000	10 0 0 b.
[...]re-de-Gier	1/80000	225 75	Loire et Ardèche. Forg.	6400	5250	— Caillard	1000	[illegible]	— Pont-Remy	•	500	Globe ... do	500	pair
[...]re (les 4 groupes)	•	•	Espérance ... Forges.	1000	970	Gondoles parisiennes	100	100	— Gamaches	500	315	Nationale ... Vie.	5000	15 0/0 b.
[...]nd'Combe	1/24000	530	Phénix ... Usine.	750	900	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2200	Riches ... Vidanges.	500	270	Générale ... do	7500	[illegible]
[...]ute-Loire. Charbon.	500	300	Cail ... Usine.	500	720	— ch. de fer	300	225	Herbet ... Sucrerie.	500	500	Union ... do	5000	7 0/0 b.
[...]nzy ... Charbon.	500	630	Cavé ... Usine.	250	250	— Favorites	500	1800	Scarpe ... do	250	215	Phénix ... do	5000	3 0 0 p.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 2

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

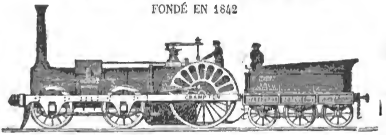
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris............ 10 fr. par an.
Départements.... 12 fr. —
Étranger........ 18 fr. —



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

A partir du 1er Janvier 1855

LE

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

réduit le prix de son abonnement

A 10 FRANCS PAR AN

Le *Journal des chemins de fer*, créé en 1842, peu de mois avant le vote de la loi du 11 juin qui a été le point de départ de presque toutes les entreprises de cette nature qui existent en France, a suivi dans sa publication la marche et les progrès de cette belle industrie.

Ne paraissant d'abord que tous les quinze jours, avec 8 pages d'impression, il a bientôt doublé sa publicité et l'a rendue hebdomadaire; plus tard, il a donné à ses lecteurs 16 pages au lieu de 8. Aujourd'hui, que les valeurs de chemins de fer se sont démocratisées; qu'elles ont passé des mains de quelques gros actionnaires dans celles des petits capitalistes, le *Journal des chemins de fer* doit suivre ce mouvement de vulgarisation.

En conséquence, le *prix de l'abonnement au* JOURNAL DES CHEMINS DE FER est réduit, pour les abonnements d'un an :

A 10 FRANCS par an
pour Paris.

A 12 FRANCS par an
pour la Province.

A 18 FRANCS par an
pour l'Étranger.

Il ne sera plus reçu d'abonnement de six mois.

Les personnes qui ont renouvelé leur abonnement par avance depuis le 1er décembre ou qui se sont abonnées pour la première fois depuis la même date jouiront de la réduction ci-dessus en recevant le journal pour un temps double de celui porté sur leur quittance.

Nous rappelons ici que les abonnés au *Journal des chemins de fer* jouissent du droit de recevoir gratuitement, par la correspondance du journal, les avis de la direction sur les placements qu'ils ont à faire et sur toutes les questions financières et industrielles qui peuvent les intéresser.

La CAISSE DES CHEMINS DE FER, propriétaire du Journal, se charge, en outre, de faire pour ses abonnés et pour le public tous placements de fonds et toutes réalisations de valeurs; elle les représente dans les assemblées générales; en un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

Les directeurs de la *Caisse* répondent courrier par courrier à leurs clients.

Le *Journal*, par son bulletin de correspondance hebdomadaire, répond à ses abonnés.

Les actions de chemins de fer.

L'exploitation en commun du chemin de fer de Ceinture autour de la capitale oblige les Compagnies à s'entendre pour tous les transports qui exigent le concours de plusieurs lignes. Par suite, les chefs d'exploitation de chaque Compagnie se réunissent toutes les semaines pour conférer. Indépendamment des avantages que présentent ces réunions au point de vue de la pratique, elles ont le mérite de mettre en relief les faits saillants qui se produisent. Ainsi, dans la dernière conférence, il a été constaté que les Compagnies sont dans l'impossibilité de transporter, sans retards, la totalité des marchandises qui leur sont livrées par le commerce; car toutes, sans exception, manquent de matériel.

Le chemin du Havre, par exemple, a dû
rmer sa gare de marchandises, au Havre,
ur éviter les procès qui lui auraient été in-
illiblement faits s'il avait reçu toutes les
archandises qui lui étaient apportées ; car
ne pouvait les transporter immédiatement,
tendu que le chemin de Ceinture seul lui a
osorbé près de 300 wagons, et son matériel
t, par suite, insuffisant.

Le chemin de Paris à Strasbourg est obligé
agrandir ses gares et magasins, menacés
encombrement. A Strasbourg et dans les
lles importantes des environs, les voitures
chevaux manquent pour le camionnage; il
été même nécessaire d'en envoyer de Paris.

Le chemin du Nord est dans la nécessité
e refuser une partie importante du transport
es marchandises, et notamment de la houille,
ute de matériel.

Les ateliers de construction sont surchargés
e commande, et ne peuvent faire de nou-
eaux marchés pendant encore quelque temps;
ul constructeur ne s'engagerait à livrer une
comotive avant l'année 1856.

Si l'on considère que toutes les Compagnies
nt déjà très-considérablement augmenté leur
atériel ; que, malgré ces accroissements, il
st encore très-insuffisant en plein hiver et
ans un temps où les préoccupations politi-
ues suspendent l'essor des affaires, il devient
vident que lorsque la paix rendra aux tran-
ctions toute leur étendue, les recettes ac-
elles seront dépassées dans des proportions
ue nul ne peut déterminer, mais qui doivent
tre très-considérables.

Pour apprécier quel serait alors le cours des
ctions de chemins de fer, il ne faut pas per-
re de vue que la paix, en élevant le prix du
0/0 français vers 85 ou 90 fr., ramène l'in-
érêt des fonds publics à 3 1/2 0/0 et fixe à
1/2 ou au plus 5 0/0, la capitalisation des
evenus des actions de chemins de fer. Il est
urieux de calculer, *dans ce cas*, quel serait
e prix des actions de chemins de fer.

Chemins.	Revenu probable quand la paix sera faite.	Capitalisation du revenu. à 4 1/2 0/0	à 5 0/0
D'Orléans. . . .	95 fr.	2,100	1,900
De Lyon	95 fr.	2,100	1,900
Du Nord	60 fr.	1,300	1,200
De Strasbourg . .	60 fr. (1)	1,300	1,200
De Rouen	75 fr.	1,550	1,400

On comprend que ces prévisions, que nous
nous bornons à indiquer, sont données au
même titre que celles émises par nous il y a
deux années, lorsque, prévoyant la hausse si
considérable de la rente, nous avions an-
noncé que la conséquence de ce mouve-
ment sur le 3 0/0 serait une hausse énor-
me sur les actions de chemins de fer,
hausse qui s'est entièrement réalisée, et qui
eût été de beaucoup dépassée par suite de
l'accroissement des recettes, si la question
d'Orient n'avait assombri l'horizon politique.

J. MIRÈS.

(1) Ce chiffre de 60 fr. s'applique aux actions an-
ciennes et nouvelles de Strasbourg, suivant les prévi-
sions du Conseil d'administration.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

Nous avons indiqué sommairement dans
notre dernier numéro les propositions qui
doivent être soumises à l'approbation des
actionnaires du chemin de Paris à Rouen. Au
nombre de ces propositions nous avons si-
gnalé celle qui consiste à diviser les actions.
Nous avons reçu à cette occasion diverses
demandes pour savoir si cette division con-
sisterait à donner deux actions de 250 fr.
ou deux actions de 500 fr. chacune, en é-
change d'une action actuelle de Rouen. Nous
avions indiqué à peu près quelle serait la
combinaison, en rappelant que l'exemple
donné par la Compagnie du chemin d'Orléans
serait probablement suivi. Pour plus de pré-
cision, nous dirons aujourd'hui que parmi les
propositions qui seront soumises aux action-
naires, celle relative à la division des ac-
tions consiste à donner trois actions de
500 fr. pour deux actions actuelles de Rouen.
Mais il est essentiel de faire observer que cette
nouvelle division des titres ne pourra avoir
son effet qu'après avoir été approuvée par le
Conseil d'État.

La Compagnie de Rouen sera d'autant plus
autorisée à prendre cette résolution, qu'elle
distribue pour l'année 1854, 65 f. par action,
et que par suite de la nouvelle mesure, chaque
nouvelle action de 500 fr. recevra par consé-
quent plus de 40 fr. par action.

C. DEVINA.

Société du Crédit mobilier.

Nous avons fait connaître, dans notre der-
nier numéro, que la Société du Crédit mobi-
lier distribuerait à ses actionnaires, pour l'an-
née 1854, un revenu d'environ 70 fr. par ac-
tion, et que ce paiement s'effectuerait de la
manière suivante :

25 fr., soit 5 0/0 du capital le 1er janvier.
45 fr. comme dividende le 1er juil-let suivant.

Ensemble, 70 fr.

Quelques personnes nous assurent que nos
prévisions seront dépassées; que le bénéfice
fait sur le montant des rentes provenant de
l'emprunt a été très-élevé; que l'affaire des
terrains de la rue de Rivoli présente déjà de
beaux résultats par la plus-value que ces ter-
rains ont acquis; que la Société a fait dans
le courant de l'année diverses opérations qui
ont laissé d'importants bénéfices, et que le di-
vidende que nous avons évalué à 45 fr. pour-
rait bien atteindre 50 à 55 fr., ce qui por-
terait le revenu de l'année de 75 à 80 fr.

Nous ne pouvons ni ne voulons discuter
ces chiffres; nous nous bornons à les expri-
mer, en faisant remarquer que la Société du
Crédit mobilier, en annonçant le paiement
de 25 fr. par action pour le 2 janvier, ajoute
que cette somme, qui représente 5 0/0 du
capital, n'est qu'une partie du bénéfice *déjà
réalisé*.

C. DEVINA.

Chemin de fer du Nord.

Assemblée générale du 20 décembre 1854.

L'assemblée générale extraordinaire, con-
voquée une première fois pour le 25 octobre
et une seconde fois pour le 20 décembre, a
eu lieu à cette dernière date, dans la salle
Sainte-Cécile, sous la présidence de M. le
baron de Rothschild.

Le Conseil d'administration de la Compa-
gnie, ayant pour organe M. Delebecque, mem-
bre du comité de direction, a soumis à l'as-
semblée un rapport dont on trouvera le texte
plus loin, et dans lequel sont exposées toutes
les raisons qui ont déterminé la prise à ferme
du chemin de fer belge de Charleroi à Liége,
formant prolongement de la ligne directe de
Paris à Liége, Cologne et Berlin par Saint-
Quentin et Erquelines.

Le prix de loyer est de un million de francs
par an pendant toute la durée du bail, qui est
égale, moins un jour, à celle de la concession
du chemin de Namur à Liége.

La Compagnie du Nord reprend en outre,
pour une somme fixée à 3,300,000 fr. après
expertises contradictoires, le matériel roulant
et le mobilier des gares et stations du chemin
de Namur.

L'exploitation de ce chemin par la Compa-
gnie a produit, la première année, du 1er sep-
tembre 1851 au 31 août 1852, une recette
brute de, 765,951 70

La seconde année a produit, 1,029,486 14
soit 34 0/0 de plus

La troisième année a produit 1,393,105 34
ou 35 0/0 de plus que la seconde année.

Il est à remarquer que ces résultats ont été
obtenus au moyen du trafic local seulement,
et il n'est pas douteux qu'ils ne s'accroissent
dans des proportions considérables et supé-
rieures à ce qui est nécessaire pour couvrir
le prix du fermage, lorsque la grande circula-
tion entre l'Allemagne du Nord, Aix-la-Cha-
pelle, Liége et Paris sera établie sur le chemin
de Namur, par le fait de l'ouverture de la
ligne de Saint-Quentin à Erquelines, fixée au
printemps de 1855.

Le Conseil d'administration examine dans
son rapport si l'on doit s'attendre à ce que la
nouvelle ligne directe sur l'Allemagne par
Saint-Quentin nuise à la ligne actuelle par
Valenciennes, et il démontre qu'aucune
crainte de cette nature ne doit être conçue.
Il aurait pu dire, sans son extrême réserve,
et nous le faisons à sa place, que la ligne ac-
tuelle possède des éléments de trafic suffi-
sants, non-seulement pour se maintenir
comme recette au niveau de ses produits ac-
tuels, mais encore pour les développer. La
grande circulation sur la Belgique et l'Angle-
terre, concentrée sur une seule ligne, ne per-
mettait pas en effet de donner à l'exploitation
des ressources locales toute l'étendue qu'elle
comportait, ni de répondre à tous les besoins
qui existent dans le pays. Il y avait réelle-
ment pléthore sur ce point, et la diversion
que va opérer le détournement des trains di-
rects pour l'Allemagne sur la ligne directe de

Saint-Quentin, ne sera pas moins avantageuse à l'ancienne voie qu'à la nouvelle.

La dernière partie du rapport de M. Delebecque est consacrée à des renseignements pleins d'intérêt sur la situation générale des affaires de la Compagnie du chemin du Nord.

Les recettes se sont élevées, pendant les dix premiers mois de l'année 1854, à 3,982,000 fr. au-dessus de celles de la période correspondante de 1853, soit de 13 1/2 0/0.

Les travaux de la ligne de Saint-Quentin à la frontière belge sont poussés de manière à ce que l'ouverture puisse avoir lieu l'année prochaine pour l'époque de l'exposition universelle.

La ligne de Tergnier à Reims doit être terminée pour le mois d'août 1857; les travaux sont conduits en conséquence.

Pour la ligne de Busigny à Somain par Cambrai, les travaux vont commencer entre l'Escaut et Somain sur une section qui doit rattacher le charbonnage de Douchy à la ligne du Nord. Pour le reste, des retards inévitables sont apportés à l'établissement des chantiers, par les questions toujours délicates que soulève le tracé de la voie de fer dans le voisinage des places fortes, telles que Bouchain et Cambrai.

Pour la rectification entre Paris et Creil, des études dans toutes les directions que peut suivre le chemin ont été faites; elles sont soumises depuis quelque temps déjà à l'autorité supérieure. On attend sa décision.

Après la lecture du rapport que nous venons de résumer, M. le baron de Rothschild, président, a offert la parole aux membres de l'assemblée qui auraient des observations à présenter. Deux questions seulement ont été faites.

Un actionnaire a demandé, comme base d'appréciation du nouveau traité de fermage soumis à l'assemblée, quels étaient les résultats de la convention analogue passée précédemment avec le chemin belge d'Erquelines à Charleroi.

M. le baron de Rothschild a fait observer que ce n'était pas le moment de rendre compte de l'exploitation du chemin de Charleroi, et que la réponse à la question faite trouverait sa place naturelle dans le rapport à présenter à l'assemblée générale annuelle du mois d'avril; toutefois, il a pu dire, à titre de renseignement, que, d'après les derniers états, la recette du chemin d'Erquelines excédait la dépense d'environ 25,000 fr.

Le même actionnaire a demandé en second lieu si la totalité du dernier emprunt de 75,000 obligations émis par la Compagnie du Nord avait été placé.

M. le baron de Rothschild a répondu qu'après avoir satisfait aux demandes des actionnaires, le Conseil avait été assez heureux pour effectuer le placement des obligations non souscrites, au prix de 310 fr., d'autant plus avantageux pour la Compagnie qu'à la même époque d'autres chemins plaçaient des obligations de même coupure que celles du Nord, donnant le même revenu et remboursables au même prix, au-dessous de 300 francs.

Personne ne demandant plus la parole, la convention provisoire passée avec la Compagnie de Namur à Liége, et déjà ratifiée par ses actionnaires, a été approuvée.

A la suite de ce premier vote et comme conséquence, l'assemblée a ouvert au Conseil un crédit de 3,300,000 fr. pour paiement du matériel roulant et du mobilier des gares et stations repris à dire d'experts.

Il est bien entendu que le vote de ce crédit est une mesure d'ordre et que la somme à laquelle il s'élève ne doit pas être imputée sur l'exploitation de cette année, mais faire partie du compte de capital.

Aucune observation nouvelle n'étant présentée, la séance a été levée à 4 heures 1/2.

AD. BLAISE (des Vosges).

Société de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli.

Voici quelques renseignements assez curieux sur l'étendue, le plan et la division du gigantesque hôtel que la Société fait construire sur les terrains qu'elle a acquis de la Ville, et dont la grosse construction atteint déjà les consoles de balcon du premier étage.

L'emplacement occupé par l'hôtel est compris entre les rues de Rivoli et Saint-Honoré, d'une part, la place du Palais-Royal et la rue du Coq, d'autre part.

Sa longueur, c'est-à-dire sa façade sur chacune des deux premières rues, est de 152 mètres.

Sa largeur, c'est-à-dire sa façade sur la place du Palais-Royal et sur la rue du Coq, est de 52 mètres.

La surface totale est ainsi de 7,900 mètres.

Le plus grand hôtel existant jusqu'ici dans le monde entier, l'hôtel de Saint-Nicolas, à New-York, ne dépasse pas en surface 5,400 mètres environ.

Sur les 7,900 mètres de surface de l'hôtel de la rue de Rivoli, les constructions occupent une superficie de 6,300 mètres.

Les bâtiments sur la rue de Rivoli et la place du Palais-Royal sont élevés sur le modèle architectural de la rue de Rivoli, c'est-à-dire avec les galeries comprenant le rez-de-chaussée et l'entresol, surmontées de premier, deuxième et troisième étages, et d'un comble circulaire comprenant les quatrième et cinquième étages.

Les bâtiments sur les rues Saint-Honoré et du Coq ne diffèrent de précédents que par l'absence de galeries.

BOUTIQUES.

Les galeries, composées de 52 arcades, savoir 40 rue de Rivoli et 12 place du Palais-Royal, sont bordées de boutiques. Les boutiques se continuent en outre dans les rues Saint-Honoré et du Coq, et présentent un développement total de près de 400 mètres de devantures sur toute la profondeur des bâtiments; elles sont accompagnées d'entresols et de sous-sols de même étendue.

HÔTEL.

Les étages supérieurs sont occupés par l'hôtel. Ils sont éclairés sur les rues et la place par 436 fenêtres. Trois balcons en fer, situés aux premier, troisième et quatrième étages, courent autour des bâtiments, sur un développement total de 1,200 mètres, ou près d'un tiers de lieue.

L'entrée principale de l'hôtel, sur la rue de Rivoli, occupe quatre arcades, dont deux pour les voitures et deux pour les piétons; elle conduit à la cour centrale, de 30 mètres de long sur 20 mètres de large. La même cour communique avec la rue Saint-Honoré par une porte cochère ouverte en face de la rue des Bons-Enfants.

Une des faces de la cour est occupée par un vaste perron à quatre rampes qui franchit la hauteur du rez-de-chaussée et de l'entresol, et introduit les voyageurs dans une galerie de 83 mètres de long sur 6 mètres 50 de large, point de départ des galeries secondaires qui conduisent aux salons et chambres, ainsi que des escaliers qui desservent les étages supérieurs.

La pièce la plus importante du premier étage est une salle à manger ouvrant sur la grande galerie. Cette salle a 38 mètres de long sur 13 mètres de large. Elle contiendra trois rangs de tables, pouvant recevoir à la fois 350 convives.

L'entresol et le rez-de-chaussée au-dessous de cette salle, ainsi que les caves qui s'étendent sous toute la surface des cours, contiennent, avec tout le développement convenable, les nombreuses dépendances nécessaires à ce vaste établissement. — Une partie du même rez-de-chaussée forme remise pour le stationnement des voitures, en communication avec la cour centrale.

GRANDS APPARTEMENTS.

L'extrémité de l'hôtel, vers la place du Palais-Royal, est distribuée en grands appartements, pouvant être séparés du reste de de l'hôtel. Ces appartements, qui règnent sur toute la façade de la place, avec retour sur les rues de Rivoli et Saint-Honoré, sont desservis par des escaliers spéciaux d'une importance en rapport avec celle des appartements. Une cour particulière, de 18 mètres sur 20 mètres, avec porte cochère sur la place, donne issue et accès à ces escaliers.

APPARTEMENTS ET LOGEMENTS ORDINAIRES.

Le surplus du premier étage est distribué en salons et chambres éclairés, partie sur les rues, partie sur les cours, et desservis par des galeries.

Les deuxième, troisième et quatrième étages sont distribués aussi en chambres et salons de dimensions proportionnées à l'importance des étages, et desservis de même par des galeries.

RÉSUMÉ POUR L'HÔTEL.

La totalité des pièces mises à la disposition des voyageurs dans les quatre étages de l'hôtel s'élève à 600.

Le cinquième étage contient de plus 160 chambres de domestiques.

Nous n'ajouterons rien à ces détails, qui suffisent à faire apprécier l'importance du gi-

gantesque et magnifique asile que la capitale va bientôt offrir aux innombrables visiteurs que les chemins de fer amènent chaque jour dans ses murs, et cela, non pas seulement à certaines époques spéciales et rares, comme l'Exposition, mais d'une manière permanente. Voilà deux ans que les hôtels de Paris, malgré leur mauvaise distribution et leur tenue imparfaite, refusent du monde et ne suffisent pas à loger les voyageurs qui se présentent, et qui sont obligés d'écrire plusieurs semaines à l'avance pour retenir un mauvais gîle.

AD. BLAISE (des Vosges).

Mines de la Grand'Combe.

Depuis quelques années l'industrie minière a pris un si grand développement, qu'elle est devenue un important élément de la richesse publique. Le haut prix atteint par les houilles et le coke pendant l'année 1854, l'accroissement continu et si considérable de la consommation de ces combustibles, font présumer et craindre des prix encore plus élevés que ceux obtenus en 1854 : aussi nous a-t-il paru utile d'appeler l'attention des capitalistes sur cette industrie. Mais avant d'attirer les capitaux dans les entreprises de cette nature, nous croyons devoir recommander aux directeurs de ces entreprises le plus de clarté possible dans les rapports qu'ils font à leurs actionnaires, de manière à les initier à la connaissance d'une nature de produits qui est si essentielle à la prospérité générale de toutes nos industries : aussi avons-nous accueilli avec empressement les observations suivantes sur l'exploitation des *Mines de la Grand'Combe*, qui nous sont remises par un actionnaire important de cette Société.

Depuis la cession des chemins de fer du Gard, les associés en nom collectif, gérants de la Société restreinte à l'exploitation des mines de la Grand'Combe, ont rendu compte à leurs actionnaires des résultats obtenus durant le dernier semestre 1852 et durant l'exercice 1853.

Le premier de ces comptes, se rapportant à une période exceptionnelle et transitoire, sera complétement passé sous silence, et l'on n'examinera ici que le second, c'est-à-dire la partie à dater de laquelle ont été applicables les dernières réductions de tarif.

Pour l'exercice 1853, le débit et le crédit des houilles sont établis de la manière suivante :

DÉBIT.

Stock au 1er janvier	26,336t 757	295,921t 382
Extraction,	269,584 625	

CRÉDIT.

Ventes,		280,911 869	295,921 382
En entrepôt,	14,937 233		
Sur la ligne,	72 280		
		15,009 513	

Ce *compte-matière* est net et clair; mais pourquoi ne le fait-on suivre d'aucun autre renseignement, et se contente-t-on de déclarer « que » *le bénéfice net réalisé pendant l'année 1853, tant* » *sur l'exploitation des mines que sur le com-* » *merce des houilles et la fabrication du coke*, » *s'élève à 845,452 fr. 58 ?* »

D'une part, on voit par ce chiffre que la Société a gagné en moyenne 3 fr. par tonne de charbon vendu, ni moins ni plus, et d'autre part un article du bilan indique d'une manière indirecte le prix moyen des ventes. Les 15,009 t. restantes en magasin au 31 décembre 1853, y étant estimées 502,238 fr., soit 33 50 la tonne, on doit admettre que les 280,912 t. écoulées ont été vendues aux mêmes condition. (1).

Cette évaluation ne sera cependant pas adoptée d'une façon absolue, et la totalité des ventes sera répartie comme suit :

54,786 t.	menus livrés aux forges,	5 f. »	273,930 f. »
40,330	menus employés à la fabrication de 24,35 t. coke vendues au chemin de fer,	22 50	547,942 50
4,672	consommées par la Compagnie,		
181,124	vendues au commerce,	33 50	6,067,654 »
280,912	Total,		6,889,526 50

Le bénéfice net accusé par le gérant n'étant que de 845,452 fr. 58, il aurait été dépensé 6,044,073 fr. 92.

L'énormité de ce chiffre aurait dû être justifiée.

Dans aucune industrie, un chiffre d'affaires de 7 millions n'est expliqué d'une façon aussi sommaire que l'a fait la gérance de la Grand'Combe, et quand ce chiffre d'affaires est représenté par une vente de 280,000 tonnes de charbon, dont les prix ont augmenté de plus de 10 à 15 fr. par tonne, il faut convenir que s'il est admissible que le bénéfice n'ait été que de 845,000 fr., il faut au moins en fournir la preuve par des indications concluantes.

Les dépenses de la Grand'Combe peuvent être classées sous cinq titres spéciaux : 1° extraction ; 2° transports ; 3° fabrication du coke ; 4° déchets et commissions de vente ; 5° frais généraux et d'administration.

(1) La somme inventoriée est une valeur nette ; le prix de vente doit être, par conséquent, plus élevé.

Sur le premier article, un certain enchérissement de la main-d'œuvre est bien signalé, mais il y a une bien large compensation dans la situation exceptionnelle des mines de la Grand'Combe ; car tandis que les autres exploitations sont écrasées par les transports, la Grand'Combe, dont tous les points d'extraction sont reliés sans solution de continuité au chemin de la Méditerranée, opère les siens au prix modéré de 8 centimes par tonne et par kilomètre pour les distances au-dessous de 100 kilomètres, et de 5 centimes pour les distances de 100 kilomètres et au-dessus.

Les deux dépenses peuvent être fort approximativement évaluées. L'extraction pour 269,000 tonnes, à raison de 4 fr. 50 c., a coûté en nombre rond 1,216,000 fr. Les transports, 45,000 t., ayant été, sur place, converties en coke ou consommées pour le compte de la Société, sont réduits à 224,000 t. Ils doivent être comptés à 80 c. sur 54,000 t. livrées aux forges de Tamaris ; à 10 fr. sur 93,000 t. amenées sur les marchés d'Andure et de Marseille, et à 5 fr. en moyenne sur 78,000 t. rendues sur les autres marchés : en tout 1,363,000 fr.

Aux frais d'extraction et de transport qui s'élèvent ensemble à	2,599,000 f.
qu'on ajoute, savoir :	
Pour la fabrication du coke,	48,000
Pour déchets et commission de vente, 10 0/0 environ du montant des charbons vendus au commerce,	607,000
On obtient un total de	3,254,000 f.

Reste, il est vrai, le compte des profits et pertes, ainsi que les frais d'administration. Dans la dernière assemblée générale un membre de la commission critiqua le nombre trop grand des employés de bureau, et en dehors de la réunion, il fut bien dit que l'exécution de divers traités onéreux en vigueur jusqu'au 31 décembre 1853, avait affaibli le résultat. Mais ces diverses causes ne justifient pas un complément de dépenses qui dépasse 3,600,000 f.

Des explications sont d'autant plus indispensables qu'en fait de comptes et d'écritures, la Commission de vérification et d'examen paraît n'avoir vu que ce qui a été publié à la suite du rapport.

Le système pratiqué jusqu'à ce jour ne saurait donc être maintenu. Il est nécessaire que les gérants introduisent dans leurs *comptes-deniers* la clarté qui règne dans leurs *comptes-matières* ; qu'ils publient annuellement le montant brut des ventes et leurs dépenses de toute nature. Les abus, s'il en existe, ainsi mis en lumière, deviendront faciles à réformer.

Le bénéfice net tel qu'il a été signalé, déduction faite de la retenue portée d'après les statuts au compte de réserve, laissait une somme disponible de 788,517 fr. 50, soit pour chacune des 24,000 actions 32 fr. 85.

Ces 32 fr. 85 devaient être distribués, mais en même temps une somme de 1,400,000 fr. étant nécessaire tant pour l'exécution de travaux d'aménagement que pour la construction de fours à coke, il fallait se la procurer, ou par voie d'emprunt, ou par une retenue sur les bénéfices.

Des motifs, dans l'exposition desquels il serait trop long d'entrer, ont fait adopter le système de la retenue sur les bénéfices et, par suite, le dividende a été réduit à 25 f. et payé non au comptant, mais à six et douze mois. Toutefois, et sans nous appesantir sur les résultats de l'exercice 1853, nous allons examiner quels devraient être les résultats de l'année 1854, pendant laquelle les prix des charbons ont été si élevés. Quoique les comptes antérieurs ne fournissent que peu ou point de documents suffisants, il sera cependant facile d'apprécier quel peut être le dividende pour 1854.

Au 10 novembre dernier, un fait était acquis; l'extraction devait atteindre un chiffre minimum de 320,000 tonnes.

Les traités onéreux dont il a été question plus haut, ayant pris fin au 31 décembre dernier, et le prix de la houille n'ayant jamais été aussi élevé qu'en 1854, il est facile d'apprécier le bénéfice réalisé par la Société.

La raison, aidée de la connaissance des faits, indiquerait un bénéfice de 10 à 15 fr. par tonne. En le calculant à 7 fr. par tonne, le bénéfice sera de

sera de		2,240,000 fr.,
à laquelle somme il convient d'ajouter celle non distribuée en 1853, de		178,000
Total,		2,418,000 fr.
A déduire :		
5 0/0 au fonds de réserve,	112,000	164,000
Dixième des travaux à amortir, environ	52,000	
Net,		2,284,000

Soit pour chacune des 24,000 actions, 93 f. 85 fr.

Les renseignements que nous possédons nous font cependant supposer que le revenu n'atteindra pas pour l'année 1854 plus de 60 fr. par action; et la différence entre ce chiffre de 60 f. et celui de 93 f. 85, qui est présumé dans la note qui précède, est trop considérable pour qu'il ne soit pas nécessaire que les directeurs de la Grand'Combe fournissent des explications très-détaillées à cet égard.

Nous devons dire que le prix courant des charbons à Marseille pendant l'année 1854 a été si élevé, qu'il a de beaucoup dépassé les prix de 1853, et que si pour cette dernière année le bénéfice a été de 3 fr. par tonne, pour l'année 1854 le bénéfice doit avoir plutôt dépassé qu'atteint le chiffre présumé plus haut de 7 fr. par tonne.

C. Devina.

Compagnie des Agents de change de Paris.

La Compagnie des agents de change de Paris, dans son assemblée générale du 19 décembre courant, a élu, pour composer la Chambre syndicale durant l'année 1855, savoir :

Syndic :

M. Billaud.

Adjoints au Syndic :

MM. Rodrigues (Henri),
Tattet,
Lagarde,
Pomme,
Goubie,
Chartier.

Chemin intérieur de Paris.

L'opinion publique se préoccupe vivement depuis quelques mois des questions qui se rattachent à la pénétration des chemins de fer dans Paris.

L'établissement d'une gare centrale, qui, au moyen du chemin de Ceinture, aujourd'hui terminé, serait reliée à toutes les grandes lignes, présente en effet une utilité et un intérêt qui frappent tous les esprits.

Cette gare répondrait à un double besoin : elle faciliterait les émigrations journalières, qui ont pris, pendant l'été surtout, de si grandes proportions; elle permettrait de diminuer l'encombrement toujours croissant des rues de la capitale. M. Brame, ingénieur des ponts et chaussées, et M. Flachat, ingénieur en chef du chemin de fer de Saint-Germain, ont été conduits par la nature même de leur service à faire sur ce sujet de nombreuses et consciencieuses études. Nous allons en quelques mots en faire connaître le résultat, et indiquer l'état de la question au point de vue des formalités administratives qu'a remplies le projet présenté par ces ingénieurs.

Au moment où MM. Brame et Flachat se sont préoccupés de la pénétration des chemins de fer dans Paris, ils étaient respectivement chargés des travaux de construction d'une des sections du chemin de Ceinture et de l'étude d'un projet de halle centrale.

Leur principal but était de réunir le chemin de Ceinture et les halles.

Trois systèmes furent successivement examinés par eux.

L'établissement d'un chemin de fer sur arcades créait dans Paris une sorte de barrage qui devait donner lieu à de sérieuses objections. Il nécessitait, du reste, une dépense très-considérable qui, industriellement parlant, en rendait l'exécution impossible.

Un chemin à niveau présentait pour une circulation considérable à effectuer dans les quartiers du centre, des inconvénients si nombreux qu'il était inutile de s'arrêter autrement à cette idée.

Les ingénieurs pensèrent qu'un chemin souterrain était seul admissible, et qu'il fallait profiter pour sa construction des facilités que donnait l'ouverture des rues nouvelles.

D'après leur projet, le chemin de jonction se détache du chemin de Ceinture près la traversée de la ligne de Strasbourg, sur le territoire de la commune de la Villette ; il reste à gauche des rails de Strasbourg et les suit à peu près parallèlement jusqu'à la hauteur de la gare des voyageurs. Dans cette partie, il traverse des terrains non bâtis et est établi à ciel ouvert.

Au delà, le tracé s'infléchit et vient se placer dans l'alignement des boulevards de Strasbourg et du Centre, qu'il suit souterrainement jusqu'aux halles centrales.

Ce projet, immédiatement soumis à l'administration, n'a donné lieu qu'à des adhésions, et, après des avis favorables de MM. le préfet de la Seine et de police, il a été soumis aux enquêtes prescrites par la loi.

Lors des enquêtes qui ont eu lieu dans le courant de février dernier, un grand nombre d'habitants de Paris sont venus appuyer le projet en faisant ressortir les nombreux services qu'il était appelé à rendre.

La commission d'enquête ne pouvait que partager la sympathie que rencontrait le travail de MM. Brame et Flachat; elle a, en effet, reconnu à l'unanimité que le chemin projeté était d'utilité publique ; et elle a demandé que l'administration municipale tînt compte, dans la construction des halles, des nécessités du chemin.

Ce vœu a été pris en considération ; et, dans la séance du 19 octobre dernier, la commission municipale a voté une somme de 806,239 fr. pour l'exécution de galeries sous les rues circulaires des halles.

Ainsi qu'il est dit dans la délibération, ce travail doit servir au chemin de fer projeté pour les arrivages des denrées sur le marché.

Le chemin intérieur de Paris reçoit ainsi, en ce moment, un commencement d'exécution.

Ce chemin, dont le but principal était de faciliter l'approvisionnement de Paris, doit avoir une utilité beaucoup plus étendue : il doit servir aux transports des voyageurs et des marchandises.

La pensée qui a guidé MM. Brame et Flachat peut être considérée comme l'idée mère d'un système qui trouvera dans Paris de nombreuses applications.

Elles n'ont pas échappé aux études des ingénieurs, mais ils ont agi prudemment en limitant l'étendue de leur projet à la seule partie qui soit immédiatement pratique, et dont l'opportunité ne peut être contestée.

Grâce à cette opportunité, grâce à la haute sollicitude de l'administration supérieure et aux efforts persévérants des ingénieurs, toutes les dispositions ont été prises pour réserver l'avenir, prochain sans doute, du chemin de fer intérieur de Paris.

C. Devina.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES		DATES de la SEMAINE	1853 kilomètr. exploités	1853 RECETTES brutes	1853 RECETTES par kil.	1854 kilomètr. exploités	1854 RECETTES brutes	1854 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en plus	DIFFÉRENCE par kilomètre sur 1853 en moins
									0/0	0/0
ORLÉANS		10—16 déc.	1116	730,855	654	1158	855,112	738	12.8	»
NORD		10—16 —	710	638,407	899	710	763,635	1,075	19.5	»
ROUEN		10—16 —	138	191,561	1,388	138	195,050	1,413	2.0	»
HAVRE		10—16 —	91	94,047	1,033	91	85,457	939	»	9.0
EST		10—16 —	783	540,342	690	847	717,618	847	22.7	»
LYON		10—16 —	383	374,163	976	507	637,031	1,258	28.8	»
OUEST	Ouest	11—17 —	124	71,684	578	212	110,412	521	»	10.0
	Versailles r. d.	11—17 —	23	15,396	669	23	16,152	701	5.0	»
	Versailles r. g.	11—17 —	17	9,405	556	17	10,539	621	11.0	»
MÉDITERRANÉE.(1)		3— 9 —	294	198,608	675	294	209,999	714	5.7	»
— VALENCE		3— 9 —	»	»	»	125	85,870	687	»	»
GRAND-CENTRAL		3— 9 —	150	160,763	1,071	150	192,058	1,280	19.5	»

(1) Ancien réseau.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Grand-Central. — Assemblée le 23 janvier 1855. Prolongements, embranchements, fusions, alliances, etc.

Versailles (rive gauche). — Assemblée des porteurs d'actions le 24 décembre courant.

Messageries impériales et services maritimes. — 10 janvier. — Assemblée générale, augmentation du capital ; modifications des statuts. Déposer cinq actions.

APPELS DE FONDS.

Lyon. — 1er janvier. Versement de 50 fr. par action, dont on déduira le coupon de 8 fr. 75 payable à la même époque.

Ouest. — Versement de 100 fr. au 5 janvier.

Graissessac à Béziers. — 18 au 31 janvier 1855, versement de 50 fr. Echange des titres.

Services maritimes des messageries. — Il est appelé sur les actions de la seconde émission un versement de 1,250 fr. par action, lequel devra être effectué à partir du 2 janvier 1855. Il sera déduit de ce versement les intérêts à 5 0/0 sur le premier paiement de 1,250 fr. déjà effectué, soit 27 fr. 50, ce qui réduira le versement du mois de janvier à 1,222 fr. 50 par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 2 janvier, obligations, intérêts. Premier et deuxième emprunts, 25 fr. ; 1852 et 1854, 7 fr. 50.

1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 fr. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

Nord. — 1er janvier 1855, paiement de 16 fr. aux actions, 7 fr. 50 aux obligations.
Dépôt des titres depuis le 5 décembre.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Havre. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

Est. — 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles à fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

Lyon. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre. — 1er janvier, coupon de 8 fr. 75 sur les actions.

Ouest. — 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

Ouest (Versailles rive droite). — 2 janvier. Obligations, intérêts.

Midi. — 2 janvier. Actions, intérêts, 5 fr. 85.

Lyon à la Méditerranée. — Actions. 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

2 janvier. — Obligations 3 0/0; intérêt 7 50. Marseille, 30 millions. Intérêts, 25 r.

St-Germain. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

Chemins du Midi. — 2 janvier, intérêts, 5 fr. 85.

Caen à Cherbourg. — 2 janvier, intérêts 5 fr. 60 par action, deuxième semestre 1854.

Graissessac à Béziers. — 5 octobre, intérêts à 4 0/0.

Genève. — 2 janvier. — Intérêts 5 fr.

Anvers à Rotterdam. — 1 octobre, intérêts

Central de l'Italie. — 1er octobre, intérêts.

Francfort à Hambourg. 1er octobre, intérêts 3 0/0, soit 1 sh. 2 ponce par action.

Crédit foncier. — 2 janvier. Distribution de 6 fr. 25 pour le semestre juillet-décembre 1854.

Crédit mobilier. — 2 janvier, 25 fr. en à-compte sur les bénéfices de 1854.

Services maritimes des messageries. — Il sera payé aux actions anciennes, à partir du 2 janvier prochain, un premier à-compte de 300 fr. sur les bénéfices de l'exercice 1854.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

Compagnie civile des Mines de la Loire. — 7 décembre, troisième trimestre 1854, dividende 12 fr. 50

Compagnie des Eaux. — 1er janvier, intérêts 4 0/0.

Palais de l'Industrie. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

Gaz d'Amiens. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — 2 janvier, remboursement des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 12 décembre.

Est. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Grand-Central. — 1er janvier. Remboursement des obligations sorties au tirage du 5 décembre.

Rouen. — 1er décembre, remboursement des obligations 1847 et 1849 sorties au tirage du 24 novembre.

Lyon à la Méditerranée. — Cinquième tirage ; remboursement, à partir du 2 janvier, des numéros sortis le 13 décembre.

ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — 15 décembre, échange des titres libérés de la dernière émission de 1854, contre des *obligations définitives*.

Graissessac à Béziers. — Echange des titres nominatifs contre des titres définitifs en même temps que le versement.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Chemin de fer et houillères de Portes et Sénéchas. — Émission de 24,000 parts libérées à 300 fr. Souscription chez MM. Mirès et Ce, 85, rue Richelieu.

Paris à Rouen. — Souscription à 10,000 obligations restant de l'emprunt de 18 millions émis le 25 février 1854.

C. Devina.

Chemin de fer de Dieppe.

ARRÊT.

Nous avons rendu compte dans le temps de l'arrêt par lequel la Compagnie de Dieppe a été mise en demeure d'opter entre l'exécution du chemin de Fécamp et le rembourse-

ment des sommes versées par un certain nombre de ses actionnaires.

Sur l'appel de ces derniers, soutenant qu'il ne devait pas y avoir lieu à option et que le remboursement devait leur être acquis, la 1re chambre de la Cour de Paris a rendu, dans son audience du 6 décembre, un arrêt qui confirme purement et simplement la sentence des premiers juges, ainsi conçue :

« Attendu que, lorsque la vente des actions a été effectuée, l'instance était déjà engagée entre les parties, et que cette vente n'a pu anéantir le droit que les demandeurs prétendent avoir, sauf les réserves qui seront ultérieurement apportées à l'exercice de ce droit ;

» Attendu que la Compagnie du chemin de fer de Dieppe est régie non seulement par la loi qui l'a constituée, mais encore par les conventions des parties ;

» Attendu que le contrat de société ne peut être modifié dans ses éléments essentiels que par le consentement de tous ceux qui l'ont formé ;

» Attendu que la susdite Compagnie avait pour objet principal l'exécution simultanée et indivisible des deux embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre ;

» Que cet objet est spécifié par les motifs et le texte de la loi du 19 juillet 1845 ; que l'un de ces chemins n'était pas l'accessoire de l'autre ; que chacun d'eux devait avoir une existence distincte et complète ; qu'enfin leurs intérêts matériels, loin de se confondre, sont opposés et rivaux ;

» Attendu que les travaux sur les deux lignes devaient être poursuivis et commencés simultanément, et que l'une ne pouvait pas être sacrifiée à l'autre ;

» Attendu que la Compagnie a manifesté énergiquement l'intention de s'exonérer de l'obligation de construire la ligne de Fécamp ;

» Attendu que la suppression complète du chemin de fer doit être considérée comme une altération profonde aux conditions essentielles de la société ;

» Attendu que les statuts sociaux ne donnent ni au Conseil d'administration, ni même à l'assemblée générale des actionnaires, le pouvoir exorbitant de scinder l'objet complexe de l'entreprise ;

» Attendu que la Compagnie ne justifie pas de l'impossibilité absolue où elle serait d'exécuter le chemin de Fécamp ;

» Attendu que les demandeurs ne doivent pas rester liés par un engagement dont la société n'a pas accompli à leur égard les conditions essentielles ; qu'il est juste dès lors de les affranchir et d'ordonner la restitution à leur profit des sommes versées à compte sur la valeur des actions par eux souscrites ou acquises et dont la propriété est rentrée ou rentrera dans la société, à la charge toutefois par chacun des demandeurs en particulier de justifier : 1° qu'antérieurement au 15 octobre 1847, il était propriétaire desdites actions ; 2° qu'il n'avait encouru aucune déchéance ; 3° que la question des propriétés des susdites actions n'aurait point été tranchée entre lui et la Compagnie par décision judiciaire ;

» Attendu que le chiffre de ces diverses réclamations ne peut être fixé, par suite de la communication tardive que les demandeurs ont faite eux-mêmes de leurs titres ;

» Attendu que, pour éviter toutes difficultés à cet égard, il convient de renvoyer les parties devant arbitres-rapporteurs chargés d'apprécier, à titre d'avis seulement, les observations respectives des parties ;

» Attendu, au reste, qu'il y a lieu également, dans l'espèce, de se préoccuper de l'exécution de la présente sentence ;

» Attendu qu'il s'agit, dans l'espèce, d'une obligation de faire dont l'accomplissement est matériellement possible ;

» Attendu que l'inexécution de l'obligation ne doit pas être imputée à la mauvaise foi de la Compagnie ;

» Attendu qu'il y a lieu d'admettre un tempérament réclamé tout à la fois par l'intérêt des actionnaires et par l'intérêt public ; d'accorder, conformément au dernier paragraphe de l'article 1184 du Code Napoléon, un délai suffisant pour exécuter, soit l'obligation primitive, soit la condamnation pécuniaire prononcée à défaut d'exécution matérielle ;

» Attendu que les demandeurs ne justifient d'aucun préjudice ; qu'aux termes des statuts les administrateurs ne contractent en raison de leur gestion aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la société, qu'il suit de là que la condamnation ne peut être prononcée contre eux qu'en leur nom qualifié ;

» Par ces motifs :

» Rejetons la fin de non-recevoir et l'exception opposée par la Compagnie du chemin de fer de Dieppe et de Fécamp ;

» Déclarons résolu le contrat du 8 octobre 1845, en ce qui concerne personnellement les sieurs Lame-Fleury, Barthélemy, de Corbie, d'Huberville, Matifas, Dellorier, Blanc, de Galley, Jeannet, Montplot, Maillard, Moussier et les héritiers de la demoiselle Montfaucou, légataire elle-même de M. Ganilh ;

» En conséquence, condamnons les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de Dieppe et de Fécamp, ès-noms et qualités qu'ils procèdent, à restituer à chacun des demandeurs les sommes qu'ils justifieront avoir versées sur le montant de leurs actions, à la charge par chaque demandeur de justifier : 1° qu'il était porteur de l'action antérieurement au 15 octobre 1847, soit comme souscripteur originaire, soit par suite d'un transport régulier ; 2° qu'aucune des actions sur lesquelles il appuie sa prétention n'a fait l'objet d'une déchéance antérieure à la présente sentence ; 3° que la vente de l'action a été faite *sur lui* ; 4° qu'il n'y a pas eu de condamnation antérieure ayant acquis l'autorité de la chose jugée et qui serait venue annuler les actions ou rendre la demande actuelle non recevable ;

» Condamnons les administrateurs ès-noms et qualités qu'ils procèdent, à payer en outre les intérêts au taux légal et à partir du jour de la demande desdites sommes versées ;

» Disons que les parties, à l'effet d'établir leurs comptes tant en principal qu'en intérêts, se retireront par-devant Me Martinet, ancien agréé au tribunal de commerce de la Seine, que nous commettons à cet effet en qualité d'arbitre-rapporteur ;

» Disons que les demandeurs seront tenus de faire les justifications ci-dessus relatées par-devant ledit arbitre ;

» Disons que ledit arbitre entendra les parties, les conciliera si faire se peut, sinon dressera de tout rapport qu'il nous adressera pour être requis et statué ultérieurement s'il y a lieu ; si mieux n'aiment toutefois les administrateurs exécuter le chemin de fer de Fécamp dans le délai de trente mois, pendant lequel temps il sera sursis à l'exécution de la condamnation qui précède, mais à la condition que les travaux seront commencés dans les neuf mois à partir de la signification de la présente sentence, conduits à moitié dans les dix autres mois, et achevés à l'expiration du délai mi-partie, le tout à peine de déchéance ;

» Disons que les administrateurs seront tenus de déclarer leur option aux demandeurs dans le délai de deux mois à partir de la signification de la présente sentence, sinon déchus ;

» Et pour le cas où la Compagnie opterait pour l'exécution du chemin de Fécamp :

» Disons que la Compagnie remettra à chacun des demandeurs qui justifieraient y avoir droit, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus, ou à leurs représentants s'ils le requièrent, un nombre d'actions égal à celui dont ils ont été expropriés personnellement au mois de novembre 1847 ou depuis, sauf à ceux-ci à tenir compte des dixièmes dus pour les actions au moment de la restitution des actions ;

» Déclarons qu'il n'y a lieu d'accorder des dommages-intérêts :

» Déclarons les parties mal fondées sur le surplus de leurs demandes, fins et conclusions, et les en déboutons. »

Étude de la ligne de Poitiers à Montluçon.

Les conseils généraux de la Creuse, de la Vienne et de la Haute-Vienne ont voté une allocation de fonds destinés à des études d'un chemin de fer tendant à relier Poitiers à Montluçon, et ont chargé une commission de faire toutes les démarches et de prendre toutes les mesures nécessaires à la réalisation de ce projet.

Cette commission, présidée par M. Sallandrouze de la Mornaix, président du conseil général de la Creuse, député au Corps législatif, vient de s'adresser à la compagnie concessionnaire de Moulins à Montluçon pour qu'elle se chargeât elle-même des études, moyennant indemnité. Cette ligne de Poitiers à Montluçon étant le prolongement de Moulins à Montluçon, il était naturel que la commission s'adressât à la compagnie concessionnaire comme à un guide éclairé, capable plus que tout autre de juger des avantages de cette importante entreprise.

Voici, au sujet de cette ligne, quelques renseignements publiés par le journal *la Presse*.

La distance de 350 kil. qui sépare la Loire de la ligne concédée de Lyon à Bordeaux, laisse sans communications une surface immense. La nécessité d'une direction transversale au nord du plateau central ressort de la position même des lieux, et s'accroît encore par l'absence de combustibles minéraux dans l'Ouest, surabondant en produits agricoles dont le plateau granitique est tout à fait dépourvu.

Limoges occupe le centre de ce pays, et la position de ce point commercial et industriel appelle une prompte communication avec les houillères; car, il faut qu'on le sache, depuis dix ans, la production des porcelaines a doublé; la population, entre les deux derniers recensements, s'est accrue de 20 0/0, et l'esprit d'industrie prend un développement tel que Limoges est appelé à devenir une des villes les plus populeuses et les plus commerçantes de France.

Bien qu'il ne soit pas possible de désigner d'une manière absolue le tracé le plus profitable au double point de vue du trafic et surtout de la dépense, la ligne de Poitiers à Montluçon, passant près de Montmorillon, la Souterraine,

Guéret et Ahun, paraît être dans les conditions de maximum de produit et de minimum de dépense.

Elle offre, en effet, la ligne la plus courte des houillères à Limoges (160 kil. de Commentry et 100 kil. d'Ahun). Elle est aussi la ligne la plus courte des houillères à la région du Poitou, pays de grande production, où l'absence du combustible empêche l'établissement des industries agricoles et métallurgiques. Elle coupe les minerais de fer à 50 kil. et les chaux à 30 kil. de la Souterraine, et peut ainsi envoyer en échange une masse de ces produits aux départemens de la Creuze et de la Haute-Vienne, qui en sont dépourvus, et qui aujourd'hui même en usent une quantité considérable.

Elle dessert, suivant les voies directes, le transport des céréales et des vins du Poitou et du Bourbonnais, sur le plateau central qui les consomme aujourd'hui, en sorte qu'il n'y a pas sur ces articles un commerce nouveau à établir, mais un commerce existant à faciliter.

Une considération importante est l'ouverture du bassin houiller d'Ahun, qui fournit aujourd'hui, dans des conditions encore très restreintes d'exploitation, du charbon de bonne qualité à des prix inférieurs à ceux de Commentry. Ce charbon venant en aide à la production du Bourbonnais, donnerait un large trafic sur Limoges, l'Ouest et les forges de l'Indre, dont il est plus rapproché qu'aucun autre lieu d'extraction. Ses ressources, étendues dans une bande de 1 k. 5 de longueur sur 1 k. 5 de largeur, sont d'ailleurs de celles dont on ne prévoit l'épuisement.

L'ensemble des trafics régionaux ainsi ouverts représente le transport du Bourbonnais et du Poitou sur le Centre; la coupure de la ligne de Paris à Limoges ouvre à la Souterraine deux débouchés : l'un sur Limoges et le second sur les forges de l'Indre, de manière à constituer un ensemble de transports de houille sur trois directions différentes, et un transport de denrées alimentaires, de chaux et de minerai sur deux. La forme repliée vers Paris aux deux extrémités de la ligne appelle d'ailleurs un transport considérable de voyageurs.

C'est en tenant compte de ces faits seuls et des chiffres de circulation des grands trafics nationaux, qu'on est arrivé à conclure que la ligne présenterait un produit brut d'environ quatre millions.

Mais si, au lieu de s'arrêter à ces étroites recherches, qui conduisent à la détermination du minimum du revenu, abstraction faite de l'existence du réseau général, recherches nécessaires toutefois dans une opération sagement combinée, on aborde la question dans tout son développement, il est facile de voir de quelle importance est le faible tronçon dans le système des lignes de fer.

Sa direction brisée constitue, au centre même de la France, le croisement des deux grandes diagonales du nord-ouest au sud-est et du sud-ouest au nord-est; directions prolongées par la série des lignes de Tours à Caen, de Dijon à Strasbourg, de Limoges à Montpellier, par les chemins projetés du Tarn, et enfin de Limoges à Bordeaux et Bayonne par Périgueux. Les prolongements de Poitiers à la Rochelle, et de Moulins à Mâcon et Lyon, présentent d'ailleurs la ligne minimum de la Suisse à l'Océan.

Et ceci n'est pas une de ces conditions spéculatives qui est détruite par l'établissement d'une ligne desservant d'une autre façon les mêmes intérêts; c'est la position géographique qui y conduit en même temps que la construction de toutes les voies existantes, et l'appel de tout trafic né ou à naître entre les immenses régions placées dans ces rayonnements est la conséquence mathématique de son existence.

Le trafic national que ce chemin est appelé à desservir doit aussi se diviser en trois parties distinctes :

1° De la région comprise entre Metz et Mâcon, sur celle comprise entre la Rochelle et Bayonne :

Trafic du Nord-Est sur le Sud-Ouest;

2° De la région comprise entre Caen et la Rochelle, sur celle comprise entre Toulouse et la frontière d'Italie :

Trafic du Nord-Ouest sur le Sud-Est;

3° De la région comprise entre Nantes et Rochefort, sur celle comprise entre Besançon et Grenoble :

Trafic de l'Ouest sur l'Est.

Enfin, par son entrée dans les cours supérieurs de la Creuse et du Cher, la ligne vient commander tout le transport de la bande houillère placée dans les vallées du Cher et du Chavanon, pays sur lequel des investigations sérieuses et déjà profitables se portent aujourd'hui.

De l'exposition de ces faits découle la supériorité de ce tracé sur tout autre qui serait destiné à satisfaire les mêmes intérêts. On peut ajouter que, parmi les lignes non actuellement concédées, c'est celle qui réunit les plus grandes conditions du succès; qu'elle ne peut entrer en concurrence avec aucune autre voie, soit comme ligne de fer, soit comme ligne de navigation; enfin, qu'elle doit activer puissamment les transports sur le réseau d'Orléans, sur celui de Lyon et sur les deux branches du Grand-Central, qui se dirigent sur Bordeaux et sur Rodez.

La ligne offrirait un développement total de 240 kilomètres, en y comprenant 12 kilomètres pour desservir dans toute sa longueur le bassin d'Ahun, et 8 kilomètres pour la ville d'Aubusson.

En tenant compte de la longueur de 150 kilomètres de terrain assez facile, placé entre Poitiers et la Creuse, le prix de la construction serait compris entre 40 et 45 millions.

Fondation des ponts en maçonnerie

SYSTÈME POTTS.

Nous recevons de M. Jacqueline, chef des études du chemin de fer de Mézidon à Caen, ligne de l'Ouest, une note relative à l'introduction en France d'un nouveau système de fondation des ponts en maçonnerie, inventé en Angleterre.

Voici un extrait de la lettre de M. Jacqueline :

MONSIEUR LE RÉDACTEUR,

Permettez-moi, monsieur le Rédacteur, d'avoir recours à la voie de votre estimable journal pour porter à la connaissance du public et à l'appréciation des ingénieurs un mode de fondation des ponts en pleine rivière, pratiqué depuis plusieurs années en Angleterre, et récemment importé en France par M. Bergeron, ingénieur de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest.

Comme nous nous proposons de traiter ce nouveau mode de fondation avec tous les développements qu'il comporte, nous ne ferons ici qu'un exposé succinct des opérations suivies lors de la première application qui en a été faite en France, pour l'établissement d'un pont sur la Sarthe à Neuville, près la ville du Mans.

Chaque pile de ce pont est fondée sur une file de pilots en maçonnerie à enveloppe métallique espacés de 0^m, 20. Cette enveloppe est un tube vertical de 1^m, 80 de diamètre intérieur, formé par la *juxta-superposition* d'anneaux en fonte de 1^m. de hauteur et de 0^m 015 d'épaisseur.

Chaque tube amené sur place a été descendu verticalement jusqu'au fond de la rivière; et sous la seule action de son poids, il a pénétré de 0^m, 50 dans le sol.

Par un procédé particulier, on a dragué dans l'intérieur du tube, et il s'est enfoncé au fur et à mesure de l'enlèvement du sable et du gravier qui formaient le fond de la rivière. En même temps on ajoutait à la partie supérieure de nouveaux anneaux métalliques, en sorte que le tube dépassait toujours le niveau de l'eau.

On comprend parfaitement que par ce moyen, on peut atteindre aux plus grandes profondeurs. C'est ainsi, en effet, que le pont de Neuville a pu être fondé bien en contre-bas d'une épaisse couche de gravier, sur un sol très-résistant et non susceptible d'être affouillé.

Afin de rendre solidaires les tubes d'une même fondation, on les a entourés par en haut d'un ruban en tôle de 0^m,60 de hauteur.

Le fond des tubes a été ensuite rendu parfaitement étanche au moyen d'une couche de béton de ciment de 0^m,80 de hauteur, et deux jours après l'immersion de ce béton, on a pu épuiser avec une pompe ordinaire toute l'eau qui les remplissait. Enfin un massif de maçonnerie parementée a été élevé à sec dans l'intérieur de chaque tube et arrasé un peu en contre-haut.

Tous ces massifs ont été réunis par une plate-forme en pierre de taille dérasée de niveau et complétement isolée des tubes. On a ainsi, au droit de chaque pile, réalisé une file de colonnes couronnées par un entablement. C'est sur cet entablement que les piédroits du pont ont été ensuite élevés.

Ce mode de fondation présente sur ceux précédemment employés, des avantages incontestables sous le rapport de l'économie et de la sécurité. Ainsi plus de piles massives et dispendieuses offrant une surface considérable à l'action du flot destructeur; et surtout, plus de fondations sur un sol mobile susceptible d'être affouillé même avant l'achèvement des travaux.

Ajoutons encore que l'emploi des tubes permet de fonder les ponts en toute saison et quelle que soit la hauteur des eaux.

Espérons que ces considérations seront appréciées par les constructeurs de chemin de fer et que l'exploitation d'une nouvelle ligne ne sera plus ajournée par les difficultés de fondation d'un de ses ouvrages d'art.

Veuillez agréer, etc.

JACQUELINE,
Chef des études du chemin de fer du Mans à Mézidon.

Bien que le signataire de cette lettre ne prononce pas le nom de l'inventeur du nouveau système de fondation, nous croyons comprendre d'après les renseignements qu'il donne sur le procédé, qu'il s'agit de celui de feu M. le docteur Potts. La force spéciale employée pour draguer dans l'intérieur du cylindre creux en fonte est, croyons-nous, celle d'une machine pneumatique.

Ce système a été employé plusieurs fois avec succès en Angleterre par MM. Fox et Henderson, qui ont traité avec les héritiers Potts pour l'usage des procédés de l'auteur et les ont ensuite modifiés.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer du Nord.

Rapport à l'assemblée générale extraordinaire du 20 décembre 1854.

Nous vous avons réunis en assemblée générale extraordinaire, afin de soumettre à votre approbation le traité que nous avons conclu pour l'exploitation du chemin de fer de Namur à Liége.

Cette ligne doit former une des sections de la nouvelle communication qui existera entre Paris et Cologne, aussitôt que nous aurons livré à la circulation notre embranchement de Saint-Quentin à Erquelines.

Jusqu'en 1852, le chemin de fer du Nord avait été en possession exclusive des transports rapides entre la France et les bords du Rhin ou l'Allemagne. — L'ouverture du chemin de fer de Strasbourg devait produire un copartageant: il est vrai que la circulation s'est en même temps assez développée, pour que le nombre de nos voyageurs entre Paris et Cologne n'ait pas sensiblement diminué. Néanmoins, pour maintenir, sous ce rapport, les avantages de notre situation, et pour lui garantir son progrès naturel, il est de notre devoir de réaliser les améliorations de service que cette situation peut comporter. C'est dans ce but que vous avez approuvé, en octobre 1853, les traités que nous avions passés avec le gouvernement, pour l'exécution d'un chemin direct de Saint-Denis à Creil, et avec la Compagnie de Charleroi à Erquelines, pour la prise à bail de cette ligne.

Dans l'administration des chemins de fer, il ne suffit pas que l'attention la plus soutenue veille sans cesse à la bonne et à la plus économique direction du service dans toutes ses parties; il faut encore avoir les yeux toujours ouverts sur ce qui se passe autour de soi: il faut se prémunir contre tout danger d'amoindrissement; et si des mesures, devenues nécessaires à ce point de vue, présentent d'ailleurs en elles-mêmes des conditions d'exécution peu onéreuses, avec de favorables chances de produits, il faut les adopter sans hésitation. C'est en pareil cas que l'on ne doit pas être arrêté par la crainte de trop s'étendre.

Nous espérons, Messieurs, que vous reconnaîtrez aisément ces différents caractères d'utilité dans la proposition sur laquelle vous allez avoir à délibérer.

La distance de Paris à Cologne par Amiens, Valenciennes et Bruxelles, est de 614 kilomètres, qui sont parcourus dans les délais indiqués ci-dessous, savoir :

	Distance.	Durée du trajet.	
De Paris à Bruxelles,	370 kil.	7 h.	30 m.
Traversée de Bruxelles en omnibus,	3	1	»
De Bruxelles à Liége,	114	2	30
De Liége à Cologne,	127	3	45
Totaux	614	14	45

Par la nouvelle direction, la distance et le temps du parcours peuvent être établis comme suit :

	Distance.	Durée du trajet.	
De Paris à Charleroi par Pontoise, Triel, Compiègne, Saint-Quentin, Maubeuge, et Erquelines,	287	5	30
De Charleroi à Namur (section qui appartient à l'Etat belge),	37	»	50
De Namur à Liége,	59	1	10
Stationnement à Liége,		»	15
De Liége à Cologne,	127	3	45
Totaux,	510	11	30

Ainsi, il y aura un raccourcissement de plus de 100 kilomètres et une abréviation de 3 h. 1/4 dans la durée du trajet.

La construction du chemin de fer de Saint-Denis à Creil produira une nouvelle abréviation, et la distance entre Paris et Cologne sera, à peu de chose près, la même, sinon moindre, que celle qui existe entre Paris et Strasbourg (501 kilomètres).

En examinant les chiffres ci-dessus indiqués, vous remarquerez que, sur une longueur de 510 kilomètres, 287 kilomètres appartiennent déjà au Nord. En y joignant les 59 kilomètres de Namur à Liége, notre part dans le parcours total sera de 346 kilomètres, celle de l'Etat belge et du chemin de fer rhénan étant ensemble de 164 kilomètres seulement. Nous aurons donc notre liberté d'action sur plus des deux tiers de toute la distance à parcourir de Paris à Cologne.

Nous avons, d'ailleurs, la certitude, fondée sur des déclarations positives et officielles, qu'il n'y aura, de la part de l'administration belge, aucune difficulté au transport à grande vitesse des voyageurs, et au transit des marchandises par la voie la plus courte et la plus économique. Le tronçon de Charleroi à Namur sera desservi, quant aux besoins locaux, de manière à n'apporter aucune entrave à la rapidité des grandes communications.

Le chemin de fer de Paris à la frontière par Saint-Quentin, que nous exécutons en ce moment, sera la première section de la voie raccourcie entre Paris et Cologne. Si nous n'avions pour ainsi dire, prolongé le chemin de fer français par les arrangements adoptés à l'égard des lignes d'Erquelines à Charleroi, et de Namur à Liége, nous aurions subi une diminution de parcours, et conséquemment de recettes, sur tous les transports en destination ou provenant de Cologne et de l'Allemagne. Il y a, en effet, 289 kilomètres de Paris à Quiévrain, tandis qu'il n'y en a que 256 de Paris à Erquelines; différence qui serait à notre préjudice de 33 kilomètres.

Ce résultat se convertit au contraire en accroissement, par l'effet des mesures que nous avons prises, puisque notre exploitation comprendra entre Paris et Liége un espace de 346 kilomètres, qui excède de 57 kilomètres la distance de Paris à Quiévrain. Ainsi, en épargnant un trajet de plus de 100 kilomètres au public, non-seulement nous évitons toute réduction; mais encore nous ajoutons à notre exploitation, relativement à l'Allemagne, les produits sur 57 kilomètres de plus.

Vous jugerez, Messieurs, si les conditions auxquelles cette extension est acquise sont acceptables, et si les charges qu'elles entraînent doivent être convenablement compensées, ainsi que votre Conseil d'administration en est convaincu.

Le but du traité dont nous avons l'honneur de vous demander la ratification se trouve défini par les détails et par les chiffres que nous venons de placer sous vos yeux.

Vous apprécierez ce but avec plus de certitude encore, d'après les renseignements que nous allons vous donner sur le chemin de fer de Namur à Liége, dont nous vous avons fait distribuer une carte descriptive.

Ce chemin de fer peut être considéré comme composé d'une ligne principale et d'un embranchement.

La ligne principale, partant de Namur sur la rive gauche de la Meuse, franchit cette rivière au val Saint-Lambert, après un parcours de 49,600 mètres, et se développe ensuite sur la rive droite jusqu'à la station du Long-Doz, correspondant à peu près au centre de la ville de Liége; sa longueur totale est de 61 kilomètres.

L'embranchement se détache de la ligne principale à Flémalle (1 kil 48), avant la traversée de la Meuse, et se poursuit sur la rive gauche jusqu'à la station des Guillemins sur le chemin de l'Etat, au pied des plans inclinés de Liége, dans une position assez éloignée du centre de la population liégeoise. Cet embranchement, depuis le point de la bifurcation à Flémalle jusqu'au raccordement avec le chemin de fer de l'Etat, a une longueur de . . . . 10,200 mètres.

Le parcours sur le chemin de l'État jusqu'au centre de la station des Guillemins est ensuite de . . . . 800 —

De sorte que la distance de Flémalle aux Guillemins est de. 11 kilom.

La distance de Namur à Liége se trouve ainsi être :

1° Par la ligne principale jusqu'à la station à Long-Doz (rive droite), de 62 kilomètres.

2° Par la ligne principale et l'embranchement jusqu'à la station des Guillemins, de 59 kilom.

La longueur totale des lignes, y compris l'embranchement, est de 72 kilom.

Les deux lignes ne quittent pas la vallée de la Meuse et présentent un profil en long très-favorable à la traction. Le cahier des charges imposait pour limite d'inclinaison $0^{m},004$; cette limite n'a été atteinte que par exception.

Tous les travaux de la ligne paraissent avoir été exécutés avec soin.

Parmi les ouvrages d'art, nous devons citer en première ligne le pont sur la Meuse, au val Saint-Lambert, qui est composé de cinq arches de 25 mètres d'ouverture. Il est construit entièrement en pierres d'Ecaussines et fait avec un grand luxe.

Pour éviter de trop fortes sinuosités, on a été obligé, en quatre points, d'attaquer des contreforts que l'on a traversés en souterrain.

Ces constructions sont à grande section et paraissent en bon état. Il y a, en outre, des murs de soutènement le long de la Meuse, des ponts pour les routes et chemins, qui sont tous en maçonnerie et en fer. L'ensemble de ces travaux est bien établi.

Le chemin de fer est construit à deux voies, aussi bien sur l'embranchement que sur la ligne principale. Les rails sont à double champignon et pèsent 31 kilog. 25 sur la ligne principale et 24 kilog. sur l'embranchement.

Indépendamment des trois gares de tête, il y a treize stations où l'on prend des voyageurs, ce qui établit une distance moyenne de 5 kilomètres seulement entre les stations.

Outre les stations de voyageurs, le chemin présente, en plusieurs points, des garages pour des établissements industriels. Ces garages sont établis en vertu de l'art 44 du cahier des charges que nous reproduisons ici, parce qu'il n'a pas de similaire en France :

« Art 44. Il sera loisible à qui que ce soit » d'établir le long du chemin de fer, et sur un » point à son choix, des magasins ou abordages

» avec des machines, engins ou attirails propres
» à faciliter le chargement et le déchargement
» des wagons, à condition d'établir en dehors
» du chemin une ou plusieurs voies latérales,
» afin que les wagons en chargement ou dé-
» chargement ne puissent ni entraver, ni em-
» pêcher la libre circulation sur le chemin de
» fer ou les embranchements. »

Il y a dix-neufs raccordements de ce genre, parmi lesquels nous citerons ceux qui desservent les établissements métallurgiques de Seraing, Ougrée, Sclessin, les usines de zinc de la Nouvelle-Montagne, de la Grande-Montagne et de Corphalie, les hauts-fourneaux de l'Espérance, des houillères nombreuses et des dépôts de minerai.

La station de Namur et celle des Guillemins à Liége appartiennent à l'État, mais la Compagnie a un droit d'usage réglé par traité.

La Compagnie a des stations assez importantes à Longdoz (Liége) et à Huy, avec ateliers, magasins et remises.

Le matériel roulant se compose de :

20 locomotives;

49 voitures à voyageurs;

872 wagons à bestiaux, à bagages et à marchandises.

Le chemin de fer de Namur à Liége, ouvert partiellement en novembre 1850, a été exploité sur tout son développement à partir du 5 septembre 1851, et a donné les recettes mensuelles indiquées au tableau suivant.

MOIS.	Du 1er septembre 1851 au 31 août 1852.	Du 1er septembre 1852 au 31 août 1853.	Du 1er septembre 1853 au 31 août 1854.
Septembre	58.991 45	80.073 36	114.117 94
Octobre	57.587 34	83.744 23	117.053 63
Novembre	55.061 71	86.729 13	110.622 75
Décembre	57.618 12	77.610 78	115.245 62
Janvier	58.899 71	78.219 76	112.196 41
Février	59.429 91	67.176 73	105.401 80
Mars	63.768 39	89.467 64	112.669 82
Avril	63.064 28	85.267 23	108.013 64
Mai	70.988 40	87.677 92	117.109 10
Juin	69.510 50	93.543 54	144.358 13
Juillet	72.724 23	103.002 67	118.182 21
Août	78.308 05	106.035 65	117.834 29
	765.951 79	1.029 486 14	1.393.105 34

Les recettes ont été en progression soutenue, et l'augmentation de la deuxième année d'exploitation a été de 34 0/0. Celle de la troisième année, par rapport à la deuxième, a été de 35 0/0. Dans le mois le moins productif de 1854, l'augmentation a été au moins de 42 0/0 sur la période correspondante de 1853.

D'après les chiffres ci-dessus, il est très probable que la recette de l'année 1854 dépassera 1,440,000 francs.

Les recettes de 1853 avaient été de 1,158,371 f. 08 c. ainsi divisées :

Voyageurs.	
502,546, qui ont produit......	520,333 01
Marchandises.	
Grande vitesse, 4,531 kil. / Petite vitesse, 381,732 kil.	555,773 01
Location de matériel	82,277 06
Total pareil......	1,158,371 08

Ainsi, le produit moyen d'un voyageur serait de 1 fr. 03 c.; le produit moyen d'une tonne de marchandises serait de 1 fr. 44 c. Ces chiffres indiquent que la recette s'est jusqu'ici composée exclusivement du trafic local.

Nous venons d'indiquer dans quelles proportions cet élément des recettes s'était accru en 1854 par rapport en 1853 ; l'accroissement en sera plus considérable encore, lorsque l'ouverture de débouchés nouveaux facilitera l'écoulement des productions si variées et si abondantes des contrées qui sont desservies par le chemin de Namur à Liége. Tout le monde sait que la vallée de la Meuse, qui se recommande tant aux touristes par ses beaux sites et par ses aspects admirables, renferme en outre une multitude d'établissements industriels, dont plusieurs ont été nommés ci-dessus, et qui tous redoubleront d'activité aussitôt qu'ils verront s'agrandir les facilités de placement pour leurs produits. Mais, outre le développement régulier du trafic local, la ligne de Namur à Liége est appelée à avoir, dans un avenir prochain, un trafic de transit qui lui a jusqu'ici échappé entièrement. Nous voulons parler de la circulation des voyageurs et des marchandises allant directement de Cologne, d'Aix-la-Chapelle, Verviers et de Liége vers Paris et récipro[illegible] ment. Une nouvelle cause d'accroissem[illegible] pour ce transport international doit résulte[illegible] la prochaine construction, décrétée par le g[illegible] vernement prussien, d'un pont en pierre [illegible] le Rhin, entre Cologne et Deutz, où vient ab[illegible] tir le chemin de fer de Berlin.

La première section du chemin de fer [illegible] Luxembourg, qui va s'ouvrir, établira une [illegible] lation directe de Bruxelles à Namur ; et la d[illegible] tance de Bruxelles à Liége, en passant par N[illegible] mur, n'excédera que de quelques kilomèt[illegible] celle qu'il y a à franchir en passant par Malin[illegible] et Tirlemont. Comme, d'autre part, la voie p[illegible] Namur n'aura pas de plans inclinés, on pe[illegible] admettre que le trafic direct de Bruxelles [illegible] Liége pourra profiter, pour une portion, à [illegible] ligne de Namur à Liége.

En tenant compte de ces sources nouvell[illegible] de produits et du développement naturel d[illegible] trafic existant, nous avons été amenés à re[illegible] connaître que, dans un délai de deux ou troi[illegible] ans, on peut espérer que le produit brut de l[illegible] ligne de Namur à Liége sera, au minimum, d[illegible] deux millions de francs.

Les dépenses d'exploitation, avec les produits restreints comme ils le sont, ne paraissent pas atteindre en ce moment 50 0/0.

Ce quantum de dépenses tend à s'abaisser au fur et à mesure que le produit brut augmente. Lorsque cette ligne sera exploitée par la Compagnie du Nord, tous les frais d'administration supérieure, d'état-major, d'agence à Londres, etc., seront supprimés, ce qui amènera une nouvelle économie ; et nous pensons que le produit net pourra être au moins de 60 0/0 des recettes brutes, c'est-à-dire de 1,200,200 f. sur un revenu brut estimé à 2,000,000 fr.

On peut, il est vrai, se demander si, par le nouveau service qu'elle va ainsi établir, la Compagnie n'est pas exposée à se faire concurrence à elle-même, et si les produits qu'elle attirera sur la voie de Charleroi et de Namur ne seront pas perdus pour elle sur la voie de Valenciennes et de Bruxelles. Ce n'est pas en ces termes, Messieurs, que la question doit être posée. Notre trafic avec l'Allemagne serait évidemment compromis sans l'abréviation de parcours que nous avons en vue. Il s'agit pour nous, comme pour la Belgique, de ne pas perdre ce qu'on peut appeler le transit européen. Nous avons intérêt à desservir sur une aussi grande étendue que possible la voie raccourcie qui doit nous conserver ce transit. Ce sera pour nous le moyen de pourvoir plus sûrement à l'exactitude et à la célérité des transports ; de préserver les voyageurs comme les marchandises des ennuis et des inconvénients des transbordements ; enfin, de mettre de plus en plus en valeur notre ligne de Saint-Quentin. Quant à la voie par Bruxelles, il n'est nullement à craindre que la circulation s'y ralentisse. Cette ligne dessert des villes importantes, des contrées remarquables par leur fertilité et par leur industrie, les charbonnages d'Aniche, de Douchy, d'Anzin, de Denain, du bassin de Mons. Les relations entre la capitale du royaume de Belgique et la capitale de l'Empire français sont nombreuses et continuelles.

La ville de Bruxelles ne perdra jamais les éléments d'attraction qui en font une des résidences les plus agréables, un des lieux de passage les plus fréquentés du monde ; elle continuera d'être visitée par tous les voyageurs qui mettent leur agrément en ligne de compte. Les besoins de consommation qu'éprouve un si grand centre de population, et les affaires commerciales et industrielles qui s'y traitent, ne cesseront pas

de donner lieu à de nombreux transports, qui seront pour nous, dans l'avenir, comme ils l'ont été jusqu'à présent, l'objet d'une sollicitude non moins attentive qu'intéressée. Notre service, concerté avec l'administration belge, sera réglé de manière à mettre cette ligne à l'abri de toute décroissance de prospérité.

Vous êtes maintenant, Messieurs, en mesure de vous rendre compte des considérations et des motifs qui nous ont portés à faire avec les Compagnies de Namur à Liége, et après de très longues négociations, le traité dont vous avez entre les mains une copie imprimée.

Par ce traité, la Compagnie du Nord devient locataire à long terme du chemin de fer de Namur à Liége. Le bail a la même durée, moins un jour, que la concession, qui est de 90 ans, et qui a commencé à courir le 5 septembre 1851, date de la mise en exploitation de toute la ligne. Le prix du loyer annuel est d'un million de francs, payable par moitié de six en six mois.

La Compagnie du Nord doit entrer en jouissance au 1er janvier 1855.

Elle acquiert, moyennant un prix qui doit être fixé à dire d'experts, le matériel roulant de cette ligne, ainsi que le mobilier des gares et stations. Un premier examen qui en a été fait par ordre de votre conseil d'administration, en avait porté la valeur à environ trois millions.

Nous avons depuis fait opérer un récolement contradictoire de tous les objets dont se composent ce matériel et ce mobilier; il en a été dressé des états signés en double par les agents des deux Compagnies.

Enfin, il a été procédé, il y a peu de jours, à l'expertise définitive dans laquelle la Compagnie du Nord était représentée par M. l'ingénieur chef de l'exploitation et du matériel; la présence d'un des membres du Conseil d'administration y augmentait encore nos garanties. Le résultat de cette expertise porte le prix du matériel roulant et du mobilier des gares et stations à un chiffre qui diffère peu de la première évaluation. En y ajoutant l'outillage des ateliers et un approvisionnement de pièces de rechange, on arrive à la somme de trois millions trois cent mille francs.

Les autres stipulations du traité n'ont pour objet, comme vous pouvez en juger, que de décrire exactement la chose que nous prenons à bail, et de bien préciser les droits comme les obligations des deux parties contractantes.

La Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége est en outre propriétaire du chemin de fer de Mons à Manage, qui tire principalement ses produits du transport des houilles du bassin Belge, dit bassin du Centre. Cette Compagnie, en aliénant son chemin de fer de Namur à Liége, continuera à exploiter la ligne de Mons à Mana e.

Un emprunt de 12,500,000 fr. qu'elle a fait en 1849, arrivait à échéance au 1er juillet dernier. La Compagnie avait, en outre, d'autres engagements à remplir, et sa position était assez difficile pour que son Conseil d'administration reconnût la nécessité d'escompter des revenus ultérieurs, en échange de ressources immédiates. Elle va affecter le million qui représente le produit annuel du bail à l'intérêt et à l'amortissement du capital dû à ses créanciers. Nous avons même fait, en signant le traité, une avance de trois millions imputable, jusqu'à due concurrence, sur le prix du matériel et du mobilier, en exigeant, du reste, des garanties qui nous mettraient à couvert, au cas où le traité ne serait pas ratifié. Cet état de choses, que nous devons vous faire connaître, vous amènera sans doute à penser que la proposition de bail venant de la Compagnie de Namur à Liége elle-même, sans aucune provocation de notre part, nous n'avons pas eu à subir des conditions de convenance, et que la ligne vaut au moins le prix que nous vous proposons d'en donner.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Namur à Liége a fait auprès du gouvernement belge les démarches nécessaires pour obtenir des modifications aux statuts de cette Compagnie, modifications indispensables pour que le traité pût être considéré comme valablement conclu. Elles ont été accordées par un arrêté royal du 29 octobre 1854, inséré au *Moniteur* belge du 31.

Une assemblée générale des actionnaires, réunie régulièrement à Bruxelles, le 22 novembre dernier, a donné son approbation au traité, qui se trouve ainsi régularisé par une des parties. Nous venons, Messieurs, vous proposer de pourvoir, en ce qui vous concerne, à la même régularisation. Il vous appartient de dire le dernier mot, pour que l'affaire soit irrévocablement conclue.

Situation générale.

Malgré la proximité de votre assemblée générale ordinaire, dans laquelle il vous sera rendu compte des résultats de l'année courante, nous ne croyons pas, Messieurs, pouvoir nous dispenser de vous donner, au moment où vous êtes réunis, quelques informations sommaires sur l'état de nos travaux en cours d'exécution, et sur les produits de notre exploitation pendant les dix premiers mois de 1854.

Nous faisons les plus grands efforts, afin de pouvoir mettre en exploitation, pour l'époque de l'exposition universelle, la ligne de Saint-Quentin à la frontière. Nous avons éprouvé des retards, par suite des longues formalités exigées pour les travaux qui touchent aux places fortes, et à cause de l'inexactitude et de l'insuffisance des livraisons de rails. D'un autre côté, l'été de 1854 a été bien peu favorable aux travaux, et la saison où nous sommes l'est encore moins. Cependant, nous sommes aujourd'hui rassurés contre la crainte de manquer de rails, grâces au décret impérial qui vient de nous autoriser à en acheter à l'étranger, sous condition de payer un droit d'entrée égal à la différence entre le prix de revient de ces rails et le prix de revient des rails achetés en France. Si nous ne sommes pas trop arrêtés par les mauvais temps et par des circonstances de force majeure, nous espérons, malgré le temps perdu, arriver au but pour le terme qui vient d'être indiqué.

La ligne de Tergnier à Reims doit être terminée en août 1857. Nous y avons organisé les travaux pour les ouvrages d'art de la traversée des vallées de l'Oise et de l'Aisne. Ces ouvrages ont été fondés dans la campagne de 1854, et élevés à une hauteur qui permettra d'en continuer l'exécution sans entraves au retour de la belle saison. Nous venons de donner à l'entreprise les travaux de terrassements les plus considérables. Le reste est ajourné parce que le travail n'exigera que peu de temps. Néanmoins, on poursuit pour toute la ligne les formalités d'enquête pour arriver aux expropriations.

Pour la ligne de Busigny à Somain par Cambrai, nous allons être en mesure de commencer les travaux entre l'Escaut et Somain, sur 8 kil. 732 mètres de longueur, dans une section qui doit rattacher à notre exploitation le charbonnage de Douchy. Pour le reste de la ligne, nous sommes arrêtés par les conférences militaires imposées par le voisinage des places fortes de Bouchain et de Cambrai. Nous espérons cependant que ces formalités auront un terme prochain.

Nous avons soumis, le 24 juillet 1854, à l'administration les avant-projets des divers tracés possibles pour la nouvelle ligne de Paris à Creil. Nous attendons sa décision.

Nous prenons des mesures pour arrêter les projets des travaux à exécuter sur le petit chemin de fer de Noyelles à Saint-Valéry, qui nous a été concédé par décret impérial du 17 octobre dernier, décret qui complète les effets de celui du 19 février 1852, qui a introduit des modifications équitables dans toute l'économie de notre entreprise.

Notre trafic des dix premiers mois de 1854 présente sur la période correspondante de 1853 une augmentation de 3,932,000 francs ou de 13 1/2 0/0.

Vous en jugerez par le tableau suivant, qui donne le mouvement et la recette du 1er janvier au 31 octobre des années 1853 et 1854.

Mouvement.

	Dix premiers mois des années	
	1853.	1854.
Nombre de voyageurs,	4,153,317	4,424,061
Nombre de tonnes de marchandises par petite vitesse,	708,864 t.	867,683 t.
Nombre de tonnes de charbons et de coke,	277,479 t.	470,884 t.
Ensemble,	986,343 t.	1,338,567 t.

Produit.

	1853.	1854.
Voyageurs,	13,757,000 f.	13,968,000 f.
Bagages, messagerie, chevaux, voitures, etc.,	3,772,08	4,121,000
Produit total à grande vitesse,	17,529,000	18,089,000
Petite vitesse, marchandises, bestiaux,	11,589,000	15,011,000
Produit total,	29,118,000	33,100,000
Augmentation d'une période sur celle précédente,		3,982,000 f. ou 13 1/2 0/0

Ces résultats ont été obtenus dans les conditions que vous connaissez, c'est-à-dire malgré l'état de guerre, les ravages de l'épidémie et le haut prix des grains. Ce développement ne comprend le produit d'aucune section nouvelle, notre réseau n'ayant pas varié dans ces trois dernières années.

L'augmentation porte principalement sur les marchandises.

Résumé.

En résumé, Messieurs, la mesure sur laquelle vous avez à vous prononcer est une mesure de préservation; elle nous procure, sur un service important, une sphère d'action plus étendue à la place du retrécissement dont nous étions menacés; elle ajoute à notre réseau des contrées riches et industrielles où les transports sont susceptibles de grands accroissements; enfin, en retour de ces divers avantages, elle n'impose à la Compagnie que des charges évidemment modérées.

Par ces motifs et par tous ceux qui résultent des développements que vous venez d'entendre, nous vous proposons :

1° D'approuver le traité intervenu provisoirement à la date du 28 juin dernier, entre votre Conseil d'administration et la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége;

2° D'ouvrir à votre Conseil d'administration un crédit de trois millions cent mille francs pour l'acquisition du matériel roulant dudit chemin de fer, du mobilier, des gares et stations, de l'outillage des ateliers et de l'approvisionnement des pièces de rechange, le tout conforme aux procès-verbaux de récolement et d'expertise qui ont été dressés.

CONVENTION.

Entre la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Namur à Liége, avec ses extensions, dont le siége est à Bruxelles, rue Royale, n° 5, représentée par :

MM. Robert Makin-Bates, président, administrateur de ladite Compagnie;
Joseph Carry, id.;
Frédéric-John Sidney-Parry, id.;
Et M. George Grand, secrétaire;
Agissant en vertu de l'art. 26 des statuts,

D'une part;

Et la Compagnie du chemin du fer du Nord, dont le siége est à Paris, place Roubaix, n° 24, représentée par :

MM. le baron James de Rothschild, président,
Germain-Joseph Delebecque,
Le marquis Dalon,
Marc Caillard.
Et Auguste-Stanislas Lebobe, ses administrateurs,

Agissant en vertu de pouvoirs à eux conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du dix juin mil huit cent cinquante-quatre (10 juin 1854),

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Objet du bail.

Art. 1er. La Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége, avec ses extensions, donne à bail, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, qui l'accepte, le chemin de fer de Namur à Liége, tel qu'il se comporte, avec ses établissements, ateliers et outillage, stations et autres dépendances, dont il sera fait un état descriptif et inventaires contradictoires, dans le délai de deux mois, le tout en bon état d'entretien.

Déclaration de la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége.

Art. 2. Il est déclaré dès à présent par la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége:

1° Que le chemin de fer de Namur à Liége, établi à forfait par la Société Borguet et Lamarche, dont les comptes sont réglés, se compose d'une ligne principale et d'un embranchement.

La ligne principale partant, à Namur, de la station de l'Etat, suit la rive gauche de la Meuse jusqu'au val Saint-Lambert, et passe là sur la rive droite pour se terminer à la station de Longdoz à Liége.

L'embranchement se détache de la ligne principale à la station de Flemalle, un peu avant la traversée de la Meuse, et va rejoindre le chemin de l'Etat, près de Liége, pour être desservie à l'extrémité par la station de Guillemins, appartenant à l'Etat;

2° Que le chemin est à double voie sur toute son étendue; que les rails pèsent trente-et-un kilog. vingt-cinq (31 k. 25) par mètre courant, pour la ligne principale, et vingt quatre kilog. (24 k.) pour l'embranchement;

3° Que la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége a été dispensée, par la loi du quatre juin mil huit cent cinquante (4 juin 1850) de construire les stations spéciales de Namur et de Liége, rive gauche, et a été autorisée à faire usage des stations de l'Etat;

4° Que la Compagnie a établi aux stations de Namur et de Liége les voies et constructions prévues dans la convention du huit août mil huit cent cinquante (8 août 1850), et, en outre, une remise des locomotives à la station de Namur, et qu'elle a soldé les contributions mises à sa charge par ladite convention pour les travaux réservés à l'Etat.

5° Que la Compagnie a établi à ses frais les stations et haltes ci-après, à partir de Namur :

LIGNE PRINCIPALE.

Rive gauche. — Marche-les-Dames, — Namêcho, — Sclaigneau (halte pour voyageurs et minerais), — Seilles, — Andennes, — Java (halte pour minerais), — Bas-Oha, — Huy, — Ampsin (halte), — Amay, — Hermalle (halte), — Engis, — Chokier-Flemalle (station de bifurcation.)

Rive droite. — Seraing, — Ougrée, — Longdoz (Liége) (station principale).

EMBRANCHEMENT.

Rive gauche. — Jemmeppes, — Tilleur.

6° Que la plupart des établissements industriels voisins de la ligne ont été raccordés avec le chemin de fer en vertu des art. 43, 44 et 45 du cahier des charges; que les travaux de ces raccordements ont été exécutés aux frais des établissements, et que l'entretien est à leur charge; qu'il n'y a eu qu'une seule convention particulière concernant l'établissement des hauts-fourneaux d'Ougrée, d'après laquelle la Compagnie est tenue d'amener et de prendre, au moins une fois par jour, dans la gare dudit établissement, les wagons nécessaires;

7° Que les délais d'exécution prévus à l'article 13 du cahier des charges ont été prorogés, et que tous les travaux de la ligne exécutés sur projets approuvés ont été régulièrement reçus par les agents de l'Etat; que, notamment, l'exploitation de la dernière section de la ligne a été autorisée le 20 août 1851, et a commencé le 5 septembre 1851, qui se trouve être ainsi la date de la mise en exploitation de la ligne entière;

8° Que la Compagnie possède pour l'exploitation de la ligne de Namur à Liége 20 locomotives, 49 voitures à voyageurs et 869 wagons de transport;

9° Que l'entretien de la ligne, des stations et dépendances est fait par M. Emile Cuvelier, en vertu d'un marché en date du 30 novembre 1850, qui expire le 9 décembre 1855.

Substitution de la Compagnie du Nord à la Compagnie de Namur à Liége.

Art. 3. La Compagnie du chemin de fer du Nord sera substituée, par le fait de son entrée en jouissance, aux droits de la Compagnie de Namur à Liége, avec ses extensions, pour ce qui regarde spécialement la ligne de Namur à Liége.

En conséquence, la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége s'interdit expressément, à moins d'autorisation de la Compagnie du chemin de fer du Nord, de faire, pour son compte personnel et pendant toute la durée du bail, aucuns traités pour l'adjonction, la construction et l'exploitation de chemins nouveaux se rattachant directement ou indirectement à la ligne de Namur à Liége, quelle que soit la forme de ces traité, achat, amodiation ou concession.

Droits de la Compagnie du Nord.

Art. 4. La Compagnie du chemin de fer du Nord demeure exclusivement chargée pour son compte et à ses risques et périls, de l'exploitation de la ligne de Namur à Liége, et elle percevra tous les produits directs ou indirects, notamment tous péages pour passage, même à pied.

Matériel roulant.

Art. 5. Le matériel roulant de la ligne de Namur à Liége et le mobilier des stations seront remis, en bon état d'entretien, au moment de l'entrée en jouissance, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, qui en deviendra propriétaire sous la condition d'en payer le prix fixé à dire d'experts.

Prix du bail.

Art. 6. Le présent bail est fait à forfait, moyennant le prix invariable de 1 million de francs par an, payable de six mois en six mois.

Moyennant ce prix et le paiement du matériel, ainsi qu'il vient d'être dit, la Compagnie du chemin de fer du Nord aura la jouissance du chemin de fer de Namur à Liége, libre de tout engagement pour toute la gestion antérieure à l'entrée en jouissance, la Compagnie du chemin de Namur à Liége gardant la responsabilité pleine et entière de tous les actes antérieurs, et la garantie de la Compagnie du chemin de fer du Nord étant limitée de la manière la plus expresse au paiement du prix du bail et à l'exécution des clauses du cahier des charges et des conventions avec le gouvernement belge, quant à leurs conséquences pour l'avenir.

Durée du bail.

Art. 7. Le présent bail est fait pour toute la durée de la concession, moins un jour, de la ligne de Namur à Liége, à partir du premier janvier 1855 (1er janvier 1855) jour de l'entrée en jouissance.

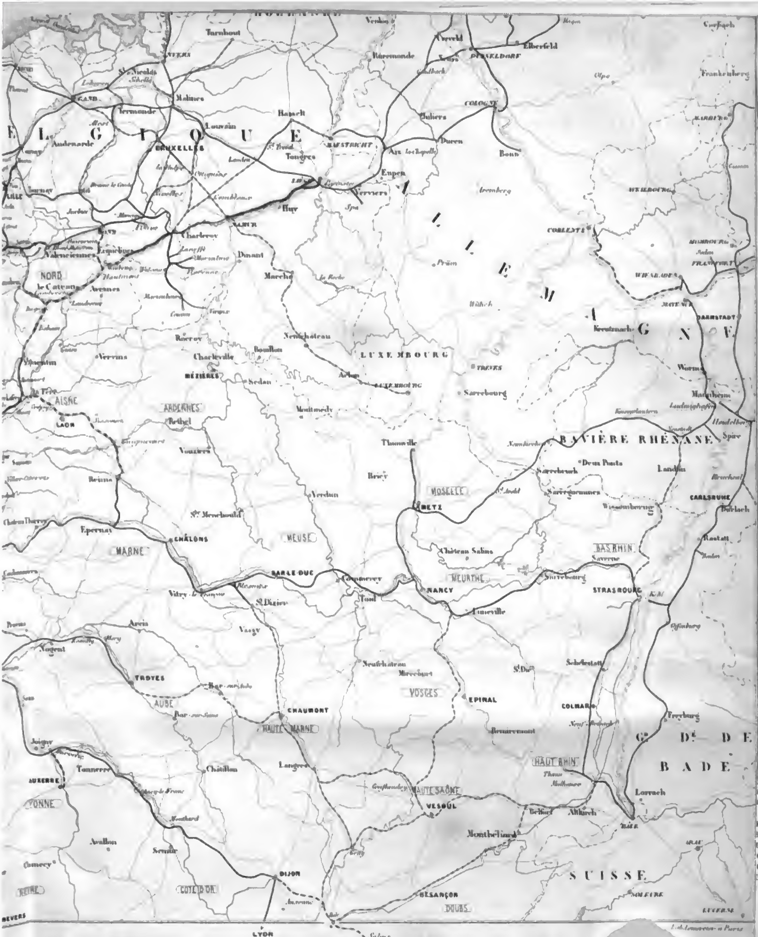
Ratification.

Art. 8. La convention entre les deux parties ne sera définitive qu'après approbation par les assemblées générales des deux Compagnies.

Celle de Namur à Liége, qui, pour rendre la présente convention valable, est obligée d'apporter des modifications à ses statuts; d'obtenir ensuite l'approbation de ces modifications par le gouvernement belge, et enfin de faire



CARTE
S CHEMINS DE FER PARTANT DE PARIS
T DES LIGNES EN CORRESPONDANCE
onnant les nouveaux embranchements du
CHEMIN DE FER DU NORD
Echelle
LONDRES
Rochester
Canterbury
PAS DE CALAIS
MANCHE
Calais
Dunkerque
Boulogne
St. Omer
LILLE
Béthune
Montreuil
Douai
ARRAS
Cambrai
St. Valery
Abbeville
Doullens
AMIENS
Péronne
Dieppe
Neufchâtel
Montdidier
le Havre
ROUEN
BEAUVAIS
Clermont
Compiègne
Soissons
Pont Audemer
Pont l'Evêque
Bayeux
CAEN
Lisieux
Louviers
Les Andelys
Pontoise
EVREUX
Cherbourg
Valognes
Coutances
Falaise
Vire
Argentan
PARIS
VERSAILLES
Meaux
Coulommiers
Dreux
Avranches
Mortain
Domfront
ALENÇON
Mortagne
Rambouillet
Corbeil
MELUN
Provins
Fougères
Mayenne
CHARTRES
Étampes
Fontainebleau
Mamers
Nogent le Rotrou
Pithiviers
RENNES
Vitré
LAVAL
Chateaudun
LE MANS
St. Calais
Montargis
ORLÉANS
Chateau-Gontier
Chateaubriant
Segré
la Flèche
Vendôme
Gien
Baugé
BLOIS
ANGERS
TOURS
Ancenis
Langeais
NANTES
Beaupreau
Saumur
Chinon
Romorantin
Vierzon
BOURGES
Sancerre
Cosne
NEVERS


BELGIQUE
ALLEMAGNE
LUXEMBOURG
BAVIÈRE RHÉNANE
Gd. Dé. DE BADE
SUISSE
Turnhout
Venloo
Crefeld
Elberfeld
Düsseldorf
Ruremonde
Malines
Termonde
Audenarde
Gand
Bruxelles
Louvain
Hasselt
Tongres
Maestricht
Aix la Chapelle
Duren
Cologne
Juliers
Bonn
Eupen
Verviers
Spa
Huy
Namur
Charleroy
Dinant
Marche
Valenciennes
Le Cateau
Avesnes
NORD
Rocroy
Bouillon
Neufchâteau
Charleville
Mézières
Sedan
Montmedy
Arlon
Luxembourg
Trèves
Sarrebourg
Coblentz
Wiesbaden
Mayence
Francfort
Darmstadt
Kreutznach
Worms
Manheim
Spire
Deux Ponts
Sarrebruck
Sarreguemines
Wissembourg
Landau
Carlsruhe
Durlach
Rastatt
Thionville
Briey
Metz
MOSELLE
Verdun
MEUSE
St. Menehould
AISNE
Laon
Vervins
ARDENNES
Rethel
Vouziers
Reims
Epernay
Châlons
MARNE
Château Salins
BAS RHIN
Saverne
Bar le Duc
Commercy
Toul
Nancy
MEURTHE
Sarrebourg
Strasbourg
Kehl
Lunéville
Vitry le François
St. Dizier
Vassy
Arcis
Nogent
Troyes
AUBE
Bar sur Aube
Bar sur Seine
Chaumont
HAUTE MARNE
Neufchâteau
Mirecourt
VOSGES
Epinal
St. Dié
Schelestatt
Colmar
Remiremont
HAUT RHIN
Fribourg
Offenbourg
Joigny
Auxerre
YONNE
Tonnerre
Châtillon
Langres
HAUTE SAÔNE
Vesoul
Belfort
Altkirch
Mulhouse
Thann
Lorrach
Bâle
Montbéliard
Avallon
Semur
Dijon
COTE D'OR
NIÈVRE
Besançon
DOUBS
Lyon
Nevers
Soleure
Lucerne
Arau

accepter la convention par une nouvelle assemblée générale, s'engage à pourvoir à l'accomplissement de ces formalités, d'ici au premier novembre (1er novembre) prochain.

La Compagnie du chemin de fer du Nord réunira ses actionnaires en assemblée générale dans les mêmes délais.

Acte notarié à faire, et enregistrement.

Art. 9. Par le seul fait de l'approbation des présentes par l'assemblée générale du chemin de fer de Namur à Liége, les administrateurs de ladite Compagnie ou ceux desdits administrateurs délégués à cet effet par le Conseil d'administration, seront tenus, à toute réquisition de la Compagnie du chemin de fer du Nord, de régulariser tout en partie de la présente convention par-devant notaire.

Les frais d'enregistrement du bail authentique seront à la charge de la Compagnie du chemin de fer du Nord, sauf ceux qui pourraient être la conséquence de l'émission des obligations.

Tribunal arbitral et juridiction.

Art. 10. Toutes les difficultés ou contestations qui pourraient naître sur l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, seront jugées à Liége par un tribunal arbitral composé de trois membres qui seront désignés et nommés de la manière suivante :

L'un par la Compagnie du chemin de fer du Nord ;

L'autre par la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liége.

La désignation et la nomination du troisième arbitre appartiendront aux deux premiers; faute par eux de s'entendre, la désignation du troisième arbitre sera faite par le tribunal civil de Liége.

Fait double, à Paris, le vingt-huit juin mil huit cent cinquante-quatre.

Compagnie des mines de la Loire.

Assemblée générale du 29 novembre 1854.

RAPPORT

Aux anciens actionnaires de la Société civile.

Messieurs,

Conformément aux avis qui ont été publiés dans les journaux, et à la circulaire qui vous a été adressée, vous êtes réunis en votre qualité d'anciens actionnaires de la *Société civile des mines de la Loire*, pour recevoir les comptes du dernier exercice de cette Société, fixer les bénéfices et en déterminer l'emploi.

Chacun de vous a reçu antérieurement un exemplaire :

1° Des statuts des quatre Sociétés anonymes qui ont succédé à la Société civile :

2° De l'acte de fractionnement qui sert de base commune à ces statuts, lesquels ont été homologués par des décrets impériaux en date du 17 octobre ;

3° De la délibération par laquelle votre précédente assemblée générale avait investi le Conseil d'administration de la Société civile des pouvoirs nécessaires, à l'effet de consentir le fractionnement qui a eu lieu, et de poursuivre auprès du gouvernement l'homologation des statuts des nouvelles Sociétés.

La situation vous est donc parfaitement connue, et il serait superflu d'entrer dans de plus longs détails à ce sujet. Nous constaterons seulement que, aux termes de l'art. 10 de l'acte de fractionnement, l'exploitation et tous ses services-annexes ont commencé, pour le compte des quatre Sociétés anonymes, à dater du 1er octobre. Par conséquent, bien que l'existence légale de la Société civile se soit prolongée jusqu'au 20 octobre, date de l'insertion au *Moniteur* des décrets portant homologation des statuts anonymes, ses opérations de toute nature ont été définitivement closes au 30 septembre. — L'exercice dont nous avons à vous entretenir ne comprend donc que neuf mois.

Les comptes qui vous sont soumis ont été vérifiés par la commission nommée à cet effet dans l'assemblée générale du 6 juin. Cette commission vous fera son rapport.

Ces comptes sont résumés dans quatre tableaux qui viennent de vous être distribués,

Savoir :

1° Compte de profits et pertes du premier semestre ;

2° Compte de profits et pertes du troisième trimestre ;

3° Compte de profits et pertes des neuf mois réunis ;

4° Bilan de la Société civile au 30 septembre.

De la balance du compte de profits et pertes de l'exercice des neuf mois, il résulte que les bénéfices des neuf mois se sont élevés à la somme de 3,202,049 57

A laquelle il faut ajouter le reliquat des bénéfices de 1853, soit	225,303 06
Total,	3,427,352 63
De cette somme il y a lieu de déduire, pour amortissement sur divers comptes, dont vous trouverez le détail au troisième tableau, celle de	55,311 87
Les bénéfices des neuf mois écoulés du 1er janvier au 30 septembre, se trouvent ainsi fixés à	3,372,040 76
En vertu des pouvoirs qui lui étaient attribués par l'art. 19 des statuts de la Société civile, le conseil a réparti, sur les bénéfices du premier semestre un à-compte de 25 fr. paraction, soit une somme de	2,000,000 »
Il reste donc un solde disponible de	1,372,040 76

Ce solde représente 17 fr. 15 par action, et sa répartition porterait à 42 fr. 15 le dividende des neuf mois.

Toutefois, Messieurs, une nécessité que vous apprécierez, suite du fractionnement de la Société civile, ne permet pas de mettre en distribution aujourd'hui l'intégralité de ces 17 fr. 15 c.

Nous croyons devoir limiter au chiffre de 12 fr. 50 par action, soit 1 million (en sus des 2 millions déjà distribués pour le premier semestre) la proposition à vous faire du dividende supplémentaire à répartir pour le troisième trimestre de 1854, laissant aux quatre Sociétés anonymes, lors du compte qu'elles auront à rendre ultérieurement du quatrième trimestre, le soin d'apprécier l'opportunité de la répartition de 4 fr. 65 par action, qui seraient ainsi réservés.

Cette réserve n'est pas motivée exclusivement par la prudence qu'exigent des éventualités imprévues dans le règlement d'opérations aussi importantes que celles que la Société civile nous a léguées. Elle est commandée encore par une cause spéciale.

Les comptes de l'exercice de neuf mois que nous vous rendons en ce moment ont dû être et ont été dressés sur les bases normales, afin de vous permettre d'apprécier les éléments de notre exploitation (recettes et dépenses).

C'est ainsi qu'aux neuf mois écoulés du 1er janvier au 30 septembre dernier, nous n'avons dû faire supporter que la charge de neuf douzièmes du service annuel de notre dette.

Les deux échéances semestrielles des coupons de nos obligations arrivant au 1er février et au 1er août de chaque année, la dépense à la charge de l'année entière se trouvait effectuée intégralement; nous avons dû considérer comme une simple avance le paiement des trois douzièmes afférents au quatrième trimestre de 1854 et ne pas en grever le troisième trimestre.

Ceci expliqué, il ne faut pas perdre de vue que les quatre Sociétés anonymes auront à pourvoir aux trois douzièmes ainsi avancés; ce sont les mois de mai, juin et juillet; et de plus, à fournir, au 1er février prochain, six autres douzièmes, applicables aux mois d'août, septembre, octobre, novembre, décembre 1854 et janvier 1855.

Ne pouvant préjuger, Messieurs, la marche qu'entendront suivre les Sociétés anonymes pour le service ultérieur de la dette, nous devons nous préoccuper de leur ménager des ressources qui répondent aux exigences que nous venons de vous exposer.

Les sages limites dans lesquelles vous aurez ainsi restreint la répartition des bénéfices qui vous étaient acquis, ne diminuent en rien leur importance au point de vue des progrès réalisés par la Société civile.

Le troisième trimestre a contribué pour 1,167,012 fr. 19 c. à l'ensemble de ces bénéfices. Par conséquent, si l'exercice annuel avait pu être complété par la Compagnie unitaire et pour son compte, et en admettant que les résultats du quatrième trimestre fussent égaux à ceux du troisième (ce qui est un fait déjà acquis pour les mois d'octobre et de novembre), les bénéfices de cet exercice ne seraient pas inférieurs à 4,540,000 fr.

Ceux de l'exercice 1853 avaient été de	3 260,000
Il y aurait donc, pour 1854, une augmentation de	1,280,000

Soit près de 4 0/0.

Sur ces bases, le dividende de 1854 serait de près de 57 fr. par action pour 80,000 actions et de 63 fr. si, comme pour l'exercice 1853, le nombre des actions se trouvait limité à 72,315.

Mieux que tous les commentaires, ces chiffres montrent les heureux résultats des sacrifices que la Société civile s'était imposés pour donner à ses exploitations tous les développements que comportaient les besoins de la consommation.

On appréciera d'autant mieux la valeur réelle de ces résultats, si l'on considère que l'amélioration qui s'est produite dans les prix de vente n'a contribué que pour une faible proportion à l'accroissement progressif des bénéfices. En effet, pendant que nos prix de revient subissaient un accroissement inévitable, par suite du renchérissement général des fournitures et de la main-d'œuvre, notre prix moyen de vente des neuf premiers mois de 1854 n'a été que de 12 fr. par tonne, pour une vente totale de près de un million de tonnes, comprenant nos

charbons de toute provenance et de toute qualité.

Ce prix est incontestablement très-inférieur à la moyenne générale des prix des charbons sur les autres bassins houillers ; il n'a rien d'exagéré même pour des circonstances industrielles moins prospères que celles qui se sont produites depuis 1853. La situation à laquelle était parvenue la Société civile n'a donc rien d'anormal ; elle n'est que la conséquence naturelle de l'accroissement rapide de sa production. — Qu'on en juge par les chiffres suivants :

	Quintaux métriques.
1852,	9,700,000
1853,	11,245,060
1854 (approximativement),	13,000,000

C'est, pour 1854, une augmentation de 1,750,000 quintaux métriques comparativement à 1852, et de 3,300 000 quintaux métriques comparativement à 1853.

Vous pouvez, Messieurs, trouver dans ce tableau du passé de grands motifs de confiance pour l'avenir des quatre Sociétés anonymes.

Vous comprendrez, en effet, que pour elles comme pour la Société civile, leurs développements sont d'autant plus probables, que, ayant pour base un prix de vente et un bénéfice proportionnel qui n'ont rien d'exagéré, ils sont avant tout subordonnés à la continuation des progrès que peut faire la production. Or, à ce point de vue, la Société civile lègue aux Sociétés anonymes de puissants éléments d'amélioration. En effet, l'accroissement de sa production pendant les trois dernières années est bien loin d'avoir atteint les limites auxquelles elle doit être portée par des travaux qui, entrepris en 1852, sont encore, pour la plupart, improductifs. Les 13 millions de quintaux métriques obtenus en 1854 sont presque exclusivement le résultat de la reprise des anciennes exploitations qui avaient dû demeurer en partie inactives depuis 1848, et ce chiffre augmentera progressivement à mesure que se compléteront les nouvelles exploitations à l'installation desquelles il a été consacré depuis 1852 une somme de 4 millions de francs, dont près de 2,600,000 francs avaient été dépensés au 30 septembre dernier.

Au moyen de cette allocation, la production de la Société civile devait, d'après les calculs de nos ingénieurs, s'accroître d'année en année, et atteindre, à la fin de 1857, le chiffre de 69,000 quintaux métriques par jour, d'où résulterait une production annuelle de 18 millions de quintaux métriques. Elle pourra même, suivant eux, et moyennant une nouvelle dépense de 2 millions, être portée à 20 millions de quintaux métriques.

Pour tous ces travaux, dont une partie, d'ailleurs, n'est pas urgente, les Sociétés anonymes trouveront les ressources nécessaires dans les dotations de toute nature qui leur sont faites par la Société civile, et dans les fonds de réserve qu'elles ont à constituer par des prélèvements sur leurs bénéfices annuels.

Il appartiendra, du reste, à chacune de ces Sociétés de mesurer sa production aux progrès de la consommation ; mais il y a lieu de penser que celle-ci continuera de s'accroître rapidement, car les nombreuses industries qu'alimente le bassin houiller de la Loire développent chaque jour leurs travaux, et bientôt l'achèvement des chemins de fer qui doivent aboutir à ce bassin sera pour lui fécond en débouchés nouveaux.

Nous venons de rappeler sommairement, Messieurs, ce qu'a été la Société civile des Mines de la Loire jusqu'au dernier jour de son existence. Nous allons maintenant indiquer la part faite à chacune des Sociétés anonymes dans l'ensemble des résultats dont la Société civile avait ainsi obtenu de préparer la réalisation. Il va bien sans dire que ces indications ne peuvent aller jusqu'à constater la valeur, soit comparative, soit absolue, des Sociétés nouvelles. On comprend, en effet, tout ce qu'il y aurait là d'arbitraire, de vague, d'incertain, et à quels mécomptes on s'exposerait, si on prétendait établir, de prime abord, de semblables comparaisons. Mais il n'est pas sans intérêt de porter à votre connaissance quelques données générales auxquelles les Conseils d'administration des diverses Sociétés ajouteront dans les assemblées futures, dont la première doit avoir lieu au mois de janvier prochain, les renseignements dont ils jugeront la prodution utile.

Vous avez vu dans les statuts comment a été réglé, entre les quatre Sociétés anonymes, le fractionnement des trente-deux concessions possédées par la Société civile.

Les six concessions qui ont été conservées à la Société anonyme des Mines de la Loire sont celles de *Dourdel et Montsalson*, *Beaubrun*, *Villars*, *la Chana*, *Quartier-Gaillard* et *le Clusel*.

Elles ont une superficie de 2,231 hectares. Le mouvement de leur production, pendant les trois dernières années, y compris le quatrième trimestre de 1851, a été comme suit :

	Quintaux métriques.
1852,	1,739,200
1853,	2,238,131
1854,	3,200,000

Dans l'ensemble des travaux neufs commencés en 1852 par la Société civile, et comportant une dépense totale de 4,100,000 fr., la Société anonyme des Mines de la Loire se trouve comprise pour une somme de 1,100,000 fr. Sur cette somme, il avait été dépensé 437,518 fr. 24 c. au 30 juin, et par conséquent, il restait à sa disposition pour l'achèvement des travaux de cette catégorie un solde de 662,181 fr. 76 c.

Il lui est en outre attribué une part proportionnelle de 25 0/0 sur le reliquat que pourra donner la réalisation de l'actif de la Société civile, après les prélèvements de 6,110,000 fr. pour travaux neufs et fonds de roulement.

Cette attribution proportionnelle et éventuelle viendrait concourir aux travaux supplémentaires dont le devis s'élève à 550,000 fr.

L'achèvement des travaux de la première catégorie doit avoir pour effet de porter la production de cette Société à 4 millions de quintaux métriques dans le délai d'un an, et à 5 millions au moins dans le délai de deux ans.

Le fonds de roulement attribué à la Société anonyme des Mines de la Loire, en outre de son fonds de travaux neufs, est de un million.

La Société anonyme des Houillères de *Montrambert* et de *la Béraudière* comprend les deux concessions du même nom ; leur superficie est de 1,146 hectares.

Le mouvement de leur production a été comme suit :

	Quintaux métriques.
1852,	1,080,135
1853,	1,133,952
1854,	1,670,000

Elle a été comprise pour 300,000 fr. dans le devis de 4,100,000 fr. affectés par la Compagnie civile à ses travaux de la première catégorie.

Sur cette somme, il avait été dépensé 124,607 fr. 29 c. au 30 juin, et il restait par conséquent à la Société anonyme un reliquat de 175,392 fr. 71 c. pour l'achèvement des travaux entrepris.

Il lui est en outre attribué, sur le reliquat que pourra donner la réalisation de l'actif de la Société commerciale, une proportion de 5 0/0, destinée à concourir aux travaux supplémentaires dont le devis s'élève à 100,000 fr.

L'achèvement des travaux de la première catégorie permettra de porter la production de la Société anonyme de Montrambert et de la Béraudière à 2,500,000 q. m. avant la fin de 1855, et à 3 millions dans un délai de deux ans.

Il lui a été constitué un fonds de roulement de 600,000 fr.

La Société anonyme des Houillères de Saint-Etienne comprend les sept concessions de *la Roche*, *Méons*, *le Treuil*, *Berard*, *Chaney*, *Côte-Thiollière* et *Terre-Noire* ; elles ont ensemble une superficie de 1,241 hectares.

Le mouvement de leur production a été comme suit :

	Quintaux métriques.
1852,	1,878,424
1853,	2,679,277
1854,	3,650,000

Elle a été comprise pour 700,000 fr. dans la somme de 4,100,000 fr. affectée par la Société civile à ses travaux de la première catégorie. Sur cette somme il avait été dépensé 394,356 fr. 66 c. au 30 juin, ce qui laisse à la Société anonyme une solde de 305,643 fr. 34 c. pour l'achèvement desdits travaux.

Il lui est, en outre, alloué, sur le reliquat éventuel de la réalisation de l'actif de la Société civile, une proportion de 30 0/0, destinée à concourir à la dépense de travaux supplémentaires dont le devis s'élève à 500,000 fr.

L'achèvement des travaux de la première catégorie doit porter la production de la Société anonyme des Houillères de Saint-Etienne à 4 millions de quintaux métriques, avant la fin de 1855.

Ces travaux comprennent, d'ailleurs, l'achèvement d'un puits destiné à rechercher, au-dessous du système de couches, déja connu dans la région de Saint-Etienne, un second système dont les observations des ingénieurs les plus distingués permettent presque d'affirmer l'existence.

Ces recherches pourront être terminées dans deux années ; leur succès aurait pour résultat de doubler les richesses aujourd'hui connues de la Société anonyme des Houillères de Saint-Etienne.

Il a été constitué à cette Société, en outre de son fonds de travaux neufs, un fonds de roulement de un million.

La Société anonyme des Houillères de Rive-de-Gier comprend les 17 concessions que possédait, dans cette partie du bassin, la Société civile des Mines de la Loire.

Savoir : Les concessions du *Sardon*, du *Martoret*, du *Gourd-Marin*, de *Crozagaque*, des *Verchères-Féloin*, des *Verchères-Fleur-de-Lyx*, de *la Verrerie* et *Chantegraine*, de *Couzon*, des *Combes et Egtrande*, de *Frigerin*, de *Gravenand*, de *la Grand-Croix*, de *la Montagne du Feu*, de *la Cappe*, de *Collenon*, de *Corbeyre* et du *Reclus*.

Leur superficie totale est de 1,334 hectares.

Le mouvement de leur production a été comme suit :

	Quintaux métriques.
1852,	5,002,109
1853,	5,193,599
1854,	4,470,000

La Société anonyme des Houillères de Rive-de-Gier est comprise pour 2 millions dans la somme de 4,100,000 fr., affectée par la Société civile à ses travaux de la première catégorie. Sur cette somme, il avait été dépensé, au 30

juin, 1,031,329 fr. 36 c., et par conséquent il restait un solde de 968,670 fr. 64 c. pour l'achèvement des travaux commencés.

En outre, il est attribué à la Société anonyme des Houillères de Rive-de-Gier, une proportion de 40 0/0 sur le reliquat éventuel de la réalisation de l'actif de la Société civile, à appliquer aux travaux supplémentaires dont le devis s'élève à 900,000 fr.

Vous remarquerez, Messieurs, que, au lieu de suivre, comme dans les autres Sociétés, une progression croissante, la production de Rive-de-Gier a, au contraire, subi de 1853 à 1854, une diminution assez notable. Cette diminution a été la conséquence des difficultés exceptionnelles qu'a présentées, surtout pendant les trois dernières années, l'épuisement des eaux du bassin de Rive-de-Gier. C'est à combattre ces difficultés qu'a été presque exclusivement consacrée une somme de 2 millions; l'importance de cette somme vous mettra à même d'apprécier la puissance des mesures qui ont été prises pour reconquérir les exploitations envahies par les eaux et pour les préserver d'inondations nouvelles.

Nous ajouterons que l'œuvre entreprise par la Société civile est déjà assez avancée pour amener dans un avenir prochain un développement de production qui pourra être porté à 6 millions de quintaux métriques, et qui, au besoin, s'élèverait jusqu'à 7 millions.

C'est en vue de ce développement qu'il a été constitué à la Société anonyme des Houillères de Rive-de-Gier, en outre de son fonds de travaux neufs, un fonds de roulement de 1,400,000 fr.

Tels sont, Messieurs, les seuls renseignements qui puissent être convenablement donnés ici, en ce qui concerne la situation respective faite par le fractionnement à chacune des Sociétés anonymes.

Nous ne pourrions trop le répéter, on doit se garder d'en tirer des déductions absolues, en ce qui concerne la valeur, soit spéciale, soit proportionnelle, que l'on peut attribuer à chacune des quatre Sociétés. Ce serait une grande erreur de croire que cette valeur dépend uniquement, soit de la superficie, soit même de la production actuelle ou prochaine des concessions de chacune d'elles. Il est, en effet, divers autres éléments d'appréciation qu'on ne saurait perdre de vue, tels notamment que les conditions plus ou moins avantageuses dans lesquelles peuvent se trouver les Sociétés, sous le double rapport des frais d'exploitation et des prix de vente.

Il faut donc, Messieurs, laisser la valeur de chacune des nouvelles Sociétés s'établir dans l'avenir par les résultats obtenus. Ces résultats, les actionnaires les trouveront dans les communications que les Conseils d'administration auront à leur faire chaque année. Il leur appartiendra d'y ajouter tous les détails qu'ils jugeront utiles et opportuns; on peut s'en rapporter à cet égard à leur prudente sollicitude.

EN RÉSUMÉ,

Messieurs, nous soumettons à votre sanction les résolutions suivantes : 1° Approbation des comptes de l'exercice 1854, tels qu'ils sont établis dans les comptes de profits et pertes et dans le bilan annexé à ce rapport, et dont vous avez reçu copie;

2° Fixation des bénéfices de cet exercice de neuf mois à la somme de. . . . 3,372,040 76

3° Fixation du dividende à 37 fr. 50 par action, soit au total . . . 3,000,000 »

4° Attribution au fonds de roulement, dans les conditions exprimées par le rapport, de la somme de. . . . . 372,040 76 formant le reliquat des bénéfices.

Extrait d'un Procès-verbal de l'assemblée générale, résumant les résolutions prises par l'assemblée.

La feuille de présence constate le concours de 75 actionnaires représentant, soit par eux-mêmes, soit en vertu de pouvoirs dont ils ont fait le dépôt, 22,934 actions et ayant droit à 410 voix.

L'assemblée est déclarée régulière, conformément aux art. 22 et 23 des statuts.

Elle se constitue sous la présidence de M. Gérard-West, ancien vice-président de la Société civile des Mines de la Loire, vice-président de la Société anonyme des Mines de la Loire.

M. le président appelle au bureau, pour remplir les fonctions de scrutateurs, les plus forts actionnaires présents, savoir :

MM. Adrien Morin, associé de la maison veuve Morin-Pons et Morin, de Lyon, et M. le vicomte Albéric Perrot de Chazelle.

M. le président désigne comme secrétaire, M. Guyot, secrétaire du Conseil d'administration.

Lecture est donnée du rapport du Conseil d'administration sur les opérations de la Compagnie civile des Mines de la Loire, du 1er janvier au 30 septembre 1854, époque de la clôture de l'exercice de ladite Compagnie.

Lecture est ensuite donnée, au nom de MM. Ruffieux, Félix Escoffier et Bact-Madoux, commissaires nommés par les actionnaires dans l'assemblée générale du 6 juin 1854, pour la vérification des comptes de cet exercice, de leur rapport sur ces comptes.

M. le président appelle le vote de l'assemblée sur les propositions du rapport du Conseil d'administration.

Les comptes de l'exercice final de la Compagnie civile des Mines de la Loire, du 1er au 30 septembre 1854, sont approuvés à l'unanimité.

En conséquence, est ratifiée la répartition faite à titre de provision, d'un dividende de 25 fr. par action pour les six premiers mois de l'exercice.

Est fixée à la somme de 12 fr. 50 c. par action le dividende à répartir pour le troisième et dernier trimestre de l'exercice.

Il est fait attribution au fonds de roulement de la somme de 372,040 fr. 76 c., formant le reliquat des bénéfices de l'exercice des neuf premiers mois de 1854.

M. le président annonce à l'assemblée que ce dividende sera payable, dès le 7 décembre, dans les caisses de la Société anonyme des Mines de la Loire, à Paris et à Lyon, à Genève, chez M. Lombard, Odier et Ce.

Un actionnaire ayant réclamé et obtenu la parole, soumet à l'assemblée la proposition suivante :

« Après la longue et laborieuse intervention » de l'ancien Conseil d'administration dans » tous les actes qui ont précédé le fractionne» ment de votre ancienne Compagnie, et la » constitution des quatre Sociétés anonymes, » j'ai l'honneur de proposer à l'assemblée de » voter des remerciments à l'ancien Conseil » d'administration de la Compagnie des Mines » de la Loire, et en particulier à son honorable » président, M. Jayr. »

Cette proposition est accueillie et votée à l'unanimité par l'assemblée.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 3 novembre 1854.

Présidence de M. Vuigner.

M. Grenier, membre de la Société, donne communication d'un voyage qu'il a fait aux Etats-Unis d'Amérique, et qui avait pour but d'étudier la question des chemins de fer dans ce pays; il remet un mémoire dans lequel il traite :

1° Des difficultés à vaincre pour l'établissement des chemins de fer;

2° De l'avancement des travaux, des lignes exploitées et des lignes qui d'ici à peu d'années seront livrées à la circulation;

3° Du prix de revient des différents chemins par kilomètre;

4° De leur trafic;

5° Des travaux d'art et de leur prix de revient;

6° Du matériel fixe et du système des voies;

7° Du matériel roulant.

M. le Président remercie M. Grenier de sa communication, et annonce que le mémoire sera publié dans un de nos prochains bulletins.

Un membre demande sur quelles bases d'évaluation ont été dressés les différents prix de revient cités par M. Grenier dans son mémoire. C'est, dit-il, un élément essentiel à connaître si l'on veut, par exemple, établir des rapprochements entre ces prix et ceux correspondants de France, à cause de la grande différence qui existe entre ces deux pays dans les prix de main-d'œuvre et dans ceux des matières premières.

M. Grenier répond que les prix qu'il a cités sont simplement le résultat de la conversion des prix américains en francs d'après la valeur au pair des monnaies des deux pays. Il fera connaître dans la prochaine séance divers renseignements qui permettront de faire les rapprochements indiqués. Il se propose également d'ajouter une statistique des accidents.

M. Le Roy, membre de la Société, donne lecture d'une note qu'il vient d'offrir à la Société sur le viaduc de Saltash, en construction près du port de Plymouth.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le mémoire de MM. Molinos et de Dion sur le choix à faire des divers systèmes de pont.

M. le Président rappelle que la discussion doit porter sur la question des ponts en arc à une seule arche. Quant à lui, il donne, en général, dans ce cas, la préférence à l'emploi de la fonte sur le fer.

M. Molinos dit qu'il croit, en effet, que les ponts en fonte sont très bons dans ce cas; mais avec cette réserve, que le tablier soit relié à l'arc par des tympans en croisillons, ou mieux pleins. M. Talabot a fait quelques ponts composés ainsi de voussoirs pleins pesant chacun 4,000 kil. environ. Dans le pont Polonceau, au contraire, l'arc et le tablier sont reliés au moyen d'anneaux qui n'offrent que quelques points de contact : aussi ce pont est-il sujet à une grande déformation.

M. Poirée, ingénieur des ponts et chaus-

sées, invité à assister à la séance, répondant à l'objection faite au système de construction du pont Polonceau, dit que ce pont a parfaitement atteint le but que s'était proposé M. Polonceau, qui voulait beaucoup d'élasticité pour un pont en fonte destiné à supporter de faibles charges. M. Poirée ajoute que jusqu'à présent ce pont se comporte bien, et qu'aucun dérangement particulier n'est venu, jusqu'ici, infirmer l'opinion de M. Polonceau.

On fait observer également que des vibrations considérables ont été éprouvées sur de certains ponts en fonte du chemin de fer du Nord et du chemin de fer de Montereau, et que le système de construction de ces ponts est analogue à celui du pont Polonceau. Sur le chemin de fer de Strasbourg le même effet a eu lieu sur certains ponts quoique construits d'un système différent; sur l'embranchement de Metz, au contraire, les ponts offrent une grande rigidité; mais aussi, dans ces ponts, les tympans sont rigides et solidaires de l'arc et du tablier, et sur ce point on partage complétement l'opinion émise par M. Molinos.

M. POIRÉE émet l'avis que, pour les chemins de fer, la rigidité des ponts est meilleure à cause des fortes charges; mais que peut-être n'en est-il pas de même pour les ponts qui ne doivent recevoir que de faibles charges.

M. MOLINOS répond qu'il sera préférable, dans tous les cas, d'éviter les fortes vibrations; il en est des ponts en fonte, à cet égard, comme des ponts suspendus. Il objecte à l'emploi de la fonte pour la construction des ponts en arc à grande portée, d'abord l'incertitude sur la bonne qualité des pièces provenant des difficultés de fonderie, on raison des formes et des dimensions auxquelles on est alors conduit, ensuite la trop grande multiplicité des assemblages.

M. POIRÉE demande s'il ne conviendrait pas aussi d'avoir égard à la durée des ponts en fonte, qui paraît plus certaine que celle des ponts en fer.

M. MOLINOS répond que, quant à présent, on n'a encore d'exemples que de la destruction de ponts en fonte; il est vrai de dire que ces ponts avaient des dispositions vicieuses. Il pense, d'ailleurs, que si l'on emploie le fer à d'assez fortes épaisseurs, il n'y a pas de raison pour qu'il ne soit aussi indestructible que la fonte.

M. POIRÉE dit que puisque l'on objecte à la fonte l'incertitude sur sa qualité, pareillement dans les ponts en tôle est-on bien sûr d'en bien connaître toutes les parties?

M. MOLINOS répond affirmativement, attendu que les conditions essentielles d'une bonne construction en fer est que l'on en voie toutes les parties, qu'elles soient toutes accessibles, de manière à pouvoir les réparer sur place s'il est nécessaire.

UN MEMBRE appelle l'attention sur la question du prix de revient, qui, selon lui, est capitale et décisive; que si, en effet, on fait des ponts en métal, c'est généralement parce qu'ils coûtent moins cher que des ponts en maçonnerie; et en conséquence il désire, quant à lui, pour se déterminer dans le choix entre les ponts en fonte et ceux en fer, qu'on lui fasse connaître les prix de revient des uns et des autres.

On répond que pour une portée de 50 mètres les devis ont donné, à fort peu près, le même prix de revient pour la fonte et pour le fer; mais que, dans le cas particulier dont il s'agit, le pont en pierre coûtait encore meilleur marché.

Il serait à désirer qu'il fût donné à la Société communication de ces devis.

UN AUTRE MEMBRE est d'avis que l'on doit accorder une certaine préférence aux ponts qui offrent de la masse, par la raison que l'on aura moins à redouter les vibrations résultant de charges accidentelles. D'après cela, il préférerait les ponts en fonte jusqu'à des portées de 60 mètres environ; mais, au-delà, il croit que les ponts en fer peuvent avoir la préférence; d'ailleurs, pour ces portées considérables, ces ponts en fer ne peuvent manquer d'avoir d'assez grandes masses, et, par conséquent alors, jouir en partie des avantages qu'il reconnaît dans les ponts en fonte.

M. POIRÉE ne voudrait pas, pour les ponts en fonte, dépasser les portées de 30 à 40 mètres.

On fait observer qu'on a reconnu que pour des portées de 30 à 40 mètres la fonte coûte moins cher que le fer, mais qu'il faut faire travailler la fonte à la compression et le fer à l'extension. Lorsque le fer résiste à la compression, il faut des contreventements considérables, ce qui donne du poids; d'ailleurs les pièces de pont proprement dites ne peuvent contreventer les arcs.

La Société a reçu :

1° De M. Guillaume Charles, membre de la Société, une Note sur la surveillance et l'entretien des voies dans la deuxième section des chemins de fer de Tours à Nantes;

2° De M. Grenier, une Note sur les chemins de fer américains;

3° De M. Le Roy, une Note sur le viaduc de Saltash, en construction près du port de Plymouth.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

Forges.

SAINT-DIZIER. — 17 décembre.

Fontes et fers.— Le cours de la fonte à fer est de 150 fr.; pas de disponible; un marché dont la livraison doit être faite dans les premiers mois de 1855, a été conclu à 150 fr.

Nos fontes à moulage sont recherchées, ce qui prouve que les consommateurs ne trouvent pas avantage à acheter des fontes anglaises, le fret étant venu rétablir l'équilibre des prix.

On remarque un grand entrain dans les usines à ordons; les fers battus à la houille se traitent toujours à 325 et 330 fr.

Les fers laminés se raisonnent sans changement à 320 325 fr. à Saint-Dizier: 330 fr. rendu à Paris. La fabrication des ronds est très active dans les usines spéciales; cet article vaut 330 fr. à Saint-Dizier.

Charbons. — Les cordes sur pied sont offertes à 8 et 9 fr. suivant les localités ou la qualité des bois, empilage fait par l'acheteur. A ces prix, on ne se décide pas à acheter.

PARIS.

Une activité remarquable continue à régner sur presque tous les échantillons de fer et sur tous les articles métallurgiques. Cours stationnaires : Fers laminés de fonte au bois, 330 fr. sur commande, 310 fr. en entrepôt. Les ronds pour tréfilerie 340 à 350 fr.

La ferraille est assez recherchée. Les prix sont de 25 fr. les longues barres, 23 fr. belle ferraille à maréchal, 21 fr. moyenne id., 19 fr. les gros riblons, 17 fr. les petits, 15 fr. les petits grains, 19 fr. la fonte noire, 15 fr. la fonte blanche. Aujourd'hui la direction des domaines vend une grande quantité de ferraille provenant de réparations faites à divers ponts de Paris.

Pas de changement sur la fonte pour fusion. Les derniers avis de Londres sont plus favorables. Le fret pour Rouen est à 19 fr. 65 par tonne.

Le marché des métaux n'a pas éprouvé de fluctuations remarquables depuis les prix que nous avons mentionnés. Voici, en résumé, les derniers avis des principales places.

Cuivre. — La demande du cuivre est insignifiante sur la place de Londres, où les prix restent sans aucune variation pour les causes que nous avons signalées dans les précédents bulletins.

Sur le marché de Hambourg, ce métal manque en toutes sortes; de faibles parties sont demandées en hausse sans acceptation.

A Paris la cote est très ferme, ce qui maintient la rareté de la marchandise. Sur toutes les autres places, les prix se soutiennent bien.

Etain. — On mande de Rotterdam que l'article n'est pas bien tenu à 67 fl.; il a été vendu de fl. 66 1/2 à 67.

De Londres on nous écrit que l'étain de pays a une bonne vente, mais que le Banca a baissé à 2,825 fr. et les Détroits à 2,750 2,775 fr. la tonne.

Il n'y a pas de variation remarquable sur la place de Paris; quelques détenteurs croyaient à la hausse; la tenue des prix sur le marché régulateur de la Hollande doit les fixer sur cette idée.

Plomb. — Le mouvement est assez faible à Londres; l'exportation diminue; cependant la cote n'a pas bougé.

Nous sommes sans avis nouveau de Marseille.

Le marché de Paris se ressent d'une bonne demande : prix stationnaires à 75 fr. le laminé, 67 fr. le plomb brut d'Espagne, 66 fr. celui de France.

Zinc. — Sur le marché de Hambourg on ne cite pas d'affaires; très peu de demande. Les provisions sont faibles, ce qui entretient encore la fermeté.

Il n'y a pas, à Paris, de changement appréciable aux cours publiés antérieurement.

Nous trouvons dans un journal belge la note suivante, qui vient à l'appui de ce que nous disions il y a trois semaines :

« On nous assure que les trois grands établissements de la frontière se sont chargés de la fourniture des rails nécessaires à l'achèvement des chemins de fer de la Compagnie du Nord. Il s'agirait bien, comme il a été dit, de 25 millions de kilogrammes. Les trois établissements en question sont le laminoir dit du Nord, le laminoir Martial Leclercq et celui d'Hautmont, succursale de la *Providence*, de Marchienne. Le droit d'entrée sur les rails de provenance belge pour l'exécution de cette fourniture importante serait, dit-on, réduit à 7 fr.

» Nous donnons ces renseignements sans les garantir, bien qu'ils nous soient fournis avec tous les caractères de la certitude.

» La *Providence* aurait déjà passé marché pour l'exécution immédiate de 2 millions de rails. »

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 3 décembre :

L'inaction du marché est toute aussi grande depuis la baisse des cours ; les acheteurs demandent des conditions plus favorables encore. Les fontes d'Ecosse ont eu une semaine pleine de fluctuations : elles ont été cotées d'abord 79 fr. 38, puis sont remontées à 83 et 84 fr., pour clôturer à 83 fr. 75 et 85 fr., numéros mélangés, bonnes marques.

Les barres du pays de Galles ne se sont pas soutenues, comme nous l'avions prévu ; il y a eu marché à 200 fr. la tonne, à livrer à court délai. Les fers du Staffordshire ont baissé dans la même proportion.

Londres, 10 décembre :

Nous avons encore à signaler une baisse sur presque tous les métaux et notamment sur les diverses sortes de fers. Les barres du pays de Galles ont baissé de 12 fr. 50 environ ; 237 f. 50 à 250 fr. à Londres, 200 à 206 fr. 25 en route. Les barres du Staffordshire sont peu demandées à la cote de 250 à 287 fr. 50, et les barres ordinaires dans le pays de Galles se cotent 175 à 181 fr. 25. La demande des rails est devenue considérable ; près de 20,000 tonnes ont été vendues, mais la vente a été forcée par une baisse de 6 fr. 25 ; leur cours actuel est de 162 50 à 175 fr. On traite la verge à clous du pays de Galles 248 75 à 243 fr. 75, celle du Staffordshire 262 50 à 287 fr. 50. Tôle peu recherchée et prix en baisse, 318 75 à 337 fr. 50 la tôle simple. Les gueuses ont éprouvé de nouvelles fluctuations. La semaine avait mal débuté ; mercredi les fontes se vendaient 83 fr. 10 numéros mélangés bonnes marques ; vendredi elles sont remontées à 85 fr., prix auquel le marché a fermé.

Glascow, 2 décembre :

La tendance nouvelle à la baisse, signalée par notre dernière correspondance, s'est continuée pendant les quatre premiers jours de la semaine ; alors les cours sont remontés légèrement et ont été fixés comme suit : Numéros mélangés, 81 fr. 25 ; bonnes marques, n° 1, 83 fr. 75 ; n° 3, 80 fr. 6). C'est une baisse sur la précédente cote de 3 fr. par tonne.

Hausse sur les frets, par suite du manque de navires, de 8 à 10 fr.

Glascow, 9 décembre :

Notre marché a retrouvé une plus grande animation et les prix ont gagné 5 fr. par tonne, pendant la semaine qui expire. On tient les gueuses à 86 fr. 88 pour les numéros mélangés, au comptant, à 88 fr. 75 à 90 fr. pour America Brands ; mais on ne refuserait pas aujourd'hui de faire une concession de 1 fr. 25 sur ces prix. L'exportation a légèrement diminué depuis la semaine dernière.

Liverpool, 2 décembre :

Les cours faiblissent, écrit-on ; la demande est très limitée et les prix toujours favorables aux acheteurs. Les gueuses sont par continuation en baisse.

Birmingham, 2 décembre :

Les usines ont reçu beaucoup de commandes de la part des Compagnies de chemins de fer ; mais, d'un autre côté, les ordres de l'Amérique et de l'Australie sont insignifiants.

Dans Yorkshire, depuis quinze jours, la cote de la fonte en gueuse d'Ecosse a subi une baisse de 20 fr. Plusieurs détenteurs ne veulent pas vendre aux présents cours. Le minerai de fer est très rare et les prix trop élevés pour les acheteurs, qui, par conséquent, s'abstiennent.

Voici le cours du fret de Sunderland pour la France :

Bordeaux,	fr. 450 »
Charente,	425 »
Dieppe,	312 50
Fécamp,	312 50
Havre,	312 50
Honfleur,	312 50
Marseille,	675
Nantes,	450
Rouen,	387 50

(par keel de 21,550).

Birmingham, 9 décembre :

A Staffordshire, Yorkshire et Derbyshire, le commerce des métaux est absolument sans variation. Plusieurs fondeurs vendent la fonte en baisse sur la cote de la semaine dernière. La réunion préliminaire des maîtres de forges aura lieu le 28 courant, et on s'attend à une réduction de 25 fr. par tonne. Le marché des charbons est très actif et les stocks diminuent rapidement. Prix par continuation très fermes.

Le fret de Sunderland vient de hausser de nouveau. Cours actuels :

Bordeaux,	fr. 500
Charente,	425
Dieppe, Fécamp, Havre,	325
Honfleur,	312 50
Marseille,	750
Nantes,	450
Rouen,	412 50

(par keel de 21,550 kil.)

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 2 décembre :

Métallurgie. — Pas de variation dans les prix. La plupart de nos établissements ont du travail jusqu'au mois de juillet prochain. Le haut-fourneau Mineur a engagé toute sa production d'une année à la France. Il n'est pas encore mis en feu. On parle vaguement de l'introduction libre en France de 25 millions de kil fontes ou rails, pour l'exécution du chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelines et autres, de la Compagnie du Nord. Des représentants de cette Compagnie ont déjà fait des ouvertures à quelques établissements.

Fontes et fers se raisonnent toujours :

Fontes affinage, fr. 14 les 100 kil.

Moulage, fr. 12 50, 13 50, 14 50, 15 50 et 16 50 les numéros 5, 4, 3, 2 et 1 les 100 kil.

Barres, numéros 1, 2 et 3, fr. 22, 24 et 26 les 100 kil.

Fendus, tendres, fr. 92 ; métis, fr. 96 ; forts, fr. 101 les 1,000 livres. Tous ces prix, livraison à l'usine.

Charbon. — Pas de variation ; prix soutenus. Charbons agglomérés, fr. 20 les 1,000 kil. ; les charbons agglomérés, vulgairement briquettes, sont employés pour la navigation à vapeur, les locomotives et les foyers domestiques.

Les fabricants de Montigny-sur-Sambre et de Courcelles produisent environ 150,000 kil. par jour.

Fret. — Paris (la Villette) fr. 15 ; Rouen, fr. 16 75 ; Amiens et Reims, fr. 14.

Charleroi, 9 décembre :

Charbons. — Mêmes prix.

Fret. — La Villette, fr. 15 ; Rouen, fr. 16 75 ; Amiens, fr. 14 ; Reims, fr. 14. Les bateaux manquent toujours.

Fers. — Le prix des fers et des fontes se maintient malgré la baisse qui se produit en Angleterre et en Ecosse.

Clous. — Sans changement dans les prix. La main-d'œuvre reste très élevée avec tendance à la hausse.

L'activité la plus grande continue de régner dans nos ateliers de construction. Il est sorti ces jours derniers de l'atelier de Couillet trois magnifiques locomotives destinées à des chemins de fer du pays.

Liége, 2 décembre :

Nos prix sont sans variation comme suit : fonte d'affinage à fr. 11 ; fonte de moulage à fr. 16 50, 15 50, 14 50, 13 50 pour les numéros 1, 2, 3 et 4 ; fers marchands, fr. 22, 24, 26 pour les numéros 1, 2 et 3.

La demande en charbons est toujours très active, et les prix se soutiennent par conséquent avec beaucoup de fermeté.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Crédit foncier de France.

EMPRUNT DES 200 MILLIONS.

8e *tirage trimestriel.* — 22 *décembre* 1854.

Le numéro	gagne
156,241	100,000 fr.
132,223	50,000
55,658	50,000
90,057	40,000
190,179	30,000
81,465	20,000
31,535	10,000
157,043	10,000
123,194	10,000
29,032	10,000
124,289	10,000
71,500	10,000
5,165	5,000
146,119	5,000
93,904	5,000
45,144	5,000
6,146	5,000
31,615	5,000
121,115	5,000
5,878	5,000
Total des lots,	390,000 fr.

Chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

Appel de fonds de 50 fr., du 25 octobre au 15 novembre 1854. — Facultatif jusqu'au 15 janvier 1855.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur

de prévenir MM. les porteurs d'actions que, conformément aux dispositions de l'art. 42 des statuts, le coupon d'intérêt pour le deuxième semestre de 1854 sera payé, à dater du 5 janvier 1855, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, n° 31, à raison de 4 fr. 40 c. par action.

Les coupons peuvent être déposés à partir du 26 décembre.

Les bureaux sont ouverts de dix heures à deux heures.

Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois de novembre.

CHEMINS.	DATES.	TITRES DES ORDONNANCES.	OBSERVATIONS.
Nord......	7 novembre	Ordonnance concernant le transport des engrais.	Application du tarif du plâtre et de la pierre à bâtir (ordonnance du 9 janvier 1851) au transport des engrais, tels que fumiers et poudrette, en sacs ou en tonneau, par wagons complets de 5 à 6,000 kilogr.
Est...... Rouen-Havre-Dieppe.	9 novembre	Ordonnance concernant un tarif commun, pour le transport des émigrants.	Tarif commun aux Compagnies des chemins de fer de l'Est et de Rouen, Havre et Dieppe, pour le transport des émigrants qui se dirigent de Bâle, Strasbourg et Forbach, vers les ports du Havre et de Dieppe, en passant par le chemin de fer de Ceinture.
Sceaux Orsay	24 novemb.	Ordonnance concernant les tarifs des transports de toute nature à la grande vitesse.	Tarifs pour le transport des voyageurs, semaine et dimanche, des enfants, des excédants de bagages, articles de messagerie, marchandises, finances et valeurs, chiens et lait.
Ouest.....	27 novemb.	Ordonnance concernant un tarif réduit pour le transport des céréales.	Tarif réduit, valable jusqu'au 31 décembre 1854.
Est.......	29 novemb.	Ordonnance concernant un tarif réduit pour le transport des huîtres.	Huîtres transportées à la grande vitesse : Expéditions de 250 kil., et au-dessous, 0,36 par tonne et par kilom. Expéditions au-dessus de 250 kil., 0,25 par tonne et par kilom. Expéditions au-dessus de 500 kil., 0,10 par tonne et par kilom.

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Ce

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

CORRESPONDANCE.

M. S., à Tours. — N° 1, vous oubliez la construction des embranchements. — N° 2, tous les emprunts de chemins de fer s'amortissent. — N° 3, le dividende de l'année prochaine sera certainement beaucoup plus élevé, puisque les recettes sont en progrès. — N° 4, la différence sera jusqu'à un certain point compensée par l'augmentation des recettes. — N° 5, une diminution de 10 0/0 environ. — N° 6, non. — N° 7, Lyon, Méditerranée. — N° 8, il est bon d'en prendre avant et de les garder après. — N° 9, parce qu'on suppose qu'il y aura un emprunt. — N° 10, cela dépend des événements politiques. — N° 11, non. — N° 12, non.

M. A. de R., à Carcassonne. — N° 1, achetez des Lyon. — N° 2, toutes les actions de chemins de fer libérées de 250 sont au porteur, mais on peut les déposer dans les Compagnies et recevoir un certificat nominatif. On a ainsi les avantages des titres au porteur et des titres nominatifs.

M. X., à N. — Nos 1 et 2, vendez au cours du jour. — N° 3, non. — N° 4, nous ne vous le conseillons pas. — N° 5, c'est probable.

M. J., à Tours. — N° 1, oui.

M. R. D., à Lyon. — Nous avons publié plusieurs fois les évaluations que vous demandez dans le cours de l'année : ouvrez la collection.

M. D., à Nancy. — N° 1, nous en avons une très-bonne opinion. — N° 2, non.

M. I., à Nancy. — N° 1, Lyon, Méditerranée. — N° 2, bonne valeur de spéculation. — N° 3, abstenez-vous. — N° 4, oui. — N° 5, nous les publierons.

M. C., à Bourges. — N° 1, l'arbitrage se fera en présentant les anciens titres pour recevoir le dividende. — N° 2, oui.

M. G., à Lyon. — N° 1, Lyon, Méditerranée. — N° 2, nous partageons votre avis.

M. T., à Gray. — Reçu, fait. — N° 1, oui. — N° 2, abstenez-vous. — N° 3, au Midi. — N° 4, Lyon, Méditerranée, Est ancien.

M. N., à Bordeaux. — N° 1, 300 fr. — N° 2, envoyez les fonds. — N° 3, nous attendons que les actions soient fabriquées pour clôturer la souscription. — N° 4, oui.

M. V. D., à Aix. — N° 1, Lyon. — N° 2, lisez notre dernier numéro. — N° 3, 70 à 75 fr.

M. A. B., à Douai. — N° 1, deux capitaux pour un. — N° 2, avenir immense. — N° 3, les prévisions seront dépassées.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilemètres.)

Du 10 au 16 décembre 1854.

72,120 voyageurs	221,671 05
Bagages, marchandises, etc	541,964 25
TOTAL	763,635 30

Semaine correspondante de 1853.

70,256 voyageurs	210,124 60
Bagages, marchandises, etc	426,373 15
PRODUIT total	638,497 75

Recette totale du 1er janvier au 16 décembre

1854	38,392,275 65
1853	33,617,124 95
DIFFÉRENCE	4,775,150 70

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 10 au 16 décembre 1854.

12,778 voyageurs	64,665 10
Bagages, marchandises, etc	130,385 30
TOTAL de la semaine	195,050 40
Semaine correspondante de 1853	191 501 33
TOTAL de l'exercice courant	5,734,686 15
Exercice correspondant de 1853	5,831,283 10

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 10 au 16 décembre 1854.

8,143 voyageurs	22,806 80
Bagages, marchandises, etc	62,650 80
TOTAL de la semaine	85,457 60
Semaine correspondante de 1853	94,037 05
TOTAL de l'exercice courant	1,518,100 05
TOTAL de l'exercice correspondant	1,555,275 50

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 10 au 16 décembre 1854.

Grande vitesse) 35,436 voyageurs	234,378 50
Petite vitesse) Bagages, marchand.	403,553 10
TOTAL de la semaine	637,931 60
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	23,432,714 80
TOTAL	24,070,646 40
Semaine correspondante de 1853	374,163 15
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	19,552,901 75
TOTAL de l'exercice correspondant	19,927,064 90

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 10 au 16 décembre 1854.

Voyageurs	257,978 85
Bagages, marchandises, etc	597,134 01
TOTAL	855,112 86
Semaine correspondante de 1853	730,855 51
Différence en faveur de 1854	124 257 35
Recettes du 1er janvier au 16 décemb	43,152,168 38
Recette correspondante de 1853	35,544,897 28
Différence en faveur de 1854	7,607,271 10

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, 847 kilomètres.)

5e année. — 50e semaine.

Du 10 au 16 décembre 1854.

Voyageurs	249,269 33
Marchandises	468,349 65
TOTAL de la semaine	717,618 98
Recettes antérieures	31,236,067 36
TOTAL GÉNÉRAL	31,953,686 34
50e semaine de 1854	717,618 98
Semaine correspondante de 1853	540,342 41
Différence en faveur de 1854	177,276 57
Exercice 1854	31,953,686 34
Id. 1853	27,578,256 14
Différence en faveur de 1854	4,375,430 20

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 10 au 16 décembre 1854

Voyageurs	9,586 25
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	23,141 20
TOTAL	32,727 45
Recettes antérieures	1,527,444 23
TOTAL	1,560,171 68

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 11 au 17 décembre 1854.

Ouest. — voyageurs (gr. vitesse	50,415 50
(Petite vitesse)	59,997 22
TOTAL	110,412 70
Rive droite. — voyageurs	16,152 70
Rive gauche — voyageurs	10,530 60
TOTAL	137,098 02
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	71,694 51
Rive droite	15,396 40
Rive gauche	9,495 60
TOTAL	96,576 51

Recette totale du 1er janvier au 17 décembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	7,585,860 90
Idem. — 1853	6,248,308 91

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 3 au 9 décembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	81,036 65
Bagages et marchandises	128,063 30
TOTAL de la semaine	209 099 95
Semaine correspondante de 1853	198,698 30
Augmentation	11,301 65

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	47,454 30
Bagages et Marchandises	38,425 25
Total de la semaine	85,879 55
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	295,870 50
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	10,079,510 29
Recette correspondante de 1853	8,396,426 49
Augmentation	2,583,083 80

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 3 au 9 décembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

17,222 voyageurs, grande vitesse	37,067 65
Petite vitesse	151 039 17
Services annexes	3,931 93
TOTAL	192,038 75

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	36 890 54
Petite vitesse	120,822 35
Services annexes	3,050 19
TOTAL	160,763 08

Recette totale du 1er janvier au 9 décembre

1854	8,906,022 44
1853	7,651,845 54

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de novembre 1854.

Voyageurs St-Germain	123,587		
id. Auteuil	113,352		
Total	236,939	Recettes.	132,574 10
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			78,835 11
		Total	211,409 21

Novembre 1853.

Voyageurs	140,541	Recettes.	173,609 36
Différence en faveur de 1854			37,799 85

COMPARAISON :

Les onze mois de 1854 ont donné	3,052,758 34
La même période de 1853 a donné	2,546,703 80
Différence en faveur de 1854	506,054 54

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Novembre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	42,175	26,430 20	1,133 85	27,564 05
1853	36,304	17,036 70	493 15	17,529 85
En faveur de 1854	5,871	9,393 50	640 70	10,034 20

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Amortissement.* — Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs d'obligations de la Compagnie que le tirage au sort du 12 décembre courant, pour la désignation des titres à rembourser en 1855, a donné les résultats suivants :

N°s des *541* actions (capital de 500 fr.) :

66,601 à 66,700, — 68,701 à 68,800, — 140,401 à 140,500, — 241,901 à 242,000, — 254,701 à 254,741, — 298,601 à 298,700.

N°s des *100* obligations du premier emprunt) (1842 (capital de 1,250 fr.) : 4,801 à 4,900.

N°s des *21* obligations du deuxième emprunt (1848) (capital de 1,250 fr.) : 4,031 à 4,040, — 7,801 à 7,810, — 8,651.

N°s des *271* obligations de l'emprunt 3 0/0, émission de 1852 (capital de 500 fr.) :

90,001 à 90,100, — 92,001 à 93,000, — 108,501 à 108,571.

N°s des 235 obligations du même emprunt 3 0/0, émission de 1854 (capital de 500 fr.) :

187,301 à 187,400, — 194,201 à 194,235, — 256,501 à 256,600.

Les porteurs de ces titres sont invités à les remettre, à dater du *2 janvier 1855*, à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour en toucher le remboursement.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Service des emprunts.* — Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts semestriels seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 2 janvier prochain, savoir :

Aux obligations des 1er et 2e emprunts, à raison de 25 fr. chacune.

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c. chacune.

Le dépôt préalable des coupons ou titres (soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur), accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, est, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 courant à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie,
Signé : C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DU NORD. *Paiment du coupon de janvier 1855.* — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, pour accélérer le paiement du coupon de 16 fr. par action, et de 7 fr. 50 par obligation, à échoir le 1er janvier prochain, et faciliter la vérification des bordereaux, les coupons d'actions et d'obligations doivent être, à partir du 5 décembre, déposés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix. Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront le droit d'opérer le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le coupon des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation, sous bonification de 4 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. Appel de fonds de 50 fr. — *Paiement du 5e coupon des actions.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, et suivant l'avis donné à l'assemblée générale du mois d'avril dernier, qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait pour l'époque du 1er janvier prochain.

Le 5e coupon des actions échéant au 1er janvier et représentant les intérêts dus pour les 350 fr. versés (soit 8 fr. 75), viendra en déduction de la somme à payer sur cet appel de fonds, qui se trouve ainsi réduit à 41 fr. 25.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auraient pas été faits dans les premiers jours du mois.

MM. les actionnaires auront la faculté de faire leur versement à partir du 18 décembre courant.

L'administration se charge du détachement du coupon et de l'établissement des bordereaux de paiement (47, rue de Provence, de dix à deux heures).

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie qu'il reste à placer, sur l'emprunt de 18 millions émis le 25 février 1854, dix mille obligations de mille francs, remboursables à 1,250 fr., et portant 50 fr. d'intérêt par an, qui leur seront données de préférence, au taux de 950 fr. par obligation, jouissance du 1er décembre 1854.

Les demandes seront reçues au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 11, du 11 au 25 décembre courant. Après cette époque, la souscription sera irrévocablement close.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,
AD. THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 59 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du deuxième semestre de 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 45 et 50 des statuts, soit 5 fr. 60 par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix heures à trois heures, à partir du 2 janvier prochain, contre la remise du deuxième coupon des actions définitives.

Le President du Conseil d'administration,
Cte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, conformément à l'art. 15 des statuts de la Compagnie, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 6 janvier prochain.

Il sera bonifié, pour les paiements faits avant ce jour, un escompte au taux de 3 0/0 l'an.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, courra à partir du 6 janvier, sur tous les versements qui n'auront pas été effectués avant le 20 du même mois

Les versements se feront à la caisse de l'Administration centrale, gare Saint-Lazare, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, les dimanches et fêtes exceptés.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mardi 23 janvier 1855, à trois heures de l'après-midi, dans la salle Herz, rue de la Victoire, n° 48.

L'assemblée, après avoir entendu les comptes qui lui seront rendus de la gestion de l'entreprise, peuvant avoir à délibérer, sur « des questions de » prolongements et d'embranchements » de lignes, des traités de réunions, » fusions, alliances et autres, faits » avec d'autres Compagnies de chemins » de fer » la délibération, conformément aux dispositions des statuts, ne sera valable qu'autant que le dixième du fonds social (soit 18,000 actions) sera représenté.

MM. les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions, qui voudront assister à l'assemblée, devront déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, quinze jours au moins avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Il leur sera remis une carte d'admission. — Cette carte est nominative et personnelle.

Les cartes qui avaient été délivrée pour l'assemblée convoquée le 22 décembre, seront valable pour celle du 23 janvier.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. COURPON.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée au vendredi, 22 décembre courant, se trouve forcément ajournée, à cause de l'insuffisance du nombre de titres déposés.

Il sera fait, pour le 23 janvier 1855, une nouvelle convocation, pour laquelle les cartes déjà délivrées seront valables.

Aux termes des statuts, les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette seconde convocation, ne pourront être valables que si le dixième du fonds social (18,000 actions) est représenté.

Le Conseil d'administration prie instamment MM. les actionnaires, en raison de l'importance des questions mises à l'ordre du jour, de vouloir bien déposer leurs titres en quantité suffisante, pour que l'assemblée générale du Grand-Central puisse avoir lieu le 23 janvier prochain.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. COURPON.

CHEMINS DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 15 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action.

Ce versement devra être effectué, du 18 au 31 janvier prochain, à la caisse des banquiers de la Société :

A *Paris*, chez MM. Green et Ce, place Saint-Georges, 28.

A *Londres*, chez MM. Barclay, Bevan, Tritton et Ce.

A partir du 31 janvier, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur qui, seuls, resteront admis à la négociation à dater de cette époque.

L'échange aura lieu :

A *Paris*, au siége de la Société, boulevard Poissonnière, 14.

A *Londres*, chez MM. C. Devaux et Ce, 62, King-William-street.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de trente millions, émis par l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon, garanti par l'Etat.

Liste par ordre numérique des 456 obligations sorties au tirage du 13 décembre 1854.

5e TIRAGE.

7	4555	9652	14914
29	4638	9653	14924
64	4727	9681	14958
100	4812	9719	15005
238	4886	9761	15009
255	5466	9909	15061
262	5477	10088	15113
336	5533	10208	15136
340	5551	10368	15220
424	5584	10397	15245
473	5616	10438	15319
521	5739	10455	15367
529	5756	10533	15416
566	5857	10574	15415
663	5907	10629	15468
712	5972	10819	15557
716	5982	10973	15574
728	6009	11030	15681
802	6100	11052	15729
953	6119	11058	15734
1073	6259	11130	15833
1080	6303	11132	158.6
1091	1326	11229	15873
1131	6399	11238	15950
1346	6168	11212	15961
1470	6504	11425	16077
1492	6508	11428	16230
1665	6510	11516	16219
1719	6591	11602	19382
1734	6641	11623	16124
1773	6616	11813	16493
1812	6647	11971	16604
1819	6750	12170	16624
1826	6866	12262	16625
1851	6895	12274	16809
1923	6902	12288	16869
1937	7023	12318	16954
1982	7109	12401	17021
2026	7181	12402	17076
2038	7190	12542	17077
2091	7366	12600	17056
2166	7387	12727	17183
2233	7514	12753	17273
2234	7555	13257	17376
2286	7562	13139	1 666
2419	7568	13480	17736
2445	7675	13469	17772
2630	7722	13493	17808
2657	7728	13504	17873
2690	7897	13518	17954
2716	8050	13559	17995
2788	8082	13566	18054
3292	8166	13597	18099
3310	8700	13608	18106
3391	8522	13641	18318
3427	8572	13681	18415
3552	8707	13701	18129
3700	8763	14782	18108
3712	8827	13868	18513
3715	8902	13916	18575
3784	8941	13960	18669
3801	8984	13975	18670
3805	9142	14140	18717
3869	9254	14147	18811
3903	9270	14149	11883
3926	9333	14219	18909
4026	9313	14228	18961
4175	9352	11365	18972
4302	9378	11456	18996
4399	9387	14637	19103
4181	9469	14692	18123
4505	9558	14760	19190
4516	9588	14845	19198

19221	21519	24721	27670
19271	21574	24791	27739
19304	21628	24924	27781
19352	21646	25010	27816
19389	21675	25058	27825
19497	21927	25215	27856
19557	21915	25312	27871
19595	21962	25377	27905
19652	22030	25545	27911
19712	22032	25565	28322
19802	22039	25630	28370
19850	22076	25709	28139
19945	22080	25720	28405
19999	22 45	25890	20619
20038	22183	25891	28631
20097	22586	25902	28708
20236	22595	26018	28781
20256	22657	26043	28786
20272	22705	26056	28888
20316	23833	26093	28924
20328	22887	24158	29043
20356	22940	26175	29082
20371	23031	26328	29173
29408	23077	26152	29218
20173	23123	26726	29252
20182	23261	21761	29278
20536	28325	26812	29302
20548	23572	26904	29370
20735	23656	26970	29417
20745	23744	26972	29609
20766	23747	27011	29616
20785	23787	27125	29679
20788	23888	27260	29692
20791	24082	27307	29733
20805	24094	27357	29770
20989	24230	27409	29954
21138	24283	27439	29966
21292	24338	27468	29973
21328	21352	27517	
21436	24489	27519	
21475	24528	27613	
21476	24720	27643	

Le remboursement des obligations, sorties au tirage du 13 décembre 1854, s'effectuera, à dater du 2 janvier 1855, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Obligations 3 0/0. Le semestre d'intérêts, échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2

A Marseille, à la gare.

Les coupons pourront être déposés à la caisse, à partir du 20 décembre.

EMPRUNT DE TRENTE MILLIONS

DE L'ANCIENNE COMPAGNIE DE MARSEILLE A AVIGNON.

MM. les porteurs de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon qui n'ont pas encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de soixante millions du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêts de 25 fr., échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie ci-dessus désignés.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 24 heures par express, et en 32 heures par omnibus; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Appel de 50 fr., du 25 octobre au 15 novembre 1854.

Facultatif jusqu'au 5 janvier 1855.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir les porteurs d'actions que, conformément aux dispositions de l'art. 42 des statuts, le coupon d'intérêt pour le deuxième semestre de 1854 sera payé, à dater du 5 janvier 1855, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, n° 33, à raison de 4 fr. 40 c. par action.

Les coupons peuvent être déposés à partir du 26 décembre.

Les bureaux seront ouverts de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0/0 l'an, montant à 5 fr. 85 c. sur 350 fr. versés, seront payés, à partir du 2 janvier prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33.

A Toulouse, chez MM. J. et P. Viguerie et Ce.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas effectué le dernier versement de 100 fr. par action, échu depuis le 15 octobre dernier, sont invités à en opérer le paiement avant le 2 janvier, ou à le faire opérer par la *Société générale de Crédit mobilier*, qui en fait l'avance à l'intérêt de 4 0/0. A défaut de versement à cette époque, la Compagnie sera obligée, conformément aux prescriptions des statuts, de faire vendre à la Bourse les actions en retard.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

La Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne a l'honneur d'informer le public que, conformément à l'autorisation donnée par Son Ex. le Ministre des travaux publics, la section de Bordeaux à Dax est livrée à la circulation depuis le 12 novembre 1854.

Les heures de départ sont fixées comme suit, savoir :

Départ de Bordeaux, 11 h. du matin.

Arrivée à Dax, 3 h. 45 m. du soir.

Départs de Bordeaux pour la Teste, 11 h. du matin et 5 h. du soir.

Départ de Dax, 7 h. 50 m. du matin.

Arrivée à Bordeaux, 12 h. 35 m. du soir.

Départs de la Teste, 7 h. du matin et 7 h. 30 m. du soir.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.

Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.

Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.

De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 0 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER DE

LYON A GENÈVE.

Les porteurs d'actions du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux dispositions des articles 6 et 44 des statuts, le coupon d'intérêt pour le 2e semestre de 1854 sera payé, à dater du 2 janvier 1855, à la Caisse centrale de la Compagnie, 23, rue Laffitte, à raison de 5 f. par action.

Les coupons peuvent être déposés à partir du 20 décembre.

Le Secrétaire du conseil d'administration,

A. BAUDIN.

COMPAGNIE DE L'OUEST

DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires sont informés que, par décision du Conseil d'administration, il est fait appel du neuvième dixième pour le 15 janvier 1855.

En conséquence, les porteurs d'actions devront opérer le versement de cinquante francs par action aux adresses suivantes :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier de la Compagnie;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers de la Compagnie;

A Paris, chez MM. Hottinguer et Cᵉ, banquiers de la Compagnie.
A Londres, au bureau de l'agent de la Compagnie, 18, Cannon-street.
Ces versements devront s'opérer, du 15 au 31 janvier 1855, aux adresses ci-dessus.
Les porteurs d'actions qui n'auraient pas fait le versement le 31 janvier, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 janvier.
Par ordre du Conseil d'administration,
Le Directeur de la Compagnie,
Signé : W. Fraisse.

CHEMIN DE FER
DE L'OUEST. *Paiement du semestre d'intérêt des obligations.* — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite que, pour accélérer le paiement du semestre d'intérêt à échéance du 1ᵉʳ janvier 1855, et pour faciliter la vérification des bordereaux, les coupons pourront être déposés à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, à partir du 18 décembre courant.
Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur permettront d'opérer, à partir du 2 janvier, le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs coupons.
Par ordre du Conseil.
Le Secrétaire de la Compagnie,
Jules Cottin.

CHEMIN DE FER
GRAND-CENTRAL DE FRANCE. MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt à 4 0/0 l'an, montant à 5 fr. sur les 250 fr. versés, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, à Paris.
Par ordre du Conseil d'administration.
Le Secrétaire général,
A. Courpon.

CHEMIN DE FER
GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Dans sa séance publique du 5 décembre courant, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations de la Compagnie du Grand-Central et du chemin de Rhône-et-Loire (1ʳᵉ et 2ᵉ série), à amortir au 1ᵉʳ janvier 1855.
Les obligations sorties sont les suivantes :
Obligations du Grand-Central, du nº 78,623 à 78,845.
Obligations du Rhône-et-Loire (1ʳᵉ série 4 0/0), du nº 85 458 à 85,547.
Obligations de Rhône-et-Loire (2ᵉ série 3 0/0), du nº 50 319 à 50,429.
Le remboursement se fera, à partir du 1ᵉʳ janvier 1855, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.
Par ordre du Conseil d'administration.
Le Secrétaire général,
A. Courpon.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. MM. les actionnaires de la Compagnie générale des Eaux sont prévenus que, conformément à l'art. 52 des statuts, les intérêts à 4 0/0 l'an, sur le versement effectué, seront payés, pour le second semestre de l'année courante, à partir du 1ᵉʳ janvier 1855, au siége de la Société, rue Basse-du Rempart, nº 50, sur dépôt préalable de leurs actions.
Paris, le 15 décembre 1854.
Le Secrétaire de l'administration,
Ernest Basset.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE CRÉIT MOBILIERR.
Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à dater du 2 janvier prochain, il sera distribué, sur les bénéfices réalisés de 1854, un à compte de 25 fr. par action, soit 5 0/0 du capital. — Les bureaux de la Société sont ouverts, de dix à trois heures, place Vendôme, 15.

SOCIÉTÉ NOUVELLE
D'HERSERANGE ET SAINT-NICOLAS. Directeur : Morel aîné, maître de forges. — La souscription privilégiée, réservée aux anciens actionnaires d'Herserange, est ouverte rue Basse-du-Rempart, 20, *du 11 au 26 décembre* inclusivement.
Les actions de l'ancienne Société sont admises pour *cent francs* chacune.
Passé ce délai, les anciens actionnaires de la Société d'Herserange ne seront plus admis à réclamer le bénéfice de ces dispositions statutaires de la nouvelle Société, et le directeur-gérant est autorisé à négocier celles de ces actions qui n'auraient pas été souscrites, au mieux des intérêts de la Société, mais sans pouvoir *attribuer à des tiers plus d'avantages que ceux réservés par l'art.* 8 des statuts aux actionnaires de l'ancienne Société d'*Herserange*. (Art. 4 des dispositions transitoires.)

COMPAGNIE
PALAIS DE L'INDUSTRIE. *Avis aux actionnaires.* — Une Société vient de se former, sous la raison De Lanné et Cᵉ, au capital de 4 millions, représenté par 40,000 actions de 100 fr. chacune, pour établir à Paris, au *Rond-Point des Champs-Elysées*, à proximité du Palais de l'Industrie, un grand hôtel organisé sur les meilleures bases, et à l'instar des plus beaux établissements de ce genre existants dans les principales villes des Etats Unis d'Amérique, ainsi qu'en Allemagne et en Suisse.
La souscription d'une portion du capital de cette Société ayant été réservée aux actionnaires de la Compagnie du Palais de l'Industrie, MM. les porteurs de ces titres sont prévenus que leur souscription sera reçue, du 20 au 28 *décembre courant*, sur la présentation de leurs actions,
Chez MM. Ardoin, Ricardo et Cᵉ, banquiers de la Compagnie du Palais de l'Industrie, rue de la Chaussée-d'Antin, 44, où l'on délivre le prospectus.
Le montant intégral des actions sera versé au moment de la souscription.

L'UNION DES GAZ. Le directeur-gérant de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils peuvent faire retirer, au siége social, rue Grange-Batelière, nº 28, à partir du 26 courant, les actions par eux souscrites.

SOCIÉTÉ DES
FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY. MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Société des Forges de Châtillon et Commentry sont prévenus, que le tirage au sort des obligations qui seront remboursées en 1855 aura lieu le 2 janvier, à midi, au siége de la Société, à Paris, rue de la Grange-Batelière, nº 22.
MM. les porteurs d'obligations devront justifier de leurs titres pour assister à ce tirage.

A VENDRE Une part dans une charge d'agent de change 130,000 francs; produit 20 à 25,000 francs. Ecrire à M. L. C., rue Neuve-Montmorency, nº 3. On ne répondra qu'aux acquéreurs sérieux.

COMPAGNIE
DES ÉTABLISSEMENTS CAVÉ. Les gérants ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'à partir du 31 décembre 1854 il leur sera payé à la Caisse de MM. Héchet, Déthomas et Cᵉ, banquiers de la Compagnie, la somme de 18 f. 70 par action de 250 fr., pour dividende et deuxième coupon d'intérêts.

COMPAGNIE DES
MINES DE LA GRAND' COMBE. MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende nº 3, de 12 fr. 50, voté par l'assemblée générale du 26 mars dernier, sera payé, à partir du 31 décembre courant :
A Nîmes, au siége de l'administration.
A Paris, aux bureaux de l'administration, rue Lepelletier, 22.
A Marseille, aux bureaux de l'administration, rue Haxo, 17.
Le Directeur de la Compagnie,
Auguste Beudin.

LE COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS, rue Bergère, nº 14, fait des avances sur rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles, ou de crédit constitués en Sociétés anonymes françaises ;
Reçoit en dépôt toutes espèces de titres et valeurs, et se charge d'encaisser gratuitement les arrérages, intérêts et dividendes des valeurs déposées dans sa caisse et payables à Paris.

COMPAGNIE DES
SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES, *rue Notre-Dame-des-Victoires*, 28, *Paris.* — MM. les actionnaires, porteurs de cinq actions au moins, sont invités à se trouver à l'assemblée générale extraordinaire qui aura lieu le 10 janvier 1855, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, nº 28, dans le but de délibérer sur une augmentation éventuelle du capital social, sur les conditions de l'émission du nouveau capital, sur la proposition de diviser le fonds social en actions de 500 fr. au porteur, et sur les modifications aux statuts que ces mesures entraînent.

ANNUAIRE DES ACTIONNAIRES des chemins de fer français et des grands établissements de crédit, par E. Delabarre, 1854-1855 (deuxième année). Prix : 3 fr. 50.
En vente, 44, rue Notre-Dame-des-Victoires (place de la Bourse).

Service maritime des Messageries Impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.
Italie. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.
Grèce et Turquie. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.
Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.
Salonique, le 1ᵉʳ de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.
Égypte et Syrie. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.
Syrie (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1ᵉʳ et 21 juin, 11 juillet, etc.
La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- Alger. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- Oran. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- Stora, Bone et Tunis. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :
A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28
A Marseille, place Royale, 1

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse a presque perdu de vue cette semaine les nouvelles du théâtre de la guerre. A peine si elle s'est occupée du traité de Vienne. Toute son attention s'est concentrée sur la probabilité de la négociation d'un nouvel emprunt. On s'accordait à croire que le gouvernement ne tarderait pas à s'adresser de nouveau au crédit public, mais, bien que des bruits de toute nature aient été répandu chaque jour sur ce sujet, rien ne paraît encore positivement décidé sur le moment où il sera négocié ni sur sa quotité, ni même sur la manière dont il sera émis; mais on parle beaucoup de souscriptions anglaises. Les capitalistes anglais ont, en effet, un grand avantage à placer des fonds sur la rente française d'après les cours comparatifs actuels de notre 3 0/0 et des consolidés anglais. D'ordinaire, l'écart entre les deux fonds est de 19 à 20 0/0, et on l'a même vu tomber parfois à 15 ou 16 0/0. Or, dans ce moment les consolidés anglais sont encore cotés à 91 1/4, tandis que notre 3 0/0 est coté à 68 50, ce qui établit une différence de 22 3/4 0/0. Si les capitalistes anglais n'espéraient pas obtenir de l'emprunt français, ils se hâteraient, ainsi qu'ils le font ordinairement toutes les fois que l'écart dépasse 20 0/0, de faire des arbitrages en vendant des consolidés et achetant à la place du 3 0/0 français. Ils se contentent maintenant de vendre des consolidés, afin d'avoir des fonds disponibles pour le moment opportun, et c'est ce qui explique la baisse de 3/4 0/0 que les consolidés ont éprouvée depuis plusieurs jours.

Notre 3 0/0 a baissé depuis huit jours de 2 10, et il est tombé à 68 50. Cette baisse a donné lieu à des ventes considérables, dont quelques-unes ont été faites, il est vrai, par des porteurs de titres disposés à les livrer ou liquidation, et à les remplacer par du nouvel emprunt, mais dont un grand nombre aussi ont été effectuées par des spéculateurs qui n'ont point de titres à livrer, et qui, à la moindre reprise, seraient obligés de courir après la rente.

Tout le monde a été à même de remarquer la hausse extraordinaire des actions de chemins de fer au milieu de la tendance sans cesse rétrograde de la rente. Comme nous arrivons à la fin de l'exercice 1854, et que l'on peut maintenant juger, d'après les recettes de l'année, des produits de chaque ligne, les porteurs de chemins ne sont nullement disposés à s'en défaire, et de nouveaux capitaux tendent chaque jour à entrer sur ces valeurs.

Les actions du Lyon ont donné lieu surtout à des affaires considérables. Cette ligne a été adoptée pour une grande partie des arbitrages dont nous venons de parler. Elle a repris un moment à 1,005, et, quoique ce mouvement de hausse ait été arrêté par la tendance générale du marché, elle se tient encore avec fermeté de 990 à 995.

Les actions de Rouen ont été tenues également avec une fermeté extraordinaire, mais par des causes différentes. La spéculation est peu active sur ce chemin, par suite du nombre d'actions extrêmement restreint qui existe sur la place de Paris. Aussi est-il question de les fractionner, et de donner trois actions nouvelles à chaque porteur de deux actions actuelles. En outre, la Compagnie songe à répartir une partie de la réserve de l'amortissement entre les actionnaires. Cette réserve est d'environ 70 fr. par action, dont la moitié environ est immédiatement disponible, et elle serait payée en même temps que le dividende, qui s'élève de 37 50 à 40 fr. Les cours actuels de 995 à 1,000 ne sont pas, par conséquent, en rapport avec le produit de cette ligne.

Les autres lignes ont toutes été tenues avec une grande fermeté, quoiqu'elles aient donné lieu à des affaires moins actives.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 14 jusqu'à celle du 21 décembre.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 65 à 68 20; elle est restée à 68 65; elle a fléchi à terme de 70 70 à 68 15; elle est restée à 68 75.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 à 94; elle est restée à 94 50 au comptant et à 94 40 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,990 à 2,975; elle est restée à 2,975.

Le Crédit mobilier a monté de 743 75 à 752 50; il est resté à 742 50.

Les actions du Nord ont monté de 858 75 à 870; elles ont fermé à 858 75.

L'Est a monté de 785 à 790; il a fermé à 780.

Les nouvelles actions de l'Est ont monté de 630 à 645; elles ont fermé à 637 50.

Lyon a monté de 985 à 1,000; il a fermé à 991 25 au comptant, et à 992 50 à terme.

La Méditerranée a monté de 860 à 867 50; elle a fermé à 857 50.

Orléans a monté 1,167 50 à 1,177 50; il a fermé à 1,160.

Rouen a monté de 987 50 à 1,000; il a fermé à 992 50.

Le Havre a monté de 532 50 à 535.

Saint-Germain a fléchi de 580 à 572 50; il est resté à 575 au comptant et à 577 50 à terme.

Le Midi a monté de 582 50 à 590; il est resté à 582 50.

Le Grand-Central a monté de 518 75 à 520; il a fermé à 515.

Genève a monté de 510 à 515; il est resté à 512 50.

L'Ouest a monté de 635 à 637 50; il est resté à 630.

Samedi. — Les cours de la rente ont un peu repris faveur. La liquidation de quinzaine des chemins de fer s'est faite dans d'excellentes conditions. Toutes les lignes étaient demandées. La rente 3 0/0 a monté de 50 c. au comptant à 70 70, et à terme de 55 à 70 65. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96. Le Crédit mobilier a monté de 16 25 à 752 50; les actions du Nord, de 10 à 862 50; l'Est, de 6 25 à 788 75; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 632 50; Lyon, de 10 à 995; la Méditerranée, de 7 50 à 865; Orléans, de 17 50 à 1,177 50; Rouen, de 5 à 990; Genève, de 2 50 à 515; le Grand-Central, de 1 25 à 518 75. Saint-Germain a fait 580.

Lundi. — La rente n'a pas pu se soutenir. Elle a été offerte pendant toute la bourse. Les chemins de fer étaient au contraire bien tenus, quelques uns même ont fermé en hausse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 c. à 70 fr., et à terme de 75 à 69 90, le 4 1/2 0/0, de 75 c. au comptant à 95 25, et à terme de 25 à 95 75. La Banque s'est tenue à 2,990; le Crédit mobilier, de 7 50 à 745. Le Nord a monté de 2 50 à 865; l'Est, de 1 25 à 790; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 635. Orléans a fléchi de 12 50 à 1,165. Lyon a monté de 5 à 1,000; la Méditerranée, de 2 50 à 867 50. Le Grand-Central a fléchi de 1 25 à 517 50; l'Ouest, de 5 à 630. Rouen a monté de 10 à 1,000. Le Havre a fait 530; le Midi, 590; le Cherbourg, 510; Genève, 515.

Mardi. — La baisse de la rente a fait des progrès rapides par suite des bruits répandus sur la prochaine négociation d'un emprunt. Les chemins de fer ont résisté à cette tendance rétrograde, quoiqu'ils restent un peu plus bas que la veille. Les affaires ont été très-animées. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 1 25 à 68 75, et à terme de 1 20 à 68 70. Le 4 1/2 0/0, de 75 au comptant à 94 50, et à terme de 1 50 à 94 25. La Banque était encore cotée à 2,990, mais elle était offerte à ce prix. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 742 50; le Nord, de 7 50 à 857 50; l'Est, de 7 50 à 782 50; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 627 50; Lyon, de 10 à 990; la Méditerranée, de 7 50 à 860. Orléans s'est tenu à 1,165. Rouen a fléchi de 5 à 995. Le Havre s'est tenu à 530; l'Ouest, à 630; Cherbourg, à 510. Genève a fléchi de 5 à 510; Saint-Germain, de 5 à 6 75; le Midi, de 10 à 580; le Grand-Central, de 1 25 à 516 25.

Mercredi. — Le début de la bourse était encore en baisse sur la rente; mais les cours ont commencé à se raffermir vers deux heures et demie, et l'on a fermé aux environs de la cote de la veille. Les chemins de fer étaient sans variations. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 80 à 68 20, et elle est restée à 68 50; elle a fléchi à terme de 69 à 68 15, et elle est restée à 68 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 94, et à terme de 25 c. à 94; la Banque, de 15 à 2,975; le Crédit mobilier, de 2 50 à 742 50. Le Nord a varié de 855 à 857 50; l'Est, de 782 50 à 780; les nouvelles actions de l'Est, de 625 à 626 25; Lyon, de 985 à 990; Orléans, de 1,160 à 1,157 50; Rouen, de 990 à 995; le Havre, de 530 à 535; le Grand-Central, de 516 25 à 515; Cherbourg, de 507 50 à 505. Saint-Germain a fait 675; le Midi, 580; l'Ouest, 630; la Méditerranée, 860.

Jeudi. — La rente a encore éprouvé plusieurs oscillations de 25 à 30 c.; mais elle est restée assez ferme. Les affaires étaient peu animées sur la rente, mais les cours étaient fermes. La rente 3 0/0 a varié de 68 50 à 68 65 au comptant, et de 68 45 à 68 75 à terme; le 4 1/2 0/0, de 94 75 à 94 50 au comptant, et de 94 25 à 94 40 à terme. La Banque s'est tenue à 2,975. Le Crédit mobilier a varié de 741 25 à 742 50; le Nord, de 860 à 858 75; l'Est, de 782 50 à 780; les nouvelles de l'Est, de 630 à 627 50; Lyon, de 990 à 992 50; le Midi, de 580 à 582 50. Orléans s'est tenu à 1,160; Rouen, à 992 50; le Havre, à 535; Saint-Germain, à 675; l'Ouest, à 630; Cherbourg, à 505; le Grand Central, à 515; la Méditerranée, à 860.

Vendredi. — La bourse était très-ferme. Les cours de la rente, d'abord en baisse, se sont ensuite raffermis. Les chemins de fer et surtout le Saint-Germain étaient demandés. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 50 à 68 55, et à terme, de 68 55 à 68 70. Le 4 1/2 0/0 a fait 98 50 au comptant, et 98 25 à terme; la Banque, de 2,977 50 à 2,980; le Crédit mobilier, de 743 75 à 747 50. Le Nord a fait 860; l'Est, 780 à 782 50; les nouvelles actions de l'Est, 630 à 627 50; Lyon, 990 à 992 50; la Méditerranée, de 860 à 861 25; Orléans, 1,160; Rouen, 990 à 995; le Havre, 535 à 537 50; Saint Germain, 675 et 695; le Grand-Central, 513 75 à 515; l'Ouest, 630; Cherbourg, 510.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 16 au 22 décembre 1854.

Longueur expl.	Longueur conc.	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 16 Compt.	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Compt.	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Compt.	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Compt.	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Compt.	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Compt.	Vendredi 22 Terme
710	913	99	400.000	400	tout	16 fr	janv. juillet	Nord	862 50	862 50	865 ..	867 50	857 50	857 50	857 50	857 50	858 75	857 50	860 ..	860 ..
tout	136	99	72.000	500	tout	27 fr. 50 1er sem. 1854	août février	Paris à Rouen	990 ..	995 ..	1000 ..	1000 ..	995 ..	992 50	995 ..	992 50	992 50	992 50	995 ..	997 50
91		97	40.000	500	tout	30 fr.	avril octobr.	Rouen au Havre	» ..	» ..	530 ..	» ..	530 ..	» ..	535 ..	532 50	535 ..	532 50	537 50	» ..
51	72	95	24.000	500	425	11 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	» ..	» ..	» ..	» ..	210 ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
»	317	99	60.000	500	325	4 0/0 (1)	janv. juillet	Caen et Cherbourg	» ..	» ..	540 ..	» ..	540 ..	547 50	545 ..	» ..	545 ..	» ..	540 ..	540 ..
tout	25	99	34.000	250	tout	22 fr. 50	octobr. avril	Saint-Germain	660 ..	662 50	660 ..	» ..	673 ..	673 ..	675 ..	672 50	675 ..	677 50	683 50	685 ..
tout	47	99	30.000	500	tout	15 fr	janv. juillet	Versailles (r. g.)	377 50	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	315 ..	» ..	315 ..	» ..	» ..	» ..
250	630	99	70.000	500	300	21 fr.	chaq. année	Ouest	632 50	635 ..	630 ..	» ..	630 ..	» ..	630 ..	» ..	630 ..	» ..	630 ..	632 50
»	11	50	6.000	500	tout	néant	»	Paris à Orsay	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
158	1170	99	300.000	500	tout	62 fr. 50.	octobre.	Orléans	1177 50	1175 ..	1165 ..	1167 50	1165 ..	1162 75	1157 50	1157 50	1160 ..	1160 ..	1160 ..	» ..
863	724	99	250.000	500	tout	50 fr. 30	mai novemb.	Est	790 75	» ..	790 ..	787 50	782 50	790 ..	790 ..	790 ..	790 ..	790 ..	782 50	784 25
»	»	»	250.000	500	250	4 0/0	»	Id. nouvelles	632 50	633 75	635 ..	630 ..	627 50	635 ..	630 25	626 25	627 50	628 25	627 50	627 50
507	512	99	265.000	500	350	37 f. 5	janv. juillet	Paris à Lyon	995 ..	995 25	1000 ..	1000 ..	1000 ..	994 25	990 ..	990 ..	994 25	992 50	992 50	991 25
»	227	99	40.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Lyon à Genève	515 ..	» ..	515 ..	515 ..	510 ..	510 ..	512 50	» ..	512 50	» ..	» ..	» ..
19	612	99	110.000	500	300	40 fr	avril octobre	Lyon à la Méditerr.	865 ..	866 25	867 50	867 50	860 ..	860 ..	860 ..	857 50	» ..	860 ..	861 25	860 ..
»	250	99	134.000	500	250	4 0/0 (1).	»	Chemins du Midi	» ..	501 25	510 ..	510 ..	500 ..	» ..	500 ..	» ..	502 50	» ..	508 50	» ..
»	52	99	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
50	915	99	100.000	500	250	4 0/0.	janv. juillet	Grand Central	518 75	519 75	517 50	518 75	516 25	515 ..	513 50	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..
»	»	99	50.000	500	250	1 0/0		St Rambert à Gren.	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
»	46	99	12.500	1.000	tout	25 fr. 70 par an	février août	Naples à Castellam.	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
»	50	99	9.000	500	tout	27 fr. 50 p. an an	mars.	Anvers à Gand	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
»	»	99	150.000	500	125	4 1/2 0/0	mai novemb.	Sardo Victor-Emm.	» ..	» ..	» ..	» ..	465 ..	» ..	455 ..	» ..	465 ..	» ..	455 ..	» ..

	Nombre	Valeur	Somme payée	Intérêts	Époques	Noms	Samedi 16 Compt.	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Compt.	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Compt.	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Compt.	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Compt.	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Compt.	Vendredi 22 Terme
	[illegible]	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	70 70	70 65	70 ..	69 90	69 75	69 70	69 50	69 75	69 65	69 75	69 65	69 ..
	[illegible]	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	96 ..	» ..	95 25	» ..	94 50	94 75	94 ..	94 ..	94 50	94 40	94 50	» ..
	250 m.	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	69 60	» ..
	»	92 25	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
(1) Pendant la durée des travaux.	90.000	1.000	tout	154	janvier juillet	Banque de France	» ..	» ..	2900 ..	» ..	2900 ..	» ..	2975 ..	» ..	2975 ..	» ..	2980 ..	» ..
	120.000	500	tout	4» 25	janvier juillet	Crédit mobilier	752 50	750 25	745 ..	745 ..	742 50	741 25	740 ..	743 75	742 50	743 75	747 50	750 ..
	40.000	500	tout	35 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	» ..	» ..	590 ..	» ..	590 ..	» ..	590 ..	» ..	590 ..	» ..	590 ..	» ..
	50.000	500	250	17 50	janvier juillet	Banque foncière	» ..	» ..	590 ..	590 ..	590 ..	» ..	590 ..	» ..	590 ..	» ..	590 ..	» ..
	100.000	1.000	300	3 0/0	mai novembre	Dº Obligations Cert.	945 ..	» ..	945 ..	» ..	945 ..	» ..	945 ..	» ..	945 ..	» ..	» ..	» ..
	»	500	100	3 0/0	mai novembre	Dº Obligations de 500	422 50	» ..	422 50	» ..	» ..	» ..	412 50	» ..	422 50	» ..	» ..	» ..
	»	100	tout	3 0/0	»	Dº 10e d'Obligations	96 25	» ..	» ..	» ..	96 25	» ..	96 25	» ..	» ..	» ..	96 25	» ..

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 16 au 22 décembre 1854.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts des titres	Époques des tirages	Dates des paiements
1854	150.000	75 ans	275	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Dº.	89.000	50 —	1.050	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril.
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Dº
1852	182.333	99 —	»	tout.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Dº.	50.000	99 —	500	tout.	650	5 0/0	Dº	décembre juin.
1854	125.000	99 —	500	125	650	5 0/0		Dº
1848.	12.334	97 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Dº	janvier juillet.
Dº.	6.201	43 —	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1854	15.636	50 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	Dº
1853.	17.500	.. ..	1.050	750	1.250	5 0/0	»	Dº
1842.	8.868	47 —	1.125	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	Dº
1848.	3.333	89 —	»	tout.	1.250	5 0/0	Dº	Dº
1852	150.000	10 —	340	tout.	500	3 0/0	»	Dº
1854	130.000	.. ..	275	175	500	3 0/0	»	Dº
1845	6.000	73 —	1.000	tout.	1.250	4 0/0	Dº	Dº
1847.	6.750	80 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1846.	15.000	78 —	1.000	tout.	1.250	5 0/0	Dº	mars septembre
1849.	5.000	87 —	1.000	tout.	1.250	6 0/0	Dº	janvier juillet.
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet.
1853.	10.614	99 —	500	tout.	625	5 0/0	Dº	Dº
1853.	63.643	99 ..	300	tout.	500	3 0/0	Dº	Dº
1853.	20.000	50 —	500	tout.	625	5 0/0	»	Dº

Noms des Compagnies	16	18	19	20	21	22
Nord Boulogne	315 ..	313 75	313 75	313 75	313 75	315 ..
Paris à Lyon.	1025 ..	1025 ..	1025 ..	1025 ..	1030 ..	1030 ..
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	510 ..	510 ..	510 ..	500 ..	500 ..	500 ..
Dº Nouvelles 3 0/0	310 ..	307 50	307 50	312 50	313 75	310 ..
Est	497 50	496 25	497 50	497 50	497 50	496 25
Id. (nouvelles)	488 75	498 75	497 50	498 25	497 50	498 75
Saint-Germain (nouvelles)	» ..	»	» ..	»	» ..	»
Versailles (r. d.)	» ..	» ..	»	» ..	» ..	»
Ouest	1010 ..	» ..	1010 ..	1010 ..	1010 ..	1010 ..
Dº (nouvelles)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Paris à Orléans	1025 ..	» ..	» ..	» ..	1025 ..	» ..
Dº (Nouvelles 1848)	1025 ..	» ..	» ..	» ..	» ..	1025 ..
Dº (Nouvelles 1852)	315 ..	312 50	312 50	312 50	313 75	313 75
Dº (Nouvelles 1854)	315 ..	313 75	» ..	313 75	313 50	313 75
Paris à Rouen	» ..	1025 ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Dº (nouvelles)	» ..	980 ..	980 ..	» ..	980 ..	» ..
Rouen au Havre	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Dº (nouvelles)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..
Grand-Central	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50	291 25
Rhône-et-Loire	» ..	500 ..	500 ..	500 ..	500 ..	500 ..
Dº 3 0/0	» ..	» ..	300 ..	» ..	» ..	» ..
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	» ..	500 ..	500 ..	500 ..	» ..	» ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 15 au 21 décembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	15	16	18	19	20	21
Nord	857 50 à 862 50	857 50 à 862 50	857 50 à 862 50	862 50 à 868 75	857 50 à 862 50	860 .. à 862 75
Paris à Strasbourg	782 50 à 787 50	782 50 à 787 50	781 50 à 787 50	782 .. à 793 75	782 50 à 787 50	768 75 à 774 35
Orléans	1150 .. à 1201 ..	1150 .. à 1200 ..	1150 .. à 1200 ..	1150 .. à 1201 ..	1150 .. à 1200 ..	1150 .. à 1200 ..
Paris à Rouen	960 .. à 1000 ..	960 .. à 1000 ..	960 .. à 1000 ..	960 .. à 1000 ..	960 .. à 1000 ..	950 .. à 1000 ..
Rouen au Havre	525 .. à 537 50	525 .. à 537 50	525 .. à 537 50	525 .. à 537 50	525 .. à 537 50	525 .. à 537 50
Lyon	985 .. à 1000 ..	975 .. à 1000 ..	990 .. à 993 75	965 .. à 1000 ..	990 .. à 993 75	975 .. à 997 50
Ouest	»	»	»	»	»	»

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours	Dénomination	Pair	D. cours
Caisse des ch. de fer	500	500	Chazotte ... Charbon.	1.1000	500	[illegible] Chaumeroy.	500	»	Omnibus Hirondelles	1000	»	Générale ... Maritim.	12500	20 0/0 b.
Aire à la Bassée	5000	7.000 ..	Charbonnages belges	500	40 ..	[illegible]	500	350	— Orléanaises.	1000	775	Lloyd franç ... d°	5000	10 0/0 b.
Scarpe supérieure	1000	1500	Pont-de-Loup (sud)	1000	240	Cristofle	500	»	— Tricycles	800	175	Union des Ports d°	5000	12 0/0 b.
Sambre à l'Oise	1000	765	Centre-du-Flénu	1000	170	Télégraphe sous-marin	25	24 ..	— Batignollaises	1000	775	Mélusine ... d°	5000	15 0/0 b.
Sambre française	1000	1300	Brassac ... Charbon	1.5000	200	Gaz anglais ... Paris.	2500	4700	Compagnie générale	500	540	Sécurité ... d°	5000	22 0/0 b.
Cie générale des Eaux	250	210 ..	Portes et Sénéchas	1/24000	300	— français ... Paris.	500	855	Lutéciennes	500	550	Sauvegarde ... d°	5000	8 0/0 b.
Eaux d'Auteuil	1000	900	Lyon et Loire	1.1000	460	— parisien	1000	1175	Batignollaises	1000	775	Océan ... d°	5000	25 0/0 b.
Vieille-Montagne	60	465 ..	Bonnet et v. m. n. p.	1000	510	— Lacarrière. Paris	500	950	Dourées	500	175	Chambre ... d°	2000	22 0/0 b.
Nouvelle-Montagne	1000	1200	— act. n.-p.	»	150	— Belleville	500	1045	Echarcon (papeterie)	1000	1000	Indemnité ... d°	1000	11 0/0 b.
Stolberg ... Zinc.	375	465 50	Azincourt ... Charbon.	1/1500	600 ..	— Nord. Batignolles	500	550	Essonne (papeterie)	1000	1150	Vigie ... d°	5000	10 0/0 b.
Silésie ... Zinc.	375	375 ..	Bouleaux ... Asph.	1000	285 ..	— Ouest ... Passy.	500	675	Journaux réunis	500	910	Nationale ... Incendie	5000	140 0/0 b.
Eschweiller ... Zinc.	750	500	Seyssel angl. ... Asph.	125	40	— Est .. Vincennes.	500	»	Le Siècle	remb.	400	Générale ... d°	5000	600 0/0 b.
Corphalie ... Zinc.	1000	1070 ..	Seyssel franç. ... Asph.	1000	100	— Wazemmes	500	475	Docks Napoléon	250	201 25	Union ... d°	5000	2 0/0 b.
Tenet ... Cuivre.	100	47 50	Aveyron ... Forges.	3000	3000	— Calais	1000	300 ..	Hôtel et imm. Rivoli.	100	130	France ... d°	5000	28 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)	100	31 25	Maubeuge ... Forges.	500	450	— Amiens	500	400	Palais de l'Industrie.	100	143 75	Phénix ... d°	1000	2100
Carente (usine)	100	60 ..	Alais ... Forges	3000	1750	— Versailles	1000	475	Glaces de St-Gobain.	7500	32500	Providence ... d°	2500	30 0/0 b.
Long-Fonds	500	100 ..	Châtillon ... Forges	500	500	— Cherbourg	500	70	— de Montluçon	500	440	Urbaine ... d°	5000	65 0/0 b.
Loire	1/80000	140 ..	Herserange ... Forges.	500	55 ..	— Cie centrale	500	405	— d'Oignies	1000	1400	Confiance ... d°	2000	5 0/0 b.
Montrambert	1/80000	170 ..	Monceaux ... Forges.	1000	1500	Mess. imp. serv. mar.	5000	8500	— d'Aix-la-Chapelle	375	350 ..	Soleil ... d°	5000	90 0/0 b.
Saint-Étienne	1/80000	110 ..	Providence ... Forges.	1000	1500	— voitures	10000	10000	La Maberly	500	725 ..	Nord ... d°	1000	10 0/0 b.
Rive-de-Gier	1/80000	310 ..	Loire et Ardèche forg.	5000	5765 ..	— Gaillard	1000	[illegible]	— Calais	500	565	Globe ... d°	500	pair
Loire (les 4 groupes)	»	640 ..	Espérance ... Forges.	1000	965	Gondoles parisiennes.	100	100	— Pont-Remy	»	500	Nationale ... Vie.	5000	15 0/0 b.
Grand'Combe	1/24000	530 ..	Pomme ... Usine.	750	900 ..	Omnibus (Entr. gén.)	1000	2500	— Gamaches	500	345	Générale ... d°	7500	65 1/3 b.
Haute-Loire. Charbon.	500	263	Cail ... Usine.	500	720 ..	— ch. de fer	300	225	Richer ... Vidanges.	500	270 ..	Union ... d°	5000	7 0/0 b.
Blanzy ... Charbon.	500	650	Cavé ... Usine.	250	300 ..	— Favorites	800	1800	Scarpe ... d°	250	315	Phénix ... d°	5000	3 0/0 p.

PARIS.— IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 2

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

N° 741 18e ANNÉE. — N° 52. SAMEDI, 30 DÉCEMBRE 1854

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

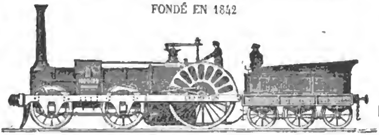
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris............ 10 fr. par an.
Départements.... 12 fr. —
Etranger........ 18 fr. —



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent, enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

A partir du 1er Janvier 1855

LE

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

réduit le prix de son abonnement

A 10 FRANCS PAR AN

Le *Journal des chemins de fer*, créé en 1842, peu de mois avant le vote de la loi du 11 juin qui a été le point de départ de presque toutes les entreprises de cette nature qui existent en France, a suivi dans sa publication la marche et les progrès de cette belle industrie.

Ne paraissant d'abord que tous les quinze jours, avec 8 pages d'impression, il a bientôt doublé sa publicité et l'a rendue hebdomadaire; plus tard, il a donné à ses lecteurs 16 pages au lieu de 8. Aujourd'hui, que les valeurs de chemins de fer se sont démocratisées; qu'elles ont passé des mains de quelques gros actionnaires dans celles des petits capitalistes, le *Journal des chemins de fer* doit suivre ce mouvement de vulgarisation.

En conséquence, le *prix de l'abonnement au* JOURNAL DES CHEMINS DE FER est réduit, pour les abonnements d'un an :

A 10 FRANCS par an
pour Paris.

A 12 FRANCS par an
pour la Province.

A 18 FRANCS par an
pour l'Étranger.

Il ne sera plus reçu d'abonnement de six mois.

Les personnes qui ont renouvelé leur abonnement par avance depuis le 1er décembre ou qui se sont abonnées pour la première fois depuis la même date jouiront de la réduction ci-dessus en recevant le journal pour un temps double de celui porté sur leur quittance.

Nous rappelons ici que les abonnés au *Journal des chemins de fer* jouissent du droit de recevoir gratuitement, par la correspondance du journal, les avis de la direction sur les placements qu'ils ont à faire et sur toutes les questions financières et industrielles qui peuvent les intéresser.

La CAISSE DES CHEMINS DE FER, propriétaire du Journal, se charge, en outre, de faire pour ses abonnés et pour le public tous placements de fonds et toutes réalisations de valeurs; elle les représente dans les assemblées générales; en un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

Les directeurs de la *Caisse* répondent courrier par courrier à leurs clients.

Le *Journal*, par son bulletin de correspondance hebdomadaire, répond à ses abonnés.

Les soins réclamés par d'importantes affaires ne permettant plus à notre ami et collaborateur, M. Ad. Blaise, de continuer à s'occuper exclusivement de la direction du *Journal des chemins de fer*, nous avons dû, avec regret, pourvoir à son remplacement.

M. Ad. Blaise n'en restera pas moins notre collaborateur, et le *Journal des chemins de fer* s'enrichira comme par le passé d'articles sur les questions économiques à l'ordre du jour et sur l'exploitation des chemins de fer.

J. Mirès.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Dans le discours de l'Empereur pour l'ouverture du Sénat et du Corps législatif, nous remarquons ces paroles : « Vous verrez avec plaisir que nos revenus n'ont pas diminué. L'activité industrielle se soutient, tous les grands travaux d'utilité publique se continuent, et la Providence a bien voulu nous donner une récolte qui satisfait à nos besoins. » Ces paroles, du chef de l'Etat sont tout à fait d'accord avec les faits. D'abord pour parler de la récolte, il est aujourd'hui évident que, sans l'exportation des céréales de notre territoire vers d'autres pays moins bien pourvus que nous, nous n'aurions pas eu la recrudescence de la hausse qui s'est manifestée le mois dernier. Le décret qui met fin à cette exportation a déjà produit des effets salutaires. Le prix du blé, bien qu'encore très-élevé, a cependant baissé assez sensiblement. Voici les variations depuis la semaine dernière : le cours moyen du quintal de farine à la halle de Paris était, à la date du 20 décembre, 50 fr. 93 c.; il n'est plus, à la date du 27, que 49 fr. 35 c., avec une différence en baisse de 1 fr. 58 c. Pour avoir la preuve, maintenant, que le mouvement industriel et commercial ne s'est pas ralenti par suite de la guerre, il suffit de lire le compte-rendu des douanes pour le mois de novembre; on y trouve les chiffres comparatifs suivants :

Droits perçus à l'importation pendant le mois de novembre :

1854,	1853,	1852,
13,235,150	12,133,961	10,944,497

d'où il résulte, en chiffres ronds, une augmentation de 1,092,000 fr. sur 1853, et de 2,291,000 fr. sur 1852.

Pour les onze premiers mois de l'année, les chiffres se présentent ainsi :

1854,	1853,	1852,
134,062,050	128,555,300	126,334,271

Comme la recette totale de l'année dernière avait été (chiffres ronds), de 141 millions, on peut déjà présumer que celle de cette année sera de 5 ou 6 millions supérieure.

Ce qu'il y a de satisfaisant surtout dans cette augmentation, c'est qu'elle porte en grande partie sur les matières premières destinées à l'industrie ; ainsi : le coton brut, les laines en masse et la houille.

Voici les chiffres pour le commerce spécial, c'est-à-dire pour les quantités entrées dans la consommation :

	Novembre 1854 Quint.	1853 Quint.	1852 Quint.
Coton brut,	51,452	50,407	35,171
Laines en masse,	26,104	23,137	16,192
Houilles,	3,093,501	1,742,148	2,403,931

C'est l'Angleterre surtout qui a profité de la différence dans notre importation des houilles; elle nous a envoyé à elle seule en 1854, 2,242,336 quintaux de ce combustible contre 1,958,459 en 1853.

On trouve aussi dans l'augmentation des recettes des chemins de fer des indices parfaitement concordants de ce développement du mouvement commercial. Cette augmentation a été en moyenne pour la semaine dernière, de 16 0/0, et elle se trouve cette semaine de 19 0/0.

Nos lecteurs se rappelleront enfin que les deux derniers bilans de la Banque présentent le caractère d'une amélioration sensible : du mois d'octobre au mois de décembre, le portefeuille, c'est-à-dire le chiffre des billets escomptés, a augmenté de 47 millions.

Tout s'accorde donc avec la pensée exprimée par l'Empereur, « que l'activité industrielle se soutient » malgré la guerre. Il faut s'en féliciter grandement, car c'est avec les ressources créées par cette activité que nous pouvons, à la fois, satisfaire aux besoins de la guerre à l'extérieur, et au développement de la prospérité à l'intérieur. — Nous croyons utile de joindre à ce bulletin hebdomadaire, un état de la situation de la Banque en Angleterre. Les deux pays sont trop rapprochés l'un de l'autre pour qu'il n'y ait pas un certain intérêt dans cette publication.

BANQUE D'ANGLETERRE, 16 DÉCEMBRE 1854 :

Passif.

Billets au porteur	29,032,177 l. st.
Dépôts publics	6,035,675 —
Dépôts particuliers . . .	9,710,512 —
	35,778,364 l. st.

Actif.

En portefeuille	25,851,524 l. st.
En caisse	14,028,879 —
	38,910,403 l. st.

La balance en faveur de l'actif se trouve être de 3,132,139 livres.

D'après le bilan de la semaine précédente, il y a eu :

Diminution des billets au porteur	395,315 l. st.
Augmentation des dépôts publics.	490,267 —
Augmentation des dépôts particuliers	19,139 —
Augmentation du portefeuille.	97,784 —
Augmentation de l'encaisse .	23,435 —

Rien n'est changé, du reste, dans la situation financière à Londres; le numéraire est toujours fort demandé; cependant il n'y a pas d'augmentation dans le taux de l'escompte.

Voici maintenant les variations de la rente et des actions de chemins de fer, pendant la semaine qui vient de s'écouler :

	Vendredi 22 déc.	Vendredi 29 déc.	Différence en moins.
Rente 3 0/0,	68 10	67 »	1 10
Crédit foncier,	550 »	545 »	5 »
Crédit mobilier,	742 50	735 »	7 50
Saint-Germain,	680 »	670 »	10 »
Orléans,	1160 »	1147 50	12 50
Rouen,	997 50	985 »	12 »
Havre,	535 »	530 »	5 »
Nord,	857 50	850 »	7 50
Est ancien,	780 »	772 50	7 50
Est nouveau,	627 50	625 »	2 50
Lyon,	990 »	982 50	7 50
Méditerranée,	860 »	852 50	7 50
Midi,	580 »	580 »	»
Ouest,	632 50	622 50	10 »
Caen et Cherbourg,	508 75	505 »	3 75
Grand-Central,	515 »	510 »	5 »
Genève,	515 »	506 25	8 75

V. BONNET.

Dividende de la Banque de France

La Banque de France vient de fixer à 82 f. le dividende de ses actions pour le second semestre. Avec les 112 fr. déjà distribués pour le premier semestre, le résultat de l'année actuelle se trouve être de 194 fr. Au cours des actions à 2,850 fr., c'est un dividende de 6.80 0/0.

Voici quels ont été les dividendes de la Banque, depuis 1847 :

	1er semestre	2e semestre	Total
1847.......	84	93	177
1848.......	30	45	75
1849.......	54	52	106
1850.......	50	51	101
1851.......	55	50	105
1852.......	58	60	118
1853.......	70	84	154
1854.......	112	82	194

Il résulte de ce rapprochement, d'abord que la Banque de France s'est fort mal trouvée de la révolution de février, puisque son dividende a baissé de 177 à 75 fr. Il en résulte ensuite que l'amélioration de sa situation n'a commencé à être sensible qu'à dater de la fin de la crise révolutionnaire, c'est-à-dire en 1852 ; depuis elle a pris sa part du développement nouveau du mouvement commercial, et elle en est arrivée à dépasser maintenant les résultats qu'elle avait obtenus avant 1848.

On s'était préoccupé, lors de la création de la Société générale du Crédit mobilier, de la concurrence que pourrait faire cette institution à notre principal établissement financier. On voit aujourd'hui que cette crainte était chimérique. Les deux institutions ont une sphère d'action tout-à-fait différente ; par conséquent elles peuvent parfaitement vivre l'une à côté de l'autre, d'autant mieux que la Banque de France est appelée à profiter la première de l'essor imprimé aux affaires industrielles par le Crédit mobilier.

V. BONNET.

Cours comparatifs de la rente et des actions de chemins de fer à la veille de l'emprunt.

En présence de l'emprunt nouveau de 500 millions, dont le projet de loi vient d'être voté par le Corps législatif, il nous a paru curieux de mettre sous les yeux de nos lecteurs le taux comparatif de la rente et des actions de chemins de fer aujourd'hui et au moment de l'emprunt de 250 millions qui a eu lieu au commencement de cette année. Nous prendrons pour point de comparaison la veille du jour où le rapport sur l'emprunt et le projet de décret ont paru dans *le Moniteur*.

Cours comparés au 6 mars et au 27 décembre 1854 :

	6 mars.	27 décemb.	Différ. au 27 d. Plus.	Moins.
Rente 3 0/0.	66 40	66 70	0 30	»
Crédit foncier,	493 »	543 »	50 »	»
Crédit mobilier,	572 50	727 50	155 »	»
Saint-Germain,	602 50	670 »	67 50	»
Orléans,	1075 »	1135 »	60 »	»
Rouen,	862 50	980 »	117 50	»
Havre,	435 »	525 »	90 »	»
Nord,	728 75	847 50	118 75	»
Est ancien,	712 50	772 50	60 »	»
Est nouveau,	565 »	622 50	57 50	»
Lyon,	810 »	971 25	161 25	»
Méditerranée,	660 »	840 »	180 »	»
Midi,	532 50	572 50	40 »	»
Ouest,	575 »	625 »	50 »	»
Caen et Cherb.	467 50	505 »	37 50	»
Grand-Central,	430 »	508 75	78 75	»
Genève,	440 »	510 »	70 »	»

Il résulte de ce rapprochement qu'à 30 c. près, la rente se retrouve aujourd'hui au même taux qu'à la veille de l'emprunt du mois de mars. — Quant aux actions de chemins de fer, elles ont éprouvé une augmentation qui varie selon les lignes, et qui se résume dans une moyenne entre 6 et 10 0/0 ; excepté pour la ligne de Paris à Lyon, où l'augmentation est de près de 20 0/0, et pour celle de la Méditerranée, où elle dépasse 27 0/0.

Il n'y a pas lieu de s'étonner de cette différence entre l'état de la rente et celui des actions de chemins de fer. La hausse relative que l'on remarque sur les actions est due exclusivement au développement de leurs recettes. Il n'est pas une grande ligne aujourd'hui en exploitation qui ne soit en mesure d'ajouter à son dernier dividende, pour le résultat de l'exercice courant, une somme de 5 ou 6 fr. Cela suffit pour justifier la différence du cours de la rente et des actions de chemins de fer. — On achète encore aujourd'hui à 6 0/0 environ, en vue du dividende de 1855, les actions qu'on achetait également à ce taux au mois de mars en vue du dividende de 1854. Les chemins de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée sont dans des conditions différentes : le premier, parce qu'il est appelé à donner cette année un dividende exceptionnel, provenant de la distribution de sa réserve ; le second, parce qu'il approche du moment de son exploitation totale, par conséquent de la réalisation des espérances qui ont été formées à ce sujet.

Si maintenant, après les observations que nous venons de faire, on veut tirer de ce tableau comparatif une conclusion pour la situation financière, il faut prendre la rente comme type, et dire qu'à ce point de vue la situation financière paraît la même.

V. Bonnet.

Sections nouvelles ouvertes en 1854.

L'année qui va finir a été plus féconde en exploitation de sections nouvelles qu'en concession de nouvelles lignes. — Les concessions qui ont eu lieu ont eu généralement pour but, soit des raccordements, soit des compléments de lignes déjà existantes, et n'ont déterminé la création d'aucune nouvelle Compagnie. — Par conséquent, elles n'ont pas assez d'importance pour que nous croyions utile de les mentionner.

Il n'en est pas de même de l'inauguration de sections nouvelles. 617 kilomètres nouveaux ont été livrés à l'exploitation sur les différentes lignes pendant le cours de l'année 1854. — Cela prouve que si le gouvernement a dû, pour des raisons faciles à comprendre dans les circonstances actuelles, ajourner la concession de différentes lignes pour lesquelles les études sont faites et les demandes formées ; la continuation des travaux sur les lignes concédées ne s'est pas ressentie de cette réserve ; on les a poussés, au contraire, avec la plus grande activité, d'abord afin de répandre de nombreux salaires, plus utiles que jamais dans les temps difficiles, ensuite pour arriver à étendre de plus en plus le réseau de voies ferrées, qui est la grande richesse du pays.

Voici la liste des sections ouvertes en 1854 :

Est. — Blesmes à Saint-Dizier, 17 kilom. — 2 mars.

Ouest. — La Loupe à Nogent-le-Rotrou, 24 kilom. — 12 février.

Saint-Germain. — Ligne d'Auteuil, 9 kilom. — 2 mai.

Orléans. — Châteauroux à Argenton, 31 kilom. — 2 mai.

Ouest. — Nogent-le-Rotrou au Mans, 64 kil. — 28 mai.

Est. — Epernay à Reims, 31 kilom. — 4 juin.

Orléans. — Varennes à Saint-Germain-des-Fossés, 13 kilom. — 19 juin.

Méditerranée. — Valence à Avignon, 125 kilom. — 29 juin.

Lyon. — Châlon à Lyon, 124 kilom. — 10 juillet (grande vitesse seule).

Orsay. — Bourg-la-Reine à Orsay, 11 kilom. 500. — 28 juillet.

Midi. — Bordeaux à Dax, 145 kilom. — 12 novembre.

Est. — Metz à Thionville, 83 kilom. — 15 septembre.

V. Bonnet.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

Les 10,000 obligations de la Compagnie de Rouen ayant été immédiatement souscrites, et au-delà, par les actionnaires, auxquels la préférence avait été réservée, au taux de 950 fr., les nombreuses demandes adressées par les personnes qui ne sont pas actionnaires, n'ont pu être accueillies.

Le résultat si satisfaisant de cette souscription est un symptome des dispositions qui accueilleront l'emprunt, puisque dans les circonstances où nous sommes, ces obligations qui ne peuvent être l'objet de spéculations, se sont placées si facilement.

C. Devina.

Chemins de fer de l'Est.

On connaît le patriotique empressement qui existe dans notre pays, à l'exemple de l'Angleterre, pour envoyer à nos soldats en Crimée des vêtements et des objets divers, destinés à adoucir pour eux les rigueurs du climat pendant l'hiver. Cet empressement se manifeste surtout dans les grands centres de production manufacturière, et notamment en Alsace. — M. le préfet du Haut-Rhin vient d'écrire aux administrateurs de la Compagnie de Strasbourg pour leur demander de transporter *gratuitement* à Paris les tissus de diverse nature qui sont destinés à cet usage, et qui lui sont envoyés chaque jour par les chefs des établissements industriels de son département.

Les administrateurs ont accueilli cette demande favorablement, comme elle devait l'être, et nous croyons savoir de plus qu'ils ont écrit à M. le ministre de l'intérieur pour lui dire qu'à quelque point de la ligne que des envois de cette nature seraient adressés, la Compagnie de l'Est s'empresserait de les accueillir, et de les transporter gratuitement sur toute l'étendue de son parcours.

Nous félicitons sincèrement la Compagnie de l'Est de cette initiative, qui sera imitée,

nous n'en doutons pas, par les autres Compagnies, à mesure que leurs services seront réclamés. — On peut leur rendre à toutes cette justice que, lorsqu'un grand intérêt public a été en question, elles n'ont jamais hésité à y sacrifier leur intérêt particulier. On les a vues pendant la disette offrir de transporter les céréales à des prix aussi réduits que possible ; on les verra de même aujourd'hui s'associer à la grande manifestation nationale en faveur de nos soldats de Crimée.

C. Devina.

Chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

La Compagnie d'Orléans poursuit avec la plus grande activité ses travaux sur la ligne de Poitiers à la Rochelle. — Déjà, dans le parcours de Poitiers à Niort, les ouvrages d'art sont terminés ou sur le point de l'être. — On a achevé le pont sur le Clain, le viaduc de Lusignan et celui de la Crèche. — On espère, grâce à l'état d'avancement où se trouvent aussi les travaux de terrassement, que la pose des rails pourra avoir lieu prochainement, et qu'avant la fin de l'année 1855, on sera en mesure de livrer à la circulation la première section de cette ligne de Poitiers à Niort.

On a également soumis au jury et réglé définitivement les expropriations de terrains qui concernent la ligne dans le département de la Vienne. — Voici le résultat des décisions du jury ; nous plaçons en regard les offres faites par la Compagnie ; on verra qu'il y a une différence assez sensible entre l'offre faite par la Compagnie pour traiter à l'amiable, et celle qu'elle produit devant le jury.

	Affaires traitées amiablement.	Affaires traitées devant le jury	Totaux.	Observations.
Nombre des propriétaires,	163	17	180	Longueur du chemin dans le départ. de la Vienne, 32,440m. Nombre de communes traversées : 9.
Nombre de parcelles acquises,	326	65	391	
Superficies acquises,	54h.07a.21c.	23h.35a.40c.	77h.42a.61c.	
Montant des indemnités,	157,239 89	64,136 55	221,376 44	Compris toutes indemnités de superficie, de sectionnement et tous dommages accessoires.
Prix moyen de l'hectare,	2,907 96	2,746 28	2,859 20	

Longueur du chemin de fer dans le département de la Vienne,	32,480 m.
Nombre des communes traversées.	8
Nombre des communes dont tous les propriétaires ont accepté les offres de la Compagnie,	3
Montant des indemnités offertes devant le jury,	38,025 fr. 89

Montant des indemnités demandées par les propriétaires,	160,858	83
Montant des indemnités allouées par le jury,	64,136	55
Augmentation sur les offres officielles,	26,110	66
Diminution sur les demandes,	96,722	28

C. Devina.

Chemins de fer espagnols.

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre précédent article, le gouvernement espagnol a présenté, dans la séance des cortès du 2 de ce mois, un projet de loi sur les chemins de fer. Des études relatives à diverses lignes sont en outre ordonnées : 1° pour le chemin du Midi, c'est-à-dire de Madrid à l'Andalousie ; 2° un chemin qui doit relier Madrid à la vieille Castille ; 3° un chemin de Saragosse à la frontière française, par la Navarre.

Il semble, malheureusement, que dans ce pays les industriels ne puissent se résoudre à suivre l'impulsion donnée par le gouvernement, soit que les éléments financiers fassent défaut, soit qu'il manque d'hommes pratiques ou par toute autre cause ; mais nous remarquons que diverses concessions précédemment octroyées ont été annulées par décrets royaux pour défaut de cautionnements inutilement réclamés aux concessionnaires, entre autres la ligne de Villasequilla à Toledo, celle de Belmez y Espiel.

La réunion des ingénieurs espagnols et portugais, dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs, s'est effectuée à Elvas le 27 novembre. On sait qu'il s'agit de déterminer le point d'embranchement de la ligne espagnole à la ligne portugaise, entre Badajoz et Campomayor. Le terrain est déjà reconnu, et cet important travail ne peut tarder à recevoir son exécution.

Le chemin de Valence à Jativa sera probablement inauguré dans le courant de ce mois. Un service de diligences étant établi entre ce dernier point et Albacete, le voyage de Madrid à Valence peut maintenant s'effectuer en dix-huit heures.

Dans la nuit du 8 décembre deux trains se sont rencontrés près de Silla, sans qu'on ait eu à déplorer aucun accident grave.

Comme toujours, la Catalogne seule présente quelque amélioration, et les entreprises de chemins de fer de cette industrieuse contrée donnent des preuves de leur persévérance et de leur foi dans cette industrie.

La Compagnie de l'Est fait un appel de fonds pour la continuation de la voie, de Mataro à Arenys del Mar. L'exploitation lucrative de la section de Barcelone à Mataro a permis de distribuer, le 2 courant, un paiement de 4 0/0 à ses actionnaires, pour solde du dividende de la sixième année. Les actions de cette ligne sont toujours bien tenues.

L'entreprise de la ligne du Nord a passé une convention avec celle de Saragosse pour l'exploitation immédiate du tronçon de Moncada à Sabadell.

La ligne du Centre vient d'être solennellement inaugurée dans sa première partie, de Barcelone à Molins del Rey. Cette inauguration a eu lieu le 26 novembre dernier. Les actions de cette ligne sont également bien tenues.

Ed. Malabar.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Grand-Central. — Assemblée le 23 janvier 1855. Prolongements, embranchements, fusions, alliances, etc.

Rouen. — 31 janvier 1855, assemblée. Division des actions. Capitalisation des coupons de fondation. Augmentation de capital. Modifications aux statuts.

Messageries impériales et Services maritimes. — 10 janvier. — Assemblée générale. augmentation du capital ; modifications des statuts. Déposer cinq actions.

APPELS DE FONDS.

Lyon. — 1er janvier. Versement de 50 fr. par action, dont on déduira le coupon de 8 fr. 75 payable à la même époque.

Ouest. — Versement de 100 fr. au 5 janvier.

Graissessac à Béziers. — 18 au 31 janvier 1855, versement de 50 fr. Echange des titres.

Services maritimes des Messageries. — Il est appelé sur les actions de la seconde émission un versement de 1,250 fr. par action, lequel devra être effectué à partir du 2 janvier 1855. Il sera déduit de ce versement les intérêts à 5 0/0 sur le premier paiement de 1,250 fr. déjà effectué, soit 27 fr. 50, ce qui réduira le versement du mois de janvier à 1,222 fr. 50 par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 2 janvier, obligations, intérêts. Premier et deuxième emprunts, 25 fr. ; 1852 et 1854, 7 fr. 50.

1er octobre, 15 f. d'intérêts et 15 fr. dividende, soit 30 fr. Depuis le 15 septembre, dépôt des coupons et titres nominatifs.

Nord. — 1er janvier 1855, paiement de 16 fr. aux actions, 7 fr. 50 aux obligations.

Dépôt des titres depuis le 5 décembre.

Rouen. — Actions, 7 août, 27 fr. 50, dividende; actions de jouissance, 15 fr.

Havre. — 2 octobre. — Dividende de 25 fr.

Est.— 1er novembre, actions anciennes 20 f.; actions nouvelles 4 fr. 75. Obligations de Bâle, 1er octobre, intérêts.

Lyon. — Intérêts; cinquième coupon des obligations, 1er octobre. — 1er janvier, coupon de 8 fr. 75 sur les actions.

Grand-Central. — 2 janvier, actions 5 fr. intérêts.

Ouest.— 2 octobre. Intérêts, 1 coupon 1854, soit 2 0/0, 5 fr. par action.

Ouest (Versailles rive droite). — 2 janvier. Obligations, intérêts.

Midi. — 2 janvier. Actions, intérêts, 5 fr. 85.

Lyon a la Méditerranée. — Actions, 1er octobre, intérêts semestriels. Présenter l'action. — Obligations 5 0/0, 12 50 intérêts.

2 janvier. — Obligations 3 0/0; intérêt 7 50. Marseille, 30 millions. Intérêts, 25 r.

St-Germain. — 2 octobre, 12 fr. 50 actions.

Chemins du Midi. — 2 janvier, intérêts, 5 fr. 85.

Caen a Cherbourg. — 2 janvier, intérêts 5 fr. 60 par action, deuxième semestre 1854.

Graissessac a Béziers. — 5 octobre, intérêts à 4 0/0.

Genève. — 2 janvier. — Intérêts 5 fr.

Charleroi a Erquelines. — 1er janvier, 2e semestre d'intérêts, 16 fr. 875 1/2 par action.

Anvers a Rotterdam. — 1 octobre, intérêts

Central de l'Italie. — 1er octobre, intérêts.

Francfort a Hambourg. 1er octobre, intérêts 3 0/0, soit 1 sh. 2 ponce par action.

Crédit foncier. — 2 janvier. Distribution de 6 fr. 25 pour le semestre juillet-décembre 1854.

Banque de France. — 2 janvier, deuxième semestre, 82 fr. dividende.

Crédit mobilier. — 2 janvier, 25 fr. en à-compte sur les bénéfices de 1854.

Services maritimes des messageries. — Il sera payé aux actions anciennes, à partir du 2 janvier prochain, un premier à-compte de 300 fr. sur les bénéfices de l'exercice 1854.

Comptoir national d'escompte. — 1er août deuxième dividende, 4 1/5 0/0, soit 21 fr. par action.

2 janvier, 22 fr. dividende, premier semestre 1854-55.

Compagnie civile des Mines de la Loire. — 7 décembre, troisième trimestre 1854, dividende 12 fr. 50

Compagnie des Eaux. — 1er janvier, intérêts 4 0/0.

Palais de l'Industrie. — 20 octobre, intérêts 2 fr. par action.

Gaz d'Amiens. — Dividende provisoire de 25 fr., 1er octobre.

AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — 2 janvier, remboursement des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 12 décembre.

Est. — Remboursement, depuis le 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

Grand-Central. — 1er janvier. Remboursement des obligations sorties au tirage du 5 décembre.

Rouen. — 1er décembre, remboursement des obligations 1847 et 1849 sorties au tirage du 24 novembre.

Lyon a la Méditerranée. — Cinquième tirage; remboursement, à partir du 2 janvier, des numéros sortis le 13 décembre.

ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — 15 décembre, échange des titres libérés de la dernière émission de 1854, contre des *obligations définitives*.

Graissessac a Béziers. — Echange des titres nominatifs contre des titres définitifs en même temps que le versement. — 18 au 31 janvier.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Chemin de fer et houillères de Portes et Sénéchas. — Émission de 24,000 parts libérées à 300 fr. Souscription chez MM. Mirès et Ce, 85, rue Richelieu.

Paris a Rouen. — Souscription à 10,000 obligations restant de l'emprunt de 18 millions émis le 25 février 1854.

C. Devina.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES		DATES de la SEMAINE	1853			1854			DIFFERENCE par kilomètre sur 1853	
			Kilomètr. exploités.	RECETTES		Kilomètr. exploités.	RECETTES			
				brutes	par kil.		brutes	par kil.	en plus	en moins.
									0/0	0/0
ORLÉANS		17—23 déc.	1116	749,366	671	1158	843,792	729	8.4	»
NORD		17—23 —	710	626,244	882	716	760,322	1,071	21.4	»
ROUEN		17—23 —	138	183,286	1,328	138	195,015	1,413	6.4	»
HAVRE		17—23 —	91	87,352	959	91	80,349	883	»	7.8
EST		17—23 —	783	497,774	635	847	720,522	850	33.8	»
LYON		17—23 —	383	347,345	906	507	658,705	1,299	43.3	»
OUEST	Ouest	18—24 —	124	76,127	614	212	123,604	583	»	5.0
	Versailles r. d.	18—24 —	23	13,819	601	23	15,611	679	13.0	»
	Versailles r. g.	18—24 —	17	8,439	496	17	10,278	605	22.0	»
MÉDITERRANÉE (1)		10—16 —	294	182,701	621	294	208,387	709	14.0	»
— VALENCE		10—16 —	»	»	»	125	81,232	649	»	»
GRAND-CENTRAL		10—16 —	150	159,721	1,064	150	187,551	1,250	17.4	»

(1) Ancien réseau.

Chemins de fer étrangers.

Il résulte du rapport des directeurs de la Compagnie du chemin de fer de la Flandre occidentale, que le gouvernement belge a exécuté pour l'année 1851 les obligations du contrat signé le 28 janvier 1852, qui accordait un minimum d'intérêt sur la ligne de Courtrai à Poperinghe. Une convention a été conclue avec MM. Brugman pour faire le capital nécessaire à la construction de la ligne d'Ingelmunster à Thielt et à Deynze, et les travaux se poursuivent avec la plus grande activité. Le tronçon d'Ingelmunster à Thielt a pu être livré à la circulation le 2 décembre. La ligne sera terminée jusqu'à Deynze pour l'automne de l'année prochaine.

Les recettes du semestre échu au 30 juin dernier s'élèvent à 12,845 l., les dépenses à 9,849 l; bénéfice net, 2,996 l. — Avec cette somme les directeurs proposent de payer un dividende de 2 sh. par action.

Sur la ligne de Bruges à Courtrai, les recettes ont été de 214,809 fr., c'est-à-dire qu'elles ont dépassé de 13,649 fr. celles de la période correspondante de l'année antérieure. Le gouvernement belge est redevable à la Compagnie pour ce temps de 34,192 fr. La ligne de Courtrai à Poperinghe a donné pendant le premier semestre de 1854 un bénéfice net de 25,901 fr.

Pour cette partie de la ligne, le gouvernement doit 82.264 fr., sur lesquels ses agents offrent d'en payer 75,000.

On lit dans la *Gazette de Cologne* :

« M. Vander Kun, inspecteur général du Waterstaat, en Hollande, a parcouru la section du chemin de fer hollando-belge, comprise entre Oddenbosch et Zevenbergen, et a autorisé la mise en exploitation de cette nouvelle section à partir du 23 courant.

» M. Vander Kun a procédé également aux épreuves du pont tournant construit sur la Marck. Ce pont, qui a plus de 21 mètres d'ouverture, a parfaitement subi les essais de rigueur.

» Par suite de l'ouverture de la ligne jusqu'à Zevenbergen, le trajet d'Anvers à Rotterdam se fera en moins de cinq heures, et le parcours en voiture de Zevenberren au Moerdyck sera réduit à cinquante minutes au lieu de deux heures et demie. »

On écrit de Cologne à la *Gazette d'Augsbourg* :

« L'assemblée générale des membres de la Société du chemin de fer rhénan a décidé, le 20 décembre, qu'on émettrait pour 1 million de nouvelles actions, et que, sur ce chiffre, 250,000 thalers seraient destinés à la construction d'un pont fixe sur le Rhin. »

On écrit de Londres, 23 décembre :

« M. Peto, associé de la maison Brassey et Beth, qui a entrepris la construction d'un chemin de fer en Crimée, et membre du parlement pour Norwich, a donné sa démission de la Chambre, en vertu de l'acte qui interdit à un représentant d'être partie dans un contrat d'affaires avec le gouvernement. Cette retraite volontaire, prise avant tout avis, a valu à l'honorable M. Peto les félicitations les plus vives de ses collègues et surtout des membres de l'opposition, d'autant plus que M. Peto a entrepris la construction du chemin de fer de Balaklava sans vouloir y trouver aucun bénéfice. Le 22e acte du roi Georges III, c. 45, commine une amende de 500 liv. pour chaque jour où il siégerait à la Chambre, contre le membre qui aurait accepté une part d'intérêt dans les affaires de l'État. »

On remarque un redoublement d'activité sur la ligne de jonction du chemin de fer de la frontière de France à Saint-Quentin. La section d'Erquelinnes à Maubeuge sera terminée d'ici à quelques jours et livrée aux voyageurs dans la première quinzaine de janvier.

De Maubeuge à Saint-Quentin les travaux se développent en trois ateliers comprenant chacun plusieurs centaines d'ouvriers. L'un de ces ateliers est occupé à ouvrir une tranchée près de Saint-Quentin. Ce travail présente un intérêt particulier. Il n'est interrompu ni par le plus mauvais temps, ni même par la nuit, grâce aux manteaux et aux chapeaux en caoutchouc qui protégent les travailleurs, et aux réverbères électriques qui, la nuit venue, remplacent pour eux la clarté du jour.

L'activité déployée en ce moment pour l'achèvement de cette ligne importante ne permet pas de douter que la Compagnie du Nord n'ait la ferme volonté de la livrer à la circulation, ainsi qu'elle en a pris l'engagement formel, pour le 1er mai prochain.

(*Journal de Charleroi.*)

Le *Journal de Charleroi* donne encore les détails suivants sur une affaire qui préoccupe beaucoup l'industrie métallurgique :

« Ce n'est pas de 25,000 tonnes de rails, mais de 45,000, que la Compagnie du Nord sollicitait l'entrée en France avec réduction de droits. Cette Compagnie n'a obtenu qu'une partie de ce qu'elle désirait. Les maîtres de forges du Nord se sont réunis et ont représenté que cette fourniture ne devant être faite que successivement en l'espace de trois ans, ils étaient en mesure de s'en charger, et qu'il n'y avait pas nécessité alors de recourir à l'étranger. Le gouvernement français s'est rendu à cette observation et a seulement autorisé l'entrée au droit réduit de 5 fr. 50, de 8,000 tonnes dont la Compagnie du Nord avait un besoin immédiat, par suite de l'inexécution d'un engagement contracté envers elle par l'usine de Denain.

» La Compagnie du Nord s'est adressée pour ces rails à l'Angleterre.

» Nous croyons que ce que le gouvernement français a accordé à la Compagnie du Nord, il l'a également accordé aux Compagnies du Midi, mises dans le même cas par l'impuissance des forges françaises. »

ACTES OFFICIELS.

Corps législatif.

SÉANCE DU MERCREDI 27 DÉCEMBRE 1854.

Présidence de M. le comte de Morny.

Projet de loi portant autorisation, pour le ministre des finances, d'emprunter une somme de 500 millions de francs, précédé du décret de présentation et de l'exposé des motifs, transmis, sur les ordres de l'Empereur, par le ministre d'État, au président du Corps législatif.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Sera envoyé au Corps législatif, par notre ministre d'État, le projet de loi délibéré en conseil d'État et portant autorisation au ministre des finances d'emprunter une somme de 500 millions de francs.

Art. 2. MM. de Parieu, président de section; Boinvilliers et Vuitry, conseillers d'État, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'État est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 27 décembre 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre d'État,

ACHILLE FOULD.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs, lorsque, au commencement de cette année, la France a dû s'engager dans une guerre qu'exigeaient la défense d'une puissance amie et le maintien de l'équilibre européen, le gouvernement est venu vous demander tout à la fois l'appui matériel nécessaire pour soutenir une grande lutte, et le concours moral qui devait résulter pour lui de l'assentiment du pays exprimé par votre organe.

Vous avez noblement répondu à son appel en votant unanimement un emprunt proportionné aux besoins et aux prévisions du moment.

Les ressources obtenues par ce moyen ont été consacrées au but pour lequel vous les aviez créées.

Le produit de l'émission de rentes autorisée par votre délibération du 7 mars a été même plus qu'absorbé par le développement donné à nos forces de terre et de mer, et par les dépenses d'une guerre portée sur des plages lointaines, encore inconnues au plus vaste essort de nos armes.

Le courage de nos soldats et de leurs alliés a ajouté des pages nouvelles au livre de nos victoires.

Contre un ennemi depuis longtemps préparé à la lutte et attaqué au cœur même de sa puissance, dans la mer Noire, les plus glorieux faits d'armes n'ont pas encore terminé la guerre.

Des efforts persévérants sont imposés aux deux grandes puissances de l'Occident, si elles veulent obtenir le triomphe nécessaire à l'accomplissement de leur but, au rétablissement solide et définitif de la paix européenne.

Ces efforts généreux pour le succès d'une grande cause, le gouvernement de l'Empereur les attend avec confiance de votre patriotisme.

Prenant en considération les dépenses déjà accomplies, et les éventualités militaires de l'année 1855, il vous demande de porter à 500 millions les produits à réaliser par un emprunt nouveau. Il ne faut pas des ressources moindres pour entretenir en Orient une armée nombreuse et faire face à toutes les nécessités de la lutte.

Vous penserez sans doute, comme nous, que les dépenses de la guerre d'Orient doivent être surtout demandées à l'emprunt. Quels que puissent être les sacrifices présents imposés par les circonstances, le gouvernement de l'Empereur, en arrêtant une ambition qui devait chaque jour se fortifier et s'accroître, épargne à un prochain avenir des sacrifices qui, nous en sommes convaincus, eussent été plus grands encore.

Tout en vous demandant, dans la loi nouvelle, la latitude d'exécution que vous lui avez accordée dans l'opération précédente, l'Empereur n'a pas hésité à vous dire d'avance sa pensée sur le mode à ses yeux le plus opportun et qui a été pratiqué récemment avec trop de succès pour n'être pas tenté de nouveau.

Le mode d'emprunt par souscription nationale était, lors de votre dernière session, inconnu ou oublié. Il a été justifié en France par une éclatante expérience et imité déjà au dehors.

Sans exclure aucun autre mode, le gouvernement a tenu à vous manifester d'avance le sens dans lequel il entend user de la faculté dont vous l'investirez sans doute, en reproduisant les termes du projet accueilli par vous dans votre dernière session.

En votant patriotiquement les ressources que

le gouvernement vous demande, vous apprendrez, Messieurs, à nos ennemis comme à nos alliés, vous apprendrez à l'Europe, dont les sympathies nous accompagnent, la ferme résolution du gouvernement et du peuple français de poursuivre avec énergie la guerre qu'ils ont entreprise.

Et notre patiente, notre héroïque armée, déjà fière des témoignages de reconnaissance d'une nation amie, et hautement récompensée par les éloges de l'Empereur, recevra aussi du Corps législatif de France ces encouragements qui portent avec eux les moyens de continuer et de faire fructifier la victoire.

Signé : Esquirou de Parieu, *président de la section des finances du conseil d'Etat,*
Ad. Vuitry,
E. Boinvilliers.

Certifié conforme :

Le maître des requêtes, secrétaire général du conseil d'Etat,
F. Boilay.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 28 DÉCEMBRE 1854.

Rapport fait par la commission chargée d'examiner le projet de loi portant autorisation, pour le ministre des finances, d'emprunter une somme de 500 millions de francs, par M. le comte de Morny, député au Corps législatif.

Messieurs,

Votre commission, pour obéir aux sentiments que vous lui avez manifestés, s'est immédiatement réunie; elle me charge à l'unanimité de vous proposer l'adoption du projet de loi qui accorde au gouvernement l'autorisation de contracter un emprunt de 500 millions, et qui lui laisse une entière liberté sur le choix du mode de l'emprunt.

Votre commission souhaite que les ennemis de la France sachent bien que l'Empereur trouvera tous les cœurs déterminés, et que les mandataires du pays, fidèles interprètes de ses sentiments, sont prêts à voter tous les hommes et tout l'argent qui leur seront demandés, et ne reculeront devant aucun sacrifice. (Marques unanimes d'assentiment.)

Cette guerre, aucun désir de conquête, aucune ambition personnelle de la part du chef de l'Etat ne l'a fait entreprendre; les intérêts permanents de la France, toutes les traditions de sa politique lui commandaient de protéger un Etat faible contre une injuste agression. L'Empereur a fait les plus sincères efforts pour concilier ce devoir avec le maintien de la paix. La Russie ne lui a répondu que par une aveugle obstination; mais, grâce à la sagesse de notre Souverain, à sa politique loyale, désintéressée, généreuse, la France, qui, il y a peu de temps encore, inquiétait l'Europe par ses agitations révolutionnaires, à la sainte-alliance autrefois dirigée contre elle, a vu succéder une alliance bien plus sainte, parce qu'elle est plus juste, contre la Russie. (Très-vif assentiment.)

L'emprunt qui vous est proposé a paru à votre commission le mode le plus légitime pour faire face aux charges de la guerre. Il utilise les épargnes et les capitaux disponibles; les fonds employés par l'Etat ne tardent pas à rentrer dans la circulation générale et à reconstituer le capital du pays.

Si le chiffre de cet emprunt est plus élevé que celui de l'année dernière, les circonstances dans lesquelles il est contracté nous semblent plus favorables. Les esprits étaient alors moins familiarisés avec l'idée de la guerre. Aujourd'hui, selon les justes paroles de l'Empereur, si elle fait palpiter les cœurs, elle n'effraie plus les intérêts. — Alors, l'adhésion de l'Allemagne à la politique des puissances occidentales était douteuse; elle est aujourd'hui une certitude.

Nous sommes convaincus que cet emprunt sera couvert avec encore plus d'élan et de juste confiance que le premier.

La destination de cet emprunt sera d'ailleurs le plus puissant mobile de sa souscription. Il s'agit de pousser cette grande guerre avec toute la vigueur dont la France est capable, et qui doit en assurer le succès. Il s'agit d'alléger les souffrances de notre vaillante armée d'Orient, et de permettre à l'Empereur de continuer les soins dont sa prévoyante sollicitude a entouré ses soldats. (Nouvelles marques d'approbation.)

Le parlement anglais, réuni avant nous, a eu l'avantage de nous devancer dans l'expression de ses sympathies pour nos armées de terre et de mer. Votre commission a enregistré avec bonheur le désir unanime de vos bureaux, de répondre à cette amicale démonstration, et d'adresser à l'armée et à la flotte anglaises et à leurs illustres chefs les chaleureux remercîments du Corps législatif, et ses témoignages de vive admiration pour le courage inébranlable dont ils ont fait preuve. (Applaudissements unanimes et longtemps prolongés.)

Quant à nos valeureux soldats, qui partagent leurs dangers et leur gloire, ils ont fait leur devoir; ils ont bien mérité de la patrie; la France en est fière, et elle est heureuse de les voir sceller ainsi une alliance qui devient la garantie la plus précieuse de la civilisation et le gage le plus certain d'un paix durable. (Explosion nouvelle de chaleureuse acclamations.)

Projet de loi portant autorisation, pour le ministre des finances, d'emprunter une somme de 500 millions de francs.

Art 1er. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes nécessaire pour produire, au taux de la négociation, un capital de 500 millions.

Ces rentes pourront être aliénées de la manière, dans le fonds, au taux et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du Trésor avec la facilité des négociations.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées en vertu de l'autorisation qui précède sera ajouté à la dotation de la caisse d'amortissement.

Art. 2. Les produits de l'emprunt seront affectés, à titre de ressource extraordinaire, aux besoins de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat dans sa séance du 27 décembre 1854.

Le président du conseil d'Etat,
J. Baroche.

PARTIE TECHNIQUE.

Compte-rendu des séances de la Société des ingénieurs de chemins de fer de Berlin.

I. — *Signaux.*

La communication à établir entre le personnel du train, les voyageurs et le mécanicien, a été l'objet de longues études, qui jusqu'à présent n'ont pas conduit à une solution directe et d'une application générale; elle vient d'être examinée par la Société des ingénieurs de chemins de fer de Berlin, à laquelle on avait soumis une proposition, faite antérieurement aussi en Angleterre, de remplacer les drapeaux par une cloche placée sur le tender et mue par une corde étendue sur le train, afin qu'elle soit à l'usage de tout le personnel.

En second lieu on donne la description d'un télégraphe électro-magnétique placé sur le train. Dans le wagon à bagages se trouve une batterie électrique dont le courant est conduit à travers tout le convoi au moyen des chaînes de sûreté et des crochets des wagons, et qui sont entourés de laiton. Tant que le courant a lieu l'aiguille aimantée est attirée afin de retenir une cloche. Dès que le courant est interrompu l'aiguille se détache, la cloche se balance et sonne. Cette interruption se fait au moyen de leviers adaptés à chaque siége de conducteur. Cette disposition a été essayée sur le chemin de fer de la Thuringe; on l'a reconnue bonne; mais pendant l'orage la cloche n'a pas sonné assez fort.

II. — *Rupture d'essieux.*

Un membre de la Société fait connaître les circonstances qui ont accompagné la rupture d'un essieu en acier sur le chemin de fer de Magdebourg à Leipzick. Cet essieu avait les fusées et les portées de calage tournées, sans congés, et présentait des plans de rupture nettement définis. L'accident a eu lieu après le passage d'un évitement, où le tendeur de la voiture à six roues à laquelle l'essieu appartenait s'est brisé. L'essieu était placé devant et muni du frein. La rupture s'est faite immédiatement derrière les portées de calage; elle a été complète; les fusées avec leurs roues sont restées dans les coussinets; le morceau du milieu est tombé entre les rails; la voiture a déraillé. La vitesse du train ne pouvait pas être considérable, attendu qu'on avait à peine quitté la gare. Le membre est d'avis que le froid intense qui a régné le jour de l'accident a contribué beaucoup à la rupture; il indique, pour constater les commencements de rupture, un procédé qui consiste à examiner les fusées avec des verres grossissants. Après l'enlèvement des roues on polit les fusées et les portées de calage, et la loupe fait voir les fentes les plus fines. Ce procédé est très sûr, mais il exige, à chaque vérification, l'enlèvement, toujours très dispendieux, des roues.

III. — *Télégraphie électrique.*

Un membre fixe l'attention de la Société sur le mode actuel d'isolement et de tension des fils électriques qui laisse encore beaucoup à désirer.

En Angleterre, cet isolement est souvent très imparfait. On tire le fil, sur une distance de près d'un kilomètre, dans des anneaux de

porcelaine ou de grès, qui sont attachés à une latte clouée au poteau du télégraphe. Le fil est tendu au moyen d'un appareil à tambour. La pluie et la neige mouillée humectent les surfaces isolantes et ouvrent, par dessus les isolateurs, un chemin à l'électricité dans la terre. Cet inconvénient se remarque même dans des temps humides et des brouillards épais.

En Amérique on s'est servi, dans le principe déjà, d'une méthode d'isolement plus perfectionnée, par l'emploi des isolateurs en forme de cloche. Ces cloches, en porcelaine, verre ou grès, fixées aux poteaux, portent le fil sur un crochet en fer, mastiqué dans la cloche du côté extérieur. L'intérieur de cette cloche est toujours sec, et l'isolement du fer est assuré pendant les temps humides. Mais les appareils de tension ne sont pas plus isolés en Amérique qu'en Angleterre.

Sur le continent européen on a adopté, à de rares exceptions près, l'isolement américain au moyen de cloches, mais en le modifiant dans les détails d'exécution. Pendant très longtemps on n'a établi des lignes qu'à un seul fil, tout au plus avec deux, et on n'a pas senti la nécessité d'y appliquer des appareils de tension, dont le but est d'empêcher le rapprochement des divers fils d'un seul et même poteau. On s'est contenté d'attacher le fil conducteur aux cloches ou chapeaux au moyen de petits fils de fer.

Le télégraphe de l'Etat en Prusse paraît, sous ce rapport, être le mieux exécuté : la cloche est mastiquée avec du soufre sur un appui en fer qui est attaché au poteau ; le fil télégraphique repose sur une entaille faite dans la cloche.

Les appareils de tension ne sont usités que dans les cas exceptionnels : à l'extrémité des lignes et aux endroits où des fils télégraphiques sont placés en grand nombre les uns à côté des autres. L'expérience a suffisamment prouvé que ce système ne serait plus applicable, si un grand développement de la télégraphie exigeait la multiplication des fils.

La différence de longueur des fils, résultat de la dilatation en été et en hiver, est souvent très considérable. Dès que le fil ne peut pas être tendu avec facilité, il faut lui donner en été un excédant de longueur, afin qu'en hiver il ne se rompe pas par l'effet de la contraction. Les fils s'allongent petit à petit, le métal perd de son élasticité et ne rentre plus dans ses dimensions primitives, l'effet de la tension une fois passé. Comme les fils ne sont pas fixés sur une grande étendue, les flèches de flexion peuvent devenir inégales; on n'est plus alors dans le cas d'éviter que plusieurs fils attachés à un seul et même poteau ne se touchent quand ils se trouvent ballottés par les temps orageux, et qu'ils ne brouillent ainsi les dépêches. Si on voulait écarter les fils, au point que leur contact ne puisse plus avoir lieu, même dans les circonstances les plus défavorables, alors il faudrait rapprocher les poteaux.

L'absence des poulies de serrage intermédiaires offre encore ce grand inconvénient, que la tension des fils et les réparations deviennent très difficiles. Si, dans une ligne avec poulies de serrage, comme sur les chemins de fer français, le fil s'est rompu, on n'a qu'à le sortir de la poulie, rattacher les deux bouts et tendre le fil de nouveau. Si le fil est tendu sur une grande étendue, il agit, en cas de rupture, comme par contraction, et il brise tous les chapeaux dont les fils résistent à cette action de ressort. La réunion et l'attache des bouts de fils deviennent très dispendieuses, et peuvent occasionner une interruption dans le service, attendu que le fil rompu touche les autres fils et détourne le courant.

Un autre inconvénient, dit le membre, se présente quand on cherche à tendre les fils : les chapeaux d'isolement ne peuvent pas servir, attendu que dans ce cas le fil ne peut être porté que par les têtes, afin qu'il y glisse quand on le serre ; le point d'attache du fil est très éloigné du point d'attache du crochet ; le fil agit donc avec un grand bras de levier, et recourbe ou détache souvent les crochets. La fragilité de la porcelaine est, sans contredit, le plus grand inconvénient; le masticage au moyen du soufre la fait éclater très souvent ; il est vrai que cela n'arrive qu'après quelques années; mais il résulte de là que la porcelaine ne peut pas résister à une pression constante. La rupture des rebords de l'entaille dans laquelle repose le fil est plus fréquente encore que celle des chapeaux. Ce fait peut avoir sa cause dans la torsion des poteaux ou dans les fissures que le fil produit par le frottement dans le vernis de la porcelaine. La congélation de la neige tombée dans ces entailles peut aussi occasionner la rupture ; on a cherché à y remédier en posant les chapeaux simplement sur les crochets ; mais ils peuvent alors facilement tomber ou être enlevés.

Pour obvier à tous ces inconvénients, le membre propose de soustraire les chapeaux en porcelaine à toutes les influences extérieures, en les enveloppant dans un moule en fonte. Ce moule ou cette cloche en fonte reçoit la partie cylindrique du chapeau isolateur, mastiqué avec du soufre ou un mélange de limaille de fer et de plâtre. Dans l'intérieur de la cloche en porcelaine on scelle un crochet en fer qui porte le fil conducteur ; du côté extérieur, le moule en fonte est muni d'une patte qui est attachée par trois vis au poteau télégraphique ; cet isolement est complet ; la cloche en porcelaine reste sèche dans l'intérieur et elle est encore garantie extérieurement par le moule contre la pluie. Dans les essais qu'on a faits de ce système, on n'a pas encore remarqué une seule rupture de la cloche en porcelaine ; elle ne pourra, du reste, guère arriver, attendu que deux pressions égales agissent sur cet appareil. Ce mode d'attache est plus solide, plus facile, et le bras de levier qui supporte le fil est plus court.

On avait cherché à émailler les cloches en fonte, mais cet émail n'est pas durable et ne peut pas remplacer la cloche en porcelaine.

IV. — *Sifflet à vapeur.*

Un membre apporte à la Société l'expression de la plainte de plusieurs administrations de chemins de fer contre les fabriques riveraines des railways qui se servent, pour leurs signaux, du sifflet à vapeur dont le bruit, se confondant avec le sifflet des locomotives, peut mettre ainsi le trouble dans l'exploitation du chemin. Ces plaintes ont été portées également devant l'autorité supérieure, qui fait examiner s'il y a lieu de prononcer la suppression du sifflet à vapeur des fabriques. La Société des ingénieurs partage cet avis, et demande que le sifflet des locomotives puisse seul être entendu et que celui des fabriques soit remplacé par une cloche.

V. — *Encombrement de la voie des chemins de fer par la neige.*

Un membre demande la parole pour exposer ses idées sur les moyens employés dans le but de garantir la voie des chemins de fer des encombrements par la neige. Il croit que les haies et les palissades n'atteignent leur but que d'une manière très imparfaite; et qu'il importe, avant tout, de connaître la distance à laquelle ces préservatifs doivent être placés. En les rapprochant trop des bords de la ligne, ils sont plutôt nuisibles qu'utiles. La hauteur et la densité des haies n'ont jamais fait l'objet d'un examen très approfondi ; des haies, avec des intervalles, donnent souvent de meilleurs résultats que des haies plus denses, plus rapprochées. Ces mêmes observations ont été faites dans les dunes de la mer de l'Est.

Le membre est d'avis que les expériences sur l'emploi des haies et des palissades contre la neige sont beaucoup trop incomplètes, et que dans la plupart des cas on ferait mieux de s'abstenir de pareilles dispositions.

Un autre membre décrit les palissades de son chemin de fer, qui se composent de traverses mises au rebut ; ils sont très serrés et ont rendu de grands services.

La séance est terminée par des discussions d'administration intérieure. La délibération suivante, dont je rendrai également compte, est consacrée à l'examen d'une nouvelle machine à vapeur et à l'exposé des mesures préventives contre les accidents sur les chemins de fer.

EMILE WITH.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 17 novembre 1854.

Présidence de M. VUIGNER.

M. LE PRÉSIDENT invite M. Grenier, membre de la Société, à vouloir bien communiquer les renseignements qui doivent compléter le mémoire dont il a donné lecture à la dernière séance.

M. GRENIER n'ayant pas encore terminé la statistique des accidents sur les chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique, remet seulement aujourd'hui un tableau renfermant quelques prix de main-d'œuvre et de matériaux pour répondre à la question qui lui a été faite à la dernière séance.

Il ajoute au sujet des roues en fonte, qu'on les faisait primitivement évidées, mais que les rayons cassaient, et que maintenant on les fait pleines.

M. GRENIER fait observer que si les travaux sont peu coûteux en Amérique, malgré le prix élevé de la main-d'œuvre, cela vient de ce que dans l'établissement des voies de fer, on ne craint pas d'employer des courbes d'un petit rayon et de fortes pentes et rampes ; que le prix très-bas du mètre cube de maçonnerie s'explique en ce que cette maçonnerie est beaucoup moins bien soignée qu'elle ne l'est habituellement en France, et par suite beaucoup plus vite faite. M. Grenier cite un souterrain qui n'a coûté que le quart de ce qu'il aurait coûté en France, cela doit être attribué à ce que le terrain offrait de grandes facilités.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le mémoire de MM. Molinos et de Dion sur le choix à faire des divers systèmes de ponts.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que la discussion doit être ouverte sur les ponts en arcs à plusieurs arches.

M. MOLINOS, dans ce cas, préfère les poutres droites aux arcs. Selon lui, on doit admettre en principe que les arches doivent être indispensables; de là, la nécessité pour les ponts en arc que les piles fassent culées. Si les piles sont basses, la chose est possible; mais pour des viaducs élevés, on peut être conduit à des constructions extrêmement coûteuses, sinon impossibles.

On a fait, il est vrai, des ponts en arc dont les arches sont solidaires et dans lesquels les piles ne supportent plus que des pressions verticales; le pont des Arts en est un exemple; mais il résulte de cette disposition que les vibrations prennent une grande amplitude par suite de la longueur du pont. C'est un inconvénient qui ne peut être atténué quo lorsque le pont est très lourd.

On fait observer que le pont des Arts ne peut pas être cité pour modèle, attendu qu'il présente des défauts dans les assemblages qui ont dû être la cause de son mauvais service.

On fait remarquer également que dans un pont en fonte pour chemin de fer, les inégalités de surcharge ne peuvent donner lieu à des composantes horizontales qui soient à craindre.

M. MOLINOS est d'un avis contraire; suivant lui, la surcharge d'un convoi peut être triple du poids d'une travée, si l'on considère que pour une portée de 30 mètres, par exemple on peut établir un pont ne pesant que 12 à 1,500 kilogrammes par mètre de simple voie.

On ne voit pas la nécessité que dans un pont en arc en fonte bien établi, de cinq travées, par exemple, les piles fassent culée, parce qu'on ne voit pas dans les circonstances ordinaires de possibilité de la destruction d'une travée isolée. Il semble, d'ailleurs, que les ponts à poutres droites fatiguent autant les piles que les ponts en arc.

M. MOLINOS ne pense pas ainsi, par la raison que, au lieu de poussées qu'exercent les arcs, les poutres droites n'agissent sur les piles que par frottement, glissement ou roulement; les piles ne sont, dans ce cas, que des supports verticaux.

Il appelle l'attention sur la très-grande influence do la forme de l'arc, eu égard aux effets de la dilatation. C'est à quoi M. Oudry a eu égard dans son système de pont; il donne à la clef une très-faible épaisseur, de façon que lorsque l'arc s'allonge par l'effet de la dilatation, il s'élève, sa courbure change, sa flèche augmente; sans cette précaution, on a, ainsi que l'indique le calcul, des composantes horizontales énormes dont il bien difficile d'apprécier l'effet destructeur sur les maçonneries. L'appréciation de ces effets de la dilatation des arcs qui ne peuvent changer de forme en raison de leur disposition, est très-complexe et paraît à M. Molinos une question très-difficile.

On cite, à propos de la dilatation des arcs en fonte, ce qui s'est passé au pont du Carrousel quand on en fit l'épreuve; on trouva que sous la charge d'épreuve les arcs d'un côté s'étaient relevés loin de s'abaisser, à cause de leur exposition au soleil; les arcs du milieu, abrités, n'avaient pas bougé; le phénomène se produisit inversement par une autre exposition aux rayons du soleil. Précisément à cause de ces effets de dilatation, on croit qu'il convient de faire des ponts élastiques, susceptibles de changer aisément de forme, et non des ponts d'une rigidité complète, comme sont ceux formés de voussoirs bien reliés. Sans cette condition d'élasticité, il semble qu'il doit y avoir des actions et réactions très fâcheuses sur la fonte. Le système du pont du Carrousel semble offrir cet avantage d'être doué d'élasticité. Les charges et les vibrations ne peuvent nuire à un système élastique; on voit, au contraire, à tout instant qu'il y a destruction des ouvrages quand il y a rigidité. On est d'avis, toutefois, qu'il est prudent de mettre sur les ponts une forte couche de ballast, pour en accroître la masse et éviter, autant que possible, les effets des vibrations.

Quant à la nécessité des piles formant culées, on demande quelles sont les chances d'accidents auxquelles ces ponts peuvent être exposés; quels sont les ponts qui sont tombés par suite de la rupture d'un arc. L'exemple du pont d'Asnière paraît trop rare pour que, en vue de pareils événements, on s'astreigne toujours, pour tous les ponts, à de dépenses très onéreuses.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

(La suite au prochain numéro.)

Forges.

SAINT-DIZIER. — 21 décembre.

La fonte pour affinage a obtenu pour divers marchés une amélioration sensible qu'on ne peut guère attribuer qu'à la condition d'une prompte fourniture. Cette hausse est d'autant plus à remarquer, qu'elle vient lorsque nous touchons au terme de janvier, qui est regardé par le plus grand nombre comme l'époque de l'ère de la baisse. Les marchés dont nous parlons sont assez importants et se sont faits à 152 fr. 50 et 155 fr.

Fonte pour moulage, sans modification à 185 fr. le n° 1, à Saint-Dizier.

La demande des fers est toujours très bonne; les laminoirs marchent à pleins trains, presque tous les marteaux battent dans les usines à fers battus; leurs prix sont absolument les mêmes.

PARIS.

Les prix des fers se soutiennent facilement à l'ancien cours, 330 fr. ceux de fontes au coke, 340 fr. ceux de fonte au bois, à l'entrepôt. On sait que les demandes à l'usine se traitent à 10 fr. de moins à rendre en gare. La question des prix, à partir du 1er janvier prochain, s'agite près de quelques acheteurs qui remettent à plus tard leurs commandes dans la prévision d'une baisse.

Les fils de fer au bois sont bien tenus : première qualité, 4 fr. 25 à 4 fr. 30; 20 c. de moins pour les recuits. Le tarif des pointes reste encore à 43 fr. le n° 20, 44 fr. le n° 19, 46 fr. le n° 18, 77 fr. 50 le n° 17, 49 fr. le n° 16, 50 f. 50 le n° 15, 53 fr. le n° 14.

Chaque semaine est marquée par une augmentation nouvelle sur le fret; il est aujourd'hui, de Sunderland pour Rouen, de 20 fr. 80 et 20 fr. 85 par 1,000 kil.; ce qui donne prétention à une hausse aux prix de 205 fr. pour la fonte française, 210 fr. la fonte d'Ecosse.

Cuivre. — Cet article n'éprouve toujours pas de changement sur la place de Londres. A Hambourg, les affaires sont nulles et les prix au même taux.

Il n'existe à Paris, comme nous l'avons dit dans notre précédent bulletin, qu'un assez faible approvisionnement de cuivre anglais coté 315 et 320 fr. par 100 kil. Le laminé jaune vaut 320 fr., le rouge, 345 350 fr.; demande faible.

Marseille cote le cuivre de Caronte 305 fr.; les autres sortes sans variation.

Les prix de Nantes n'ont pas bougé.

Les derniers avis de Santiago (Chili) cotent le cuivre 19 piastres 7 réaux, à 20 piastres 7 réaux le quintal à bord, suivant la qualité. La France n'entre pour rien dans l'exportation de ce produit, qui s'enlève en petites parties pour l'Angleterre, les Etats-Unis et l'Allemagne.

Etain. — Le marché reste calme à 66 fl. 1/2 et 67 fl. à Rotterdam.

Nos avis de Londres nous indiquent les prix que nous avons donnés samedi dernier, en faisant remarquer moins d'activité dans la vente.

Cours à Paris :

Etain anglais, 300 305 fr.; Banca, 305 310 f.; Détroits, 300 305 fr.

Plomb. — On nous mande de Londres que la vente de ce métal est très languissante et qu'il existe une tendance à la baisse.

Les prix de Marseille sont fermes à 52 fr. 50.

La cote de Paris ne diffère pas de celle que nous avons publiée il y a huit jours; le laminé est recherché à 75 fr.

Zinc. — Nous recevons de Hambourg avis que la demande est devenue plus animée, mais que les cours n'ont rien gagné à 15 mb. 15. 1.

Les prix sur la place de Paris sont par continuation de 67 fr. le zinc brut, 73 fr. Vieille-Montagne, 80 fr. le laminé.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 17 décembre :

Même cote : numéros mélangés, bonne marque, 85 fr.; n° 1, 86 fr. 25 à 87 fr. 50; très peu d'affaires sur ces dernières qualités.

Les barres du pays de Galles se vendent mieux, quoique les prix aient encore baissé, et valent actuellement 190 fr. 62.

Pendant le mois de novembre il a été transporté sur le marché de Londres 90,814 tx. contre 66,385 tx. pendant le mois correspondant de 1853. Les chemins de fer ont amené la plus forte partie : 84,787 tx. en novembre 1854, 63,672 tx en novembre 1853. Du 1er janvier 1854 au 30 novembre, les transports par chemin de fer ont été de 849,640 tx., par canaux de 28,759 tx.; c'est une augmentation sur la même période 1853 de 286,300 tx. pour les premiers et de 2,313 tx. pour les autres.

Birmingham, 16 décembre :

Le fret de Sunderland pour les ports de France se traite aux prix ci-indiqués :

Bordeaux,	fr. 550 »
Caen,	400 »
Charente,	450 »
Dieppe,	337 50
Fécamp,	337 50
Havre,	325 50
Honfleur,	337 50
Marseille,	800
Nantes,	500
St-Valéry-sur-Somme,	325 »
St-Valéry-en-Caux,	325 »
Rouen,	437 50
Toulon,	775 »

(par keel de 21,550 k.)

Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 16 décembre :

Fret. — Par suite des fortes eaux, la navigation se trouve interrompue, et les bateaux vides que l'on annonce en grand nombre en descente sont forcément retenus au gard ; ce qui fait que le cours du fret se maintient. On donne encore pour la Villette fr. 15 ; pour Reims et Amiens, fr. 14 ; pour Rouen, fr. 16 75.

Fers. — La fonte d'affinage, qui pendant quelque temps a vu le prix de fr. 11 lui être contesté, reprend faveur et l'on parle de marchés importants sur le point de se traiter à fr. 11 50 qui se traiteraient certainement à fr. 11 25.

Les laminoirs sont en pleine activité ; 4 millions de kil. rails à remanier ont été adjugés, le 14 courant, sur le pied de 1,395 kil. vieux rails pour 1,000 kil. rails neufs. Ces chiffres sont une nouvelle preuve de la rareté de la fonte disponible.

Les fers fendus ont été traités cette année depuis fr. 90 les 1,000 livres jusqu'à fr. 95 prises aux usines.

Bruxelles, 16 décembre :

Voici le résultat de la dernière adjudication, faite par le gouvernement, de divers objets nécessaires au chemin de fer de l'Etat :

350 roues de wagon. Société d'Ougrée, f. 173 la roue.

Un lot égal. Kelecom, à Gand, fr. 174.

400 essieux bruts à wagon. Goffin, à Bruxelles, fr. 42 75 les 100 kil.

400 essieux à parachever. Paris et Wolff, à Battignies, fr. 7 50 l'essieu.

Liége, 9 décembre :

Prix fermes et sans variation, comme suit les 100 kil. pris aux usines :

Fonte d'affinage, fr. 11 ; fonte de moulage, fr. 16 50, 15 50, 14 50, 13 50, pour les numéros 1, 2, 3 et 4 ; fers marchands, fr. 22, 24, 26, pour les numéros 1, 2 et 3.

La demande est peu active en ce moment ; mais le mois prochain ramènera des ordres nombreux pour les réapprovisionnements des magasins.

Les charbons sont toujours très recherchés et des commandes sont refusées tous les jours. La hausse se maintient donc avec beaucoup de fermeté.

BOIS.

La maison de Bordeaux a vendu le restant de ses coupes, qui se composait de dix lots. Les taillis ont été achetés séparément par des maîtres de forges, à raison de 10 fr. environ le double stère sur pied. Les futaies ont été vendues à des marchands de bois dans les prix de 6 fr. 50 à 7 fr. On dit qu'il a été offert à ces derniers des houppiers, 11 fr. du double stère et qu'ils ont refusé ce prix.

En Lorraine, un lot de solives vient d'être traité à 8 fr.

On ne parle pas encore ici de la vente des bois de l'Etat à aliéner. Elle va commencer dans la Côte-d'Or. On procédera le 13, à Dijon, à la vente en superficie de forêts diverses dans les arrondissements de Dijon, Châtillon, Semur, Beaune et Dijon. L'affiche est considérable; elle comprend 86 lots, dont la réunion forme un total de près de 10,000 hect.

Pas d'affaires à Saint-Dizier.

La charpente fait défaut dans les chantiers à Paris. On s'empresse de flotter sur les ports d'approvisionnement, pour combler le vide. Le cours est en province de 40 à 50 fr. ; on paie 70 et 75 fr. dans Paris.

Pendant le mois d'octobre, Paris a reçu 43,086,900 mèt. courant sciage dur, 117,691,800 mètres courant sciage blanc ; 3,299 stères charpente bois dur, 1,799 stères charpente bois blanc.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Bibliographie.

L'*Annuaire des Actionnaires des Chemins de fer français* pour 1855 vient de paraître. Toutes les parties de ce recueil ont été revues avec soin et ont été mises en harmonie avec les modifications qui se sont produites.

Il a été complété par l'addition des grands établissements de crédit.

C'est un travail exact, et la meilleure recommandation que nous puissions faire de ce livre, c'est d'engager les actionnaires à le consulter.

« L'*Annuaire des Actionnaires des Chemins de fer français* entre dans sa seconde année. Nous n'avons rien négligé pour en faire un recueil utile ; les documents relatifs aux Compagnies de chemins de fer ont été revus avec soin, et chaque cadre a été complété ou modifié suivant les changements qui se sont produits.

» Nous y avons ajouté la Banque de France, le Crédit foncier, le Crédit mobilier et le Comptoir d'escompte.

» Ces grands établissements de crédit ne pouvaient être laissés en dehors de notre recueil; leurs titres se trouvent dans les mêmes mains que les actions de chemins de fer; nous avons pensé que l'actionnaire verrait avec plaisir tous ces documents réunis.

» De même que la première année, ce Recueil a été soumis aux Compagnies, qui ont bien voulu l'examiner avec soin ; c'est un contrôle que nous solliciterons toujours comme garantie de l'exactitude de cette publication. »

CAISSE

ET

JOURNAL DES CHEMINS DE FER.

Sous la raison sociale : J. MIRÈS ET Cᵉ

CAPITAL SOCIAL : 12 MILLIONS.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients ;

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer, et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

CORRESPONDANCE.

M. C., à Avallon. — N° 1, le prix de cette valeur est beaucoup trop élevé. — N° 2, oui. — N° 3, Lyon, Strasbourg, Nord.

M. C., à Rouen. — N° 1, valeur bonne, mais peu de chances de hausse. — N° 2, ordinaire.

M. E. A., à Bordeaux. — N° 1, inférieure au n° 5. — N° 2, meilleure. — N° 3, à échanger pour du n° 4.

M. I. L., à Nantes. — N° 1, arbitrage absurde. — N° 2, c'est le contraire qu'il fallait faire. — N° 3, 400 fr. — N° 4, 25 0/0. — N° 5, sécurité entière. — N° 6, 15 0/0.

M. A. W., à Londres. — N° 1, 70 fr. — N° 2, 80 fr. — N° 3, 90 fr. — N° 4, rien.

M. X. Y. — N°ˢ 1 et 2, non; les intéressés se sont tout partagé.

M. B. M., à Paris. — Oui.

M. H. V., à Turin. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, attendez. — N° 4, échangez contre le n° 5.

M. L. V., à Bruxelles. — N° 1, bonne. — N° 2, par suite de l'amortissement annuel à l'expiration de la concession, toutes les actions seront remboursées. — N° 3, Lyon. — N° 4, oui, dans la proportion de l'intérêt du dividende effectué.

M. B., à Vierzon. — N° 1, intérêt et dividende, 70 fr. environ. — N° 2, 70 fr. — N° 3, 58 fr. — N° 4, Lyon. — N° 5, le 5 janvier. — N° 6, rien n'est encore décidé.

M. B. Z. P. — N° 1, affaire sans sécurité d'avenir. — N°ˢ 2 et 3, très-incertaine.

M. P. D., à Troyes. — N° 1, 500 fr. — N° 2, 400 fr. — N° 3, 300 fr. — N° 4, 350 fr.

M. S. N., à Lagny. — N° 1, mauvaise opération. — N° 2, excellent. — N° 3, c'est le contraire de la vérité.

M. E. S., à Paris. — N°ˢ 1, 3, 6, 7 et 8, vendez et échangez comme vous l'avez déjà fait. — N°ˢ 2, 4, 5 et 9, conservez.

M. L. J., à Langres. — N° 1, 650 fr. — N° 2, avenir très-brillant. — N° 3, médiocre. — N° 4, échangez pour du n° 5.

M. E. P., à Bourges. — N° 1, la Compagnie s'y oppose. — N° 2, non. — N° 3, vous pouvez écrire. — N° 4, valeur excellente.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 17 au 23 décembre 1854.

68,514 voyageurs	238,183 74
Bagages, marchandises, etc	522,138 31
TOTAL	760,322 05

Semaine correspondante de 1853.

64,451 voyageurs	206,590 60
Bagages, marchandises, etc	419,653 97
PRODUIT total	626,244 57

Recette totale du 1er janvier au 23 décembre

1854	39,152,597 70
1853	34,243,369 52
DIFFÉRENCE	6,909,228 18

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 17 au 23 décembre 1854.

13,523 voyageurs	69,895 05
Bagages, marchandises, etc	125,120 50
TOTAL de la semaine	195,015 55
Semaine correspondante de 1853	163 286 70
TOTAL de l'exercice courant	5,933,701 70
Exercice correspondant de 1853	6 014,569 80

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 17 au 23 décembre 1854.

8,426 voyageurs	24,389 70
Bagages, marchandises, etc	55,959 45
TOTAL de la semaine	80,349 15
Semaine correspondante de 1853	87,352 10
TOTAL de l'exercice courant	1.598,449 20
TOTAL de l'exercice correspondant	1,642,627 60

Chemin de fer de Paris à Lyon. (1)

(Longueur exploitée, 507 kilom.)

Du 17 au 23 décembre 1854.

Grande vitesse) 34,804 voyageurs	250,880 40
Petite vitesse) Bagages, marchand.	407,825 05
TOTAL de la semaine	658,705 45
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854	24,070,646 40
TOTAL	24,729,351 85
Semaine correspondante de 1853	347,345 75
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	19,927,064 90
TOTAL de l'exercice correspondant	20,274,410 65

(1) L'ouverture de la section de Châlon-sur-Saône à Lyon (Vaise) a eu lieu le 10 juillet 1854, pour le service de la grande vitesse, et le 21 août 1854 pour le service de la petite vitesse.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,158 kilom.)

Du 17 au 23 décembre 1854.

Voyageurs	280,511 20
Bagages, marchandises, etc	563,281 76
TOTAL	843,792 96
Semaine correspondante de 1853	749,366 78
Différence en faveur de 1854	94 426 18
Recettes du 1er janvier au 23 décemb	43,995,961 34
Recette correspondante de 1853	36,294,264 06
Différence en faveur de 1854	7,701 697 28

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

Longueur exploitée, [illegible] kilomètres.)

5e année. — 51e semaine.

Du 17 au 23 décembre 1854.

54,006 Voyageurs	212,223 65
Marchandises	508,298 95
TOTAL de la semaine	720,522 60
Recettes antérieures	31,953,686 34
TOTAL GÉNÉRAL	32,674,208 94
51e semaine de 1854	720,522 60
Semaine correspondante de 1853	497,774 82
Différence en faveur de 1854	222,747 78
Exercice 1854	32,674,208 94
Id. 1853	28,076,030 96
Différence en faveur de 1854	4,598,177 98

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 17 au 23 décembre 1854

3,381 Voyageurs	9,579 10
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	19,397 66
TOTAL	28,976 76
Recettes antérieures	1,560,171 68
TOTAL	1,589,148 44

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 238 kilom.)

Recettes du 18 au 24 décembre 1854.

Ouest. — 12,960 voyageurs (gr. vitesse	58,800 40
(Petite vitesse)	64,804 35
TOTAL	123,604 75
Rive droite. — 17,748 voyageurs	15,611 40
Rive gauche — 12,218 voyageurs	10,278 15
TOTAL	149,494 30
Semaine correspond. en 1853. — Ouest	76,127 00
Rive droite	13,819 35
Rive gauche	8,439 85
TOTAL	98,386 20

Recette totale du 1er janvier au 24 décembre 1854 :

Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854	7.735,335 20
Idem. — 1853	6,346,695 11

Chemin de fer de Lyon à la Méditerrané

(Longueur exploitée, 419 kilomètres.)

Recettes du 10 au 16 décembre 1854.

Avignon à Marseille et rive droite du Rhône.

Voyageurs	76,209 45
Bagages et marchandises	132,177 80
TOTAL de la semaine	208 387 25
Semaine correspondante de 1853	182,701 45
Augmentation	25,685 80

Section d'Avignon à Valence.

Voyageurs	38,269 85
Bagages et Marchandises	42,962 70
Total de la semaine	81,232 55
Recette totale de la semaine sur le réseau exploité	289,619 80
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier	11,269,130 09
Recette correspondante de 1853	8,579,127 94
Augmentation	2,690,002 15

Chemin de fer Grand-Central de France

(Section de Lyon à Roanne)

Du 10 au 16 décembre 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

16,668 voyageurs, grande vitesse	36,976 35
Petite vitesse	147 433 22
Services annexes	3.142 10
TOTAL	187,551 67

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

Grande vitesse	36 403 13
Petite vitesse	121.359 62
Services annexes	1,959 07
TOTAL	159,721 82

Recette totale du 1er janvier au 10 décembre

1854	9,091,474 11
1853	7,811,567 36

Chemin de fer de Saint-Germain

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de novembre 1854.

Voyageurs St-Germain	123,587		
id. Auteuil	113,352		
Total	236,939	Recettes.	132,574 10
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			78,835 11
		Total	211,409 21

Novembre 1853.

Voyageurs	140,341	Recettes	173,609 36
Différence en faveur de 1854			37,799 85

COMPARAISON :

Les onze mois de 1854 ont donné	3,052,758 34
La même période de 1853 a donné	2,546,703 80
Différence en faveur de 1854	506,054 54

Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Novembre 1854.

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1854	42,175	26,430 20	1,133 85	27,564 05
1853	36,304	17,036 70	493 15	17,529 85
En faveur de 1854	5,871	9,398 50	640 70	10,034 20

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Amortissement.* — Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs d'obligations de la Compagnie que le tirage au sort du 12 décembre courant, pour la désignation des titres à rembourser en 1855, a donné les résultats suivants :

Nos des *541* actions (capital de 500 fr.) :

66,601 à 66,700, — 68,701 à 69,800, — 140,401 à 140,500, — 241,901 à 242,000, — 254,701 à 254,741, — 298,601 à 298,700.

Nos des *100* obligations du premier mprunt) (1842 (capital de 1,250 fr.) :

4,801 à 4,900.

Nos des *21* obligations du deuxième emprunt (1848) (capital de 1,250 fr.) :

4,031 à 4,040, — 7,801 à 7,810, — 8,651.

Nos des *271* obligations de l'emprunt 3 0/0, émission de 1852 (capital de 500 fr. :

90,001 à 90,100, 02,901 à 03,000, — 108,501 à 108,571.

Nos des 233 obligations du même emprunt 3 0/0, émission de 1854 (capital de 500 fr.) :

187,301 à 187,400, — 194,201 à 194,233, — 256,501 à 256,600.

Les porteurs de ces titres sont invités à les remettre, à dater du *2 janvier 1855*, à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour en toucher le remboursement.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION,

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. *Service des emprunts.* — Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts semestriels seront payés à la caisse centrale, ruo de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 2 janvier prochain, savoir :

Aux obligations des 1er et 2e emprunts, à raison de 25 fr. chacune.

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c. chacune.

Le dépôt préalable des coupons ou titres (soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur), accompagnées de bordereaux dûment remplis et signés, est, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 courant à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

Le Directeur de la Compagnie

Signé : C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DU NORD. *Paiement du coupon de janvier* 1855. — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, pour accélérer le paiement du coupon de 16 fr. par action, et de 7 fr. 50 par obligation, à échoir le 1er janvier prochain, et faciliter la vérification des bordereaux, les coupons d'actions et d'obligations doivent être, à partir du 5 décembre, déposés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix. Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront le droit d'opérer le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le coupon des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation, sous bonification de 4 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. Appel de fonds de 50 fr. — *Paiement du 5e coupon des actions.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, et suivant l'avis donné à l'assemblée générale du mois d'avril dernier, qu'un appel de fonds de 50 fr. est fait pour l'époque du 1er janvier prochain.

Le 5e coupon des actions échéant au 1er janvier et représentant les intérêts dus pour les 350 fr. versés (soit 8 fr. 75), viendra en déduction de la somme à payer sur cet appel de fonds, qui se trouve ainsi réduit à 41 fr. 25.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auraient pas été faits dans les premiers jours du mois.

MM. les actionnaires auront la faculté de faire leur versement à partir du 18 décembre courant.

L'administration se charge du détachement du coupon et de l'établissement des bordereaux de paiement (47, rue de Provence, de dix à deux heures).

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. *Paiement du semestre d'intérêt des obligations.* — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite que, pour accélérer le paiement du semestre d'intérêt à échéance du 1er janvier 1855, et pour faciliter la vérification des bordereaux, les coupons pourront être déposés à la caisse de la Compagnie, gare Saint-Lazare, à partir du 18 décembre courant.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur permettront d'opérer, à partir du 2 janvier, le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs coupons.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,

Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg. — La Compagnie a l'honneur d'informer le public que, par suite d'une combinaison nouvelle, arrêtée entre elle et les chemins de fer allemands, il vient d'être apporté une grande accélération dans la marche des trains entre Paris, Vienne et Berlin.

On vient aujourd'hui de Berlin en 34 heures, et de Vienne en 58 heures.

On va à Berlin en 38 heures, et à Vienne en 50 heures.

Les départs ont lieu :

De Paris pour Berlin, à 8 heures du soir.

De Berlin pour Paris, à 6 heures 45 minutes du soir.

De Paris pour Vienne, à 8 heures du soir.

De Vienne pour Paris, à 7 heures du soir.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG. Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du deuxième semestre de 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 45 et 50 des statuts, soit 5 fr. 60 par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix heures à trois heures, à partir du 2 janvier prochain, contre la remise du deuxième coupon des actions définitives.

Le President du Conseil d'administration,

Cte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST. *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, conformément à l'art. 15 des statuts de la Compagnie, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 6 janvier prochain.

Il sera bonifié, pour les paiements faits avant ce jour, un escompte au taux de 3 0/0 l'an.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, courra à partir du 6 janvier, sur tous les versements qui n'auront pas été effectués avant le 20 du même mois

Les versements se feront à la caisse de l'Administration centrale, gare Saint-Lazare, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, les dimanches et fêtes exceptés.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mardi 23 janvier 1855, à trois heures de l'après-midi, dans la salle Herz, rue de la Victoire, n° 48.

L'assemblée, après avoir entendu les comptes qui lui seront rendus de la gestion de l'entreprise, pouvant avoir à délibérer, sur « des questions de » prolongements et d'embranchements » de lignes, des traités de réunions, » fusions, alliances et autres, faits » avec d'autres Compagnies de chemins » de fer » la délibération, conformément aux dispositions des statuts, ne sera valable qu'autant que le dixième du fonds social (soit 18,000 actions) sera représenté.

MM. les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions, qui voudront assister à l'assemblée, devront déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, quinze jours au moins avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Il leur sera remis une carte d'admission. — Cette carte est nominative et personnelle.

Les cartes qui avaient été délivrées pour l'assemblée convoquée le 22 décembre, seront valables pour celle du 23 janvier.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. COURPON.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée au vendredi, 22 décembre courant, se trouve forcément ajournée, à cause de l'insuffisance du nombre de titres déposés.

Il sera fait, pour le 23 janvier 1855, une nouvelle convocation, pour laquelle les cartes déjà délivrées seront valables.

Aux termes des statuts, les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette seconde convocation, ne pourront être valables que si le dixième du fonds social (18,000 actions) est représenté.

Le Conseil d'administration prie instamment MM. les actionnaires, en raison de l'importance des questions mises à l'ordre du jour, de vouloir bien déposer leurs titres en quantité suffisante, pour que l'assemblée générale du Grand-Central puisse avoir lieu le 23 janvier prochain.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. COURPON.

CHEMINS DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 15 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action.

Ce versement devra être effectué, du 15 au 31 janvier prochain, à la caisse des banquiers de la Société:

A *Paris*, chez MM. Green et Ce, place Saint-Georges, 28.

A *Londres*, chez MM. Barclay, Bevan, Tritton et Ce.

A partir du 31 janvier, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur qui, seuls, resteront admis à la négociation à dater de cette époque.

L'échange aura lieu :

A *Paris*, au siége de la Société, boulevard Poissonnière, 14.

A *Londres*, chez MM. C. Devaux et Ce, 62, King-William-street.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1855, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

L'assemblée générale aura, en outre, à délibérer sur quatre modifications des statuts, ayant pour objet :

1° De diviser les actions actuelles en coupures d'une moindre somme ;

2° De capitaliser les coupons de fondation ;

3° D'augmenter le capital social, pour pourvoir au remboursement des coupons de fondation, et aux dépenses du compte de l'établissement ;

4° De modifier les dispositions de l'art. 41 des statuts, qui règlent le nombre et l'époque des assemblées générales.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 17 janvier prochain, de dix heures à trois heures, pour retirer leurs cartes d'admission. Ils auront à produire, à cet effet, leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et à déposer les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil.

Le Secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt à 4 0/0 l'an, montant à 5 fr. sur les 250 fr. versés, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, à Paris.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. COURPON.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Dans sa séance publique du 5 décembre courant, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations de la Compagnie du Grand-Central et du chemin de Rhône-et-Loire (1re et 2e série), à amortir au 1er janvier 1855.

Les obligations sorties sont les suivantes :

Obligations du Grand-Central, du n° 78.623 à 78,853.

Obligations de Rhône-et-Loire (1re série 4 0/0), du n° 85 458 à 85,547.

Obligations de Rhône-et-Loire (2e série 3 0/0), du n° 40 319 à 40,429.

Le remboursement se fera, à partir du 1er janvier 1855, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. COURPON.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de trente millions, émis par l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon, garanti par l'Etat.

Liste par ordre numérique des 456 obligations sorties au tirage du 13 décembre 1854.

5e TIRAGE.

7	4555	9652	14914
29	4638	9653	14924
61	4727	9681	14958
100	4817	9719	15035
238	4986	9761	15049
255	5466	9909	15061
262	5477	10088	15113
238	5533	10208	15136
340	5551	10368	15220
424	5581	10397	15245
473	5610	10438	15319
[illegible]	5700	[illegible]	[illegible]
529	5756	10533	15416
566	5857	10574	15445
603	5907	10629	15468
712	5972	10819	15557
716	5982	10973	15574
729	6009	11030	15681
802	6100	11052	15729
953	6119	11058	15734
1073	6259	11130	15843
1080	6303	11132	15856
1091	1326	11229	15872
1134	6399	11238	15950
1346	6408	11242	15961
1470	6504	11425	16077
1492	6508	11428	16230
1665	6510	41510	16219
1719	6591	11602	19382
1734	6641	11623	16424
1773	6646	11813	16493
1812	6647	11971	16601
1819	6750	12170	16624
1826	6866	12262	16625
1851	6805	12274	16809
1923	6902	12288	16869
1937	7023	12318	16954
1982	7109	12401	17024
2026	7184	12402	17076
2038	7199	12542	17077
2091	7366	12600	17086
2166	7387	12727	17183
2233	7514	12753	17274
2234	7555	13257	17376
2286	7562	13439	17606
2419	7568	13480	17736
2445	7675	13489	17772
2630	7722	13493	17808
2657	7723	13504	17873
2690	7897	13518	17951
2716	8059	13559	17995
2788	8082	13566	18054
3292	8166	13597	18099
[illegible]	8700	[illegible]	[illegible]
3301	8522	13641	18318
3427	8672	13681	18415
3552	870*	13704	18429
3700	8763	13782	18468
3712	8827	13868	18513
3715	8902	13016	18575
3784	8941	13960	18609
3801	8980	13975	18670
3805	9112	14140	18717
3869	9254	14147	18803
3903	92 0	14149	14888
3926	9333	14219	18900
4026	9343	14228	18961
4175	9357	14365	18972
4302	9378	14456	18996
4309	9387	14637	19103
4481	9468	14692	18124
4505	9558	14760	19190
4516	9588	14845	19196
19721	21549	24723	27676
19271	21573	24791	27738
19 01	21628	24978	27781
19352	21646	250.0	27816
19369	21675	25058	27825
19401	21927	25215	27856
19557	21945	25312	27871
19595	21962	25477	27905
19652	22050	25535	27911
19712	22032	25505	28322
19802	22039	25630	28370
19850	22076	25709	28430
19945	22080	25720	28405
19999	22 45	25890	28619
20048	22183	25894	28634
20097	22586	25902	28708
20236	22595	26078	28781
20266	22657	26043	28786
20274	22705	26056	288 8
20316	22833	26093	28924
20328	22887	24158	29043
20356	22940	26175	29082
20471	23031	26328	29173
20408	23077	26152	29218
20473	23123	26726	29252
20482	23261	21764	29278
20536	28325	26812	29302
20518	23572	26904	29410
[illegible]	23456	26970	[illegible]
20745	23744	26972	29609
20766	23747	27011	29616
20785	23787	27125	29629
20788	23888	27260	29692
20791	24082	27307	29733
20805	24094	27357	29779
20989	24230	27409	29954
21138	24283	27449	29960
21292	24338	27468	29973
21378	24352	27517	
21436	24489	27519	
21475	24528	27603	
21476	34720	27643	

Le remboursement des obligations, sorties au tirage du 13 décembre 1854, s'effectuera, à dater du 2 janvier 1855, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Obligations 3 0/0. Le semestre d'intérêts, échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2

A Marseille, à la gare.

Les coupons pourront être déposés à la caisse, à partir du 20 décembre.

EMPRUNT DE TRENTE MILLIONS

DE L'ANCIENNE COMPAGNIE DE MARSEILLE A AVIGNON.

MM. les porteurs de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon qui n'ont pas encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de soixante millions du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêts de 25 fr., échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie ci-dessus désignés.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Correspondance par bateaux à vapeur entre Lyon et Valence. — Départ de Paris pour Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Montpellier, etc., 2 h. 25 m. soir, omnibus ; 8 h. 25 m. soir, express.

Trajet de Paris à Marseille en 25 heures par express, et en 32 heures par omnibus ; billets directs et enregistrement de bagages pour les destinations ci-dessus aux gares de Paris, Dijon, Chalon, Mâcon et Vaise.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Appel de 50 fr., du 25 octobre au 15 novembre 1854.

Facultatif jusqu'au 5 janvier 1855.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir les porteurs d'actions que, conformément aux dispositions de l'art. 42 des statuts, le coupon d'intérêt pour le deuxième semestre de 1854 sera payé, à dater du 5 janvier 1855, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, n° 33, à raison de 4 fr. 40 c. par action.

Les coupons peuvent être déposés à partir du 26 décembre.

Les bureaux seront ouverts de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0/0 l'an, montant à 5 fr. 85 c. sur 350 fr. versés, seront payés, à partir du 2 janvier prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33.

A Toulouse, chez MM. J. et P. Viguerie et Ce.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas effectué le dernier versement de 100 fr. par action, échu depuis le 15 octobre dernier, sont invités à en opérer le paiement avant le 2 janvier, ou à le faire opérer par la *Société générale de Crédit mobilier*, qui en fait l'avance à l'intérêt de 4 0/0. A défaut de versement à cette époque, la Compagnie sera obligée, conformément aux prescriptions des statuts, de faire vendre à la Bourse les actions en retard.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

La Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral

à la Garonne a l'honneur d'informer le public que, conformément à l'autorisation donnée par Son Ex. le Ministre des travaux publics, la section de Bordeaux à Dax est livrée à la circulation depuis le 12 novembre 1854.

Les heures de départ sont fixées comme suit, savoir :

Départ de Bordeaux, 11 h. du matin.
Arrivée à Dax, 3 h. 45 m. du soir.
Départs de Bordeaux pour la Teste, 11 h. du matin et 5 h. du soir.

Départ de Dax, 7 h. 50 m. du matin,
Arrivée à Bordeaux, 12 h. 35 m. du soir.

Départs de la Teste, 7 h. du matin et 7 h. 20 m. du soir.

CHEMIN DE FER DE

ROUEN-HAVRE-DIEPPE,

rue d'Amsterdam, 9. — Modifications du service au 1er octobre.

Départs de Paris :

Pour Rouen : 7 h., 9 h., midi, 5 h. 25, 8 h., 11 h.
Pour le Havre : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.
Pour Dieppe : 9 h., midi, 5 h. 25, 11 h.

Départs pour Paris :

De Rouen : 6 h. 45, 9 h. 37, 1 h. 25, 6 h., 8 h. 20, minuit 45.
Du Havre : 7 h., 10 h. 45, 6 h., 10 h.
De Dieppe : 6 h. 25, 10 h. 30, 6 h. 45, 9 h. 45.

Train express, à 9 h. du matin, de Paris pour Rouen en 2 h. 25; pour le Havre en 5 h., et pour Dieppe en 4 h. 35 m. — Aller et retour dans la même journée.

Trajet du Havre à Trouville en 45 minutes; à Honfleur en 35 minutes; à Caen en 3 h.; de Dieppe au Tréport en 3 h.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le troisième versement de 25 fr. par action doit être effectué du 1er au 10 janvier prochain.

Passé ce délai, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Les versements sont reçus :

A Paris, rue Basse-du-Rempart, 48 bis, de dix heures à deux heures ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Londres, chez MM. sir John Easthope et Ce, 38, Throgmorton-street.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire,
L. Le Provost.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A ERQUELINNES.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à Erquelinnes qu'à partir du premier janvier prochain, le paiement du second semestre des intérêts de seize francs quatre-vingt-sept centimes et demi (16 fr. 875) par action et par an, sera opéré à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, à Paris.

MM. les porteurs de titres devront détacher le coupon n° 2, et le déposer d'avance à la caisse de la Compagnie du Nord. Au moment de ce dépôt, le jour du paiement sera indiqué.

Paris, le 20 décembre 1854.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende pour le premier semestre de l'exercice 1854-1855, a été fixé, par le Conseil d'administration, à 22 par action, soit à 215 0/0, et que ce dividende sera payé à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, à partir du 2 janvier prochain.

LE COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS,

rue Bergère, n° 14, fait des avances sur rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles, ou de crédit constitués en Sociétés anonymes françaises;

Reçoit en dépôt toutes espèces de titres et valeurs, et se charge d'encaisser gratuitement les arrérages, intérêts et dividendes des valeurs déposées dans sa caisse et payables à Paris.

MM. LES ACTIONNAIRES

de la Société des FORGES DE CHATILLON et COMMENTRY sont informés que l'assemblée générale annuelle, fixée au deuxième lundi de janvier par l'art. 30 des statuts sociaux, aura lieu le lundi 8 janvier prochain, à Paris, rue Richelieu, n° 100.

Pour faire partie de l'assemblée et y voter, il faut être propriétaire de *cent actions* au moins ; mais plusieurs propriétaires de moins de *cent actions* peuvent se réunir pour s'y faire représenter, en confiant leurs titres à l'un d'eux, déjà propriétaire d'au moins *dix actions*, afin de lui conférer ainsi le droit d'y voter.

MM. les actionnaires sont instamment priés de déposer leurs titres, actions ou certificats de dépôt d'actions, du 1er au 5 janvier prochain, au plus tard, à la caisse du siége social, rue Grange-Batelière, n° 22, où il leur sera délivré, en échange, une carte d'admission nominative et personnelle.

COMPAGNIE DES

MINES DE LA GRAND'COMBE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende n° 3, de 12 fr. 50, voté par l'assemblée générale du 26 mars dernier, sera payé, à partir du 31 décembre courant :

A Nîmes, au siége de l'administration.

A Paris, aux bureaux de l'administration, rue Lepelletier, 22.

A Marseille, aux bureaux de l'administration, rue Haxo, 12.

Le Directeur de la Compagnie,
Auguste Brunix.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à dater du 2 janvier prochain, il sera distribué, sur les bénéfices réalisés de 1854, un à compte de 25 fr. par action, soit 5 0/0 du capital. — Les bureaux de la Société sont ouverts, de dix à trois heures, place Vendôme, 15.

Le Conseil d'administration de la

SOCIÉTÉ ANONYME DES HOUILLÈRES DE SAINT-ETIENNE,

dont le siége social est à Lyon, a l'honneur de prévenir les actionnaires que les transferts seront reçus dès à présent, à Lyon, au siége social, 7, rue Constantine; à Paris, 3, rue Louis-le-Grand, chez MM. Seguin frères.

Le paiement des dividendes aura lieu dans les mêmes bureaux, à Lyon et à Paris.

Le Conseil d'administration de la

SOCIÉTÉ ANONYME DES HOUILLÈRES DE MONT-RAMBERT ET DE LA BÉRAUDIÈRE,

dont le siége social est à Lyon, a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que les transferts seront reçus dès à présent :

A Lyon, au siége de la Société, 2, rue Lafont ;

A Paris, 3, rue Louis-le-Grand, chez MM. Seguin frères.

Le paiement des dividendes aura lieu dans les mêmes bureaux, à Lyon et à Paris.

Le Conseil d'administration de la

SOCIÉTÉ ANONYME DES HOUILLÈRES DE RIVE-DE-GIER,

dont le siége social est à Lyon, a l'honneur d'informer les actionnaires que les transferts seront reçus, dès à présent :

A Lyon, au siége social, 1, place de la Miséricorde ;

A Paris, 3, Louis-le-Grand, chez MM. Seguin frères.

Le paiement des dividendes aura lieu dans les mêmes bureaux, à Lyon et à Paris.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

D'HERSERANGE ET SAINT-NICOLAS.

Directeur : Morel aîné, maître de forges. — La souscription privilégiée, réservée aux anciens actionnaires d'Herserange, restera ouverte rue Basse-du-Rempart, 20, jusqu'au 10 janvier inclusivement.

Les actions de l'ancienne Société sont admises pour *cent francs* chacune.

ANNUAIRE DES ACTIONNAIRES

des chemins de fer français et des grands établissements de crédit, par E. Delabarre, 1854-1855 (deuxième année). Prix : 3 fr. 50.

En vente, 44, rue Notre-Dame-des-Victoires (place de la Bourse).

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES,

rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, Paris. — MM. les actionnaires, porteurs de cinq actions au moins, sont invités à se trouver à l'assemblée générale extraordinaire qui aura lieu le 10 janvier 1855, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 28, dans le but de délibérer sur une augmentation éventuelle du capital social, sur les conditions de l'émission du nouveau capital, sur la proposition de diviser le fonds social en actions de 500 fr. au porteur, et sur les modifications aux statuts que ces mesures entraînent.

Service maritime des Messageries impériales.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée, Constantinople et Varna. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir.

Malte, Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople et Varna. — Départs les 2, 12 et 22 de chaque mois, à 10 heures du matin.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours: les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (voie de *Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE

- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale, 1.

LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,
Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse a été entièrement absorbée depuis huit jours par les questions purement financières. Elle a presque perdu de vue les nouvelles du théâtre de la guerre et le dernier traité de Vienne. On s'attendait à la prochaine émission d'un emprunt, et, ainsi qu'il arrive ordinairement à l'approche d'un emprunt, la spéculation précipitait les ventes et entraînait les cours du 3 0/0. Des porteurs de rentes vendaient en même temps leurs titres, espérant se remplacer avantageusement en souscrivant à l'emprunt. La baisse a fait de cette manière de nouveaux progrès sur le 3 0/0, qui de 68 25 est tombé à 66 45. Mais lorsque le projet de loi a été présenté au Corps législatif pour l'émission d'un emprunt de 500 millions, et que l'événement, que tous avait escompté en baisse depuis quinze jours, s'est trouvé confirmé, le mouvement de baisse s'est ralenti, et le 3 0/0 est revenu de 66 45 à 66 70. Les baissiers commencent à craindre de continuer leurs ventes à des cours aussi bas, tant qu'ils ne connaissent pas les conditions de l'émission. Quelques-uns qui avaient vendu à 3 ou 4 fr. plus cher ont même commencé à réaliser des bénéfices. On a examiné avec attention ce qui s'était passé lors du dernier emprunt qui s'est fait au milieu des nouvelles les plus graves, et avec les préventions qu'avait soulevé le mode nouveau d'une souscription nationale. La veille du jour où M. le ministre des finances a fixé le prix de l'émission pour l'emprunt des 250 millions, la rente 3 0/0 était cotée à la Bourse à 66 45, et le taux a été établi à 65 25, ce qui, déduction faite des bonifications d'intérêt pour trois mois de coupon déjà échus et pour les termes de versement, représentait un prix de 62 75.

Les cours actuels du 4 1/2 0/0 sont également les mêmes que ceux du 10 mars, veille du jour où le taux de l'emprunt a été fixé. Ce taux avait été établi à 92 50, et les bonifications représentaient 2 70, ce qui faisait ressortir le prix réel de l'emprunt à 89 80.

Les consolidés anglais ne se sont nullement ressentis des causes particulières qui affectent momentanément nos propres fonds. Ils se tiennent toujours de 91 1/4 à 91 3/8, ce qui fait en ce moment un écart de 24 5/8 entre nos fonds et ceux d'Angleterre. Cette différence rend si avantageux les arbitrages de consolidés en 3 0/0 français, que l'on s'attend à de nombreux achats sur notre place pour le compte des capitalistes anglais, qui se proposent, dit-on, de souscrire largement à notre emprunt national.

Nous avons vu que beaucoup de spéculateurs, qui vendaient du 3 0/0 depuis quinze jours, achetaient en même temps des actions de chemins de fer. Ces opérations avaient donné à toutes les lignes une tenue extraordinaire; mais depuis que la rente est tombée au-dessous de 67, on a songé à défaire ces arbitrages, et il en est résulté ces jours-ci de fortes ventes sur les chemins de fer. Il n'est pas probable, cependant, que les chemins seront longtemps affectés par cette tendance rétrograde. Ils sont soutenus par l'approche des dividendes, qui seront plus élevés que l'année dernière.

Les actions de Lyon, qui avaient surtout donné lieu aux arbitrages dont nous venons de parler, ont été faibles depuis quelques jours. Elles sont tombées de 990 à 967 fr. Elles ont donné lieu, d'ailleurs, à beaucoup d'affaires.

Les actions de l'Est se soutiennent mieux. Il est vrai qu'elles avaient moins participé à la hausse. Les nouvelles actions sont très-fermes. La moindre baisse amène toujours de nombreuses demandes.

Les actions d'Orléans ont été fortement affectées. Elles ont fléchi de 35 fr. Toutes les fois qu'une circonstance quelconque réclame le concours de nombreux capitaux, cette ligne se trouve plus affectée que les autres, attendu que ses cours, étant plus élevés, offrent plus de ressources.

La spéculation n'est pas très-active sur les actions de Rouen; mais cette ligne résiste à la tendance à la baisse, par suite des modifications qui vont être introduites dans le nombre de ses actions et des autres questions qui seront soumises à l'assemblée générale, fixée au 30 janvier prochain.

La baisse des autres lignes a varié de 10 à 15, mais sans donner lieu à beaucoup d'affaires.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 21 jusqu'à celle du 28 décembre :

La rente 3 0/0 a fléchi de 68 65 à 66 45; elle est restée à 66 65 au comptant; elle a fléchi à terme de 68 75 à 66 25; elle est restée à 66 70.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 94 50 à 92 75; elle est restée à 92 80 au comptant; elle a varié à terme de 94 40 à 92 60; elle est restée à 92 75.

La Banque de France a fléchi de 2,975 à 2,840, coupon détaché (82 fr.); elle est restée à 2,955.

Le Crédit mobilier a fléchi de 742 50 à 722 50; il a fermé à 702 50.

Les actions du Nord ont fléchi de 858 75 à 840; elles ont fermé à 841 25.

L'Est a fléchi de 780 à 767 50; il a fermé à 768 75. Les nouvelles actions de l'Est ont fléchi de 622 50 à 615; elles ont fermé à 617 50.

Lyon a fléchi de 991 25 à 967 50; il a fermé à 968 75.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 860 à 840; il est resté à 842 50.

Orléans a fléchi de 1,160 à 1,130; il est resté à 1,130.

Rouen a fléchi de 992 50 à 977 50.

Le Havre a fléchi de 535 à 517 50; il est resté à 520.

Saint-Germain a monté de 675 à 695; il est retombé à 661, et il a fermé à 660.

Le Grand-Central a fléchi de 512 50 à 505; il est resté à 506 35.

Le Midi a fléchi de 582 50 à 570; il est resté à 570.

L'Ouest a fléchi de 630 à 620.

Genève a fléchi de 512 50 à 510.

Samedi — Le début de la bourse était en hausse; mais ce mouvement n'a pas été de longue durée. Toutes les valeurs étaient en baisse et offertes à la clôture. On regardait l'emprunt comme définitivement résolu. Le 3 0/0 a varié de 69 à 68 40 au comptant, et de 69 10 à 68 10 à terme; le 4 1/2 0/0, de 95 à 94 40 au comptant, et de 94 15 à 94 05 à terme. La Banque a varié de 2,980 à 2,995; le Crédit mobilier, de 755 à 742 50 au comptant, et de 755 à 742 50 à terme; le Nord, de 862 50 à 860 au comptant, et de 862 50 à 857 50 à terme; l'Est, de 781 à 785 au comptant, et de 782 50 à 780 à terme; Lyon, de 997 50 à 992 50 au comptant, et de 998 75 à 990 à terme. Orléans a fait 1,160; Rouen, 995 au comptant et de 992 50 à 987 50 à terme; le Havre, 537 50; Saint-Germain, 692 50; Genève, 615; l'Ouest, 630; le Midi, 582 50; le Grand-Central, 515; la Méditerranée, 860.

Lundi. — Bourse fermée à cause de la solennité de Noël.

Mardi. — Les cours était assez fermes au début de la bourse; mais aussitôt que le discours de S. M. l'Empereur, pour l'ouverture du Parlement, a été apporté, et qu'on a su que l'emprunt national y était annoncé toutes les valeurs ont commencé à fléchir, et la baisse a fait des progrès rapides jusqu'à la clôture. Les chemins eux-mêmes ont été entraînés. La rente 3 0/0 a fléchi de 1 fr. au comptant à 67 10, et de 1 15 à terme à 66 95; le 4 1/2 0/0, de 40 c. au comptant à 94, et de 55 à terme à 93 50; la Banque, de 53 à 2,860 coupon détaché (82 fr.); le Crédit mobilier, de 8 75 à 743 75; le Nord, de 5 à 855; l'Est, de 10 à 775; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 627 50; Lyon, de 12 50 à 980; la Méditerranée, de 10 à 850; Orléans, de 50 à 1,150; Rouen, de 10 à 985, le Havre, de 2 50 à 537 50; Saint-Germain, de 17 50 à 675; le Midi, de 2 50 à 580; le Grand-Central, de 1 25 à 513 75; Genève, de 2 50 à 512 50. L'Ouest s'est tenu à 630; Cherbourg, à 505.

Mercredi. — Les cours étaient encore faibles, mais les oscillations ont été moins importantes sur la rente. Les actions de chemin de fer étaient plus affectées qu'à l'ordinaire. Le 3 0/0 a fléchi de 25 à 66 85 et de 25 c. à terme à 66 70; le 4 1/2 0/0, de 1 à 93 au comptant et de 50 c. à 93 à terme. La Banque a monté de 10 à 2,950. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 530; le Nord, de 5 à 850; l'Est, de 5 à 770; les nouvelles actions de l'Est, de 7 50 à 630; Lyon, de 7 50 à 972 50; la Méditerranée, de 10 à 840; Orléans, de 12 50 à 1,137 50; Rouen, de 2 50 à 982 50; le Havre, de 5 à 530; le Midi, de 5 à 525; le Grand-Central, de 6 25 à 507 50; Saint-Germain, de 5 à 670. L'Ouest s'est tenu à 630; Cherbourg, à 505; Genève, à 512 50.

Jeudi. — La baisse a trouvé de la résistance. Il y avait beaucoup de réalisations de bénéfices. Les chemins de fer continuaient à être affectés. Ils ont encore fléchi sensiblement. Le 3 0/0 a varié au comptant de 66 55 à 66 65, et à terme de 66 65 à 66 70; le 4 1/2 0/0, de 93 15 à 92 80 au comptant et de 92 90 à 92 75 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,955. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 722 50, le Nord, de 8 75 à 841 25; l'Est, de 1 25 à 668 75; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 617 50; Lyon, de 3 75 à 961 75; Orléans de 7 50 à 1,130; Rouen, de 5 à 977 50, le Havre, de 10 à 520; Saint-Germain, de 10 à 510; l'Ouest, de 10 à 620; le Midi, de 5 à 570; le Grand-Central, de 1 25 à 506 25. Cherbourg s'est tenu à 505.

Vendredi. — Le début de la bourse était animé. La rente a repris vivement sur la nouvelle d'une entrevue du prince Gortchakoff avec les représentants des puissances alliées à Vienne; mais, à partir de deux heures, la rente a fléchi, et elle a entraîné les actions des chemins de fer. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 40 à 67, et à terme, de 67 50 à 67; le 4 1/2 0/0, de 92 80 à 93; la Banque de France, de 2,860 à 2,865; le Crédit mobilier, de 730 à 735; le Nord, de 855 à 850; l'Est, de 770 à 775; les nouvelles actions de l'Est, de 621 25 à 622 50; Lyon, de 987 50 à 980; Orléans, de 1,145 à 1,135; Rouen, de 985 à 982 50; le Havre, de 525 à 527 50; la Méditerranée, de 847 50 à 850; le Grand-Central, de 505 à 510; le Midi, de 583 75 à 580.

LATOUR.

Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 23 au 29 décembre 1854.

Longueur concéd.	Longueur exploit.	Durée de la conc.	Nombre des actions	Capital d'émiss.	Versé	Intérêts et Dividendes payés	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 23 Compt.	Samedi 23 Terme	Lundi 25	Mardi 26 Compt.	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Compt.	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Compt.	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Compt.	Vendredi 29 Terme
[illegible]	513	99	300.000	[illegible]	tout	46 fr	janv. juillet	Nord	[illegible]	857	Jour férié.	[illegible]	852	[illegible]	[illegible]	941 25	862	[illegible]	850
tout	[illegible]	99	72.000	[illegible]	tout	27 fr 50 (prem. 1854)	août février	Paris à Rouen	975	967		965	[illegible]	942 50	960	977 50	977	944	945
[illegible]		97	40.000	[illegible]	tout	[illegible] fr.	avril octobre	Rouen au Havre	517	535		535	»	[illegible]	535	530	»	527 50	»
[illegible]	[illegible]	95	[illegible]	[illegible]	425	71 fr.	avril.	Dieppe et Fécamp	270	»		»	»	»	»	312 50	»	»	»
»	317	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4 0/0	janv. juillet	Caen et Cherbourg	[illegible]	»		505	505	505	»	[illegible]	»	505	»
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	tout	[illegible] fr. [illegible]	octobre avril	Saint-Germain.	[illegible]	[illegible]		675	[illegible]	[illegible]	670	670	665	[illegible]	620
tout	17	[illegible]	30.000	[illegible]	tout	[illegible] fr	janv. juillet	Versailles (r. g.)	»	»		»	»	»	»	»	»	305	»
[illegible]	[illegible]	[illegible]	70.000	[illegible]	[illegible]	21 fr.	chaq. année	Ouest	[illegible]	»		640	637 50	[illegible]	»	640	»	632 50	632
»	11	[illegible]	6.000	[illegible]	tout	néant.	»	Paris à Orsay	»	»		»	»	»	»	»	»	»	»
1159	1470	99	300.000	[illegible]	tout	[illegible] fr [illegible]	octobre.	Orléans	1140	»		1150	1145	1137 50	1135	1130	1130	1135	1147 50
[illegible]	[illegible]	99	250.000	[illegible]	tout	[illegible] fr [illegible]	mai novembre	Est	[illegible]	780		[illegible]	[illegible]	[illegible]	712 50	[illegible]	707 50	[illegible]	712 50
»	»	»	250.000	[illegible]	250	4 0/0.	»	Id. nouvelles	[illegible]	667 50		667	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	667 50	[illegible]	[illegible]
[illegible]	512	99	265.000	500	[illegible]	12 f [illegible]	janv. juillet	Paris à Lyon	912 50	[illegible]		[illegible]	972 50	972 50	971 25	[illegible]	[illegible]	960	982 50
»	[illegible]	99	80.000	500	250	4 0/0 [illegible]	»	Lyon à Genève	[illegible]	»		»	»	512 50	510	510	»	510	»
619	[illegible]	99	90.000	500	300	16 fr	avril octobre	Lyon à la Méditerr.	855	»		[illegible]	853 50	860	860	872 50	863 75	860	872 50
»	550	99	135.000	500	[illegible]	4 0/0 [illegible]	»	Chemins du Midi	582	580		[illegible]	575	572	572 50	[illegible]	582 50	[illegible]	580
»	52	94	10.000	500	tout	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»		»	»	»	»	»	»	»	»
150	[illegible]	99	100.000	500	[illegible]	4 0/0	janv. juillet	Grand-Central	515	[illegible]		513 75	510	507 50	504 75	[illegible]	507 50	510	510
»	»	99	50.000	[illegible]	[illegible]	4 0/0		St-Rambert à Grenoble	»	»		»	»	»	»	»	»	[illegible]	»
»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tout	[illegible] à [illegible] par an	février août	Namur à Liége.	»	»		»	»	»	»	»	»	»	»
»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tout	27 1/2 à 30 p. un an	mars.	Anvers à Gand	»	»		»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	[illegible]	1.0.000	[illegible]	[illegible]	4 1/2 0/0	mai novembre	Sarda Victor-Emman.	»	»		»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Pendant la durée des travaux

Capital		Versé	Intérêts	Époques	Noms	Samedi 23 Compt.	Samedi 23 Terme	Lundi 25	Mardi 26 Compt.	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Compt.	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Compt.	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Compt.	Vendredi 29 Terme
614 [illegible]	»	tout	3 0/0	22 juin	Rentes 3 0/0	64 [illegible]	[illegible]		67 [illegible]	68 [illegible]	68 [illegible]	68 [illegible]	68 [illegible]	68 [illegible]	67 [illegible]	67 [illegible]
[illegible]	»	tout	4 1/2 0/0	22 mars	Rentes 4 1/2 0/0	91 [illegible]	93 [illegible]		94	94 50	94	[illegible]	93 [illegible]	94 [illegible]	94	94
250 m	65 25	»	3 0/0	22 juin	Emprunt 3 0/0	[illegible]	»		[illegible]	»	68 75	»	[illegible]	»	[illegible]	»
»	[illegible]	»	4 1/2 0/0	22 mars	Emprunt 4 1/2 0/0	»	»		[illegible]	»	93	»	[illegible]	»	»	»
[illegible]	[illegible]	tout	[illegible]	janvier juillet	Banque de France	2935	»		2940	»	2950	»	2935	»	2945	»
[illegible]	[illegible]	tout	40 [illegible]	janvier juillet	Crédit mobilier.	710	712 50		703 75	702 50	[illegible]	707 50	705	[illegible]	[illegible]	735
[illegible]	[illegible]	tout	[illegible] 1853 1854	janvier juillet	Comptoir national	[illegible]	»		[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
[illegible]	[illegible]	750	17 50	janvier juillet	Banque foncière	[illegible]	»		[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
[illegible]	[illegible]	200	4 0/0	mai novembre	Dito Obligations	»	»		»	»	910	»	905	»	»	»
»	[illegible]	400	3 0/0	mai novembre	Dito Obligations de 500	»	»		420	»	410	»	»	»	»	»
»	[illegible]	tout	3 0/0	»	Dito 10e d'Obligations	99 25	»		»	»	»	»	96 25	»	98 25	»

Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 23 au 29 décembre 1854.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Intérêts annuels	Époques de tirages	Dates des paiements
1851	150.000	[illegible] ans	310	tout.	500	3 0/0	avril.	janvier juillet.
Do.	81.000	[illegible]	1.250	tout.	1.250	5 0/0	décembre.	octobre avril
1852.	120.000	[illegible]	300	tout.	500	3 0/0	»	Do
1854.	[illegible]	99	»	out.	500	3 0/0	»	janvier juillet.
Do.	20.000	[illegible]	500	tout.	[illegible]	3 0/0	Do	décembre juin.
1854	[illegible]	[illegible]	[illegible]	125	650	3 0/0		Do
1849	12.336	[illegible]	1.125	tout.	1.250	5 0/0	Do	janvier juillet.
Do.	[illegible]	[illegible]	1.250	tout.	1.250	5 0/0	»	Do
1852	15.[illegible]	[illegible]	1.000	tout.	1.250	4 0/0	»	Do
1853	17.500	.. ..	1.000	750	1.250	4 0/0	»	Do
1842.	8.[illegible]	[illegible]	1.125	tout.	1.250	4 0/0	décembre.	Do
1848.	[illegible]	[illegible]	»	tout.	1.250	5 0/0	Do	Do
1852.	150.000	[illegible]	340	tout.	500	3 0/0	»	Do
1854	100.000	.. ..	275	175	500	3 0/0	»	Do
1845	6.000	[illegible]	1.000	tout	1.250	4 0/0	Do	Do
1847.	8.750	[illegible]	1.000	tout.	1.250	5 0/0	»	juin décembre
1848.	15.000	[illegible]	1.000	tout	1.250	5 0/0	Do	mars septembre
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tout.	1.250	0 0/0	Do	janvier juillet.
1851.	[illegible]	[illegible]	300	tout.	500	3 0/0	décembre.	janvier juillet
1852.	[illegible]	99	[illegible]	tout.	625	3 0/0	Do	Do
1853.	63.663	99	300	tout.	500	3 0/0	Do	Do
1852.	30.000	51	340	tout.	625	3 0/0	»	Do

Noms des compagnies	23		26	27	28	29
Nord-Boulogne	313 75		312 50	310	312	310
Paris à Lyon	1015		1015	1010	1012	1010
Lyon à la Méditerranée 3 0/0	300		[illegible]	303	300	300
Do Nouvelles 3 0/0	306 25		306 25	302 50	307 50	301 [illegible]
Est	487 50		486 25	486 25	483 [illegible]	482
Id. nouvelles	488 75		487 50	486 25	483	485
Saint-Germain (nouvelles)	»		»	»	1025	»
Versailles (r. g.)	990		»	»	»	»
Ouest	1010		»	1000	1000	1.00[illegible]
Do (nouvelles)	»		»	»	»	»
Paris à Orléans	»		»	»	»	»
Do (Nouvelles 1848)	»		»	»	»	1125
Do (Nouvelles 1852)	312 50		312 50	312	307 50	305
Do (Nouvelles 1854)	312 50		312 50	310	310	310
Paris à Rouen	»		»	»	»	»
Do (nouvelles)	950		»	940	»	»
Rouen au Havre	»		»	935	935	»
Do (nouvelles)	»		1140	1142	»	1140
Grand-Central	292 50		292 50	292 50	291 25	290
Rhône-et-Loire	300		»	»	287 50	»
Do 3 0/0	»		305	»	305	305
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	»		»	300	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 22 au 28 décembre 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	22	23	25	26	27	28
Nord	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]		[illegible] à 852 50	[illegible] à [illegible]	
Paris à Strasbourg	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]		[illegible] à [illegible]	767 50 à [illegible]	
Orléans	1140 à 1150	1140 à [illegible]		1125 à 1175	1125 à 1175	
Paris à Rouen	[illegible] à [illegible]	[illegible] à 1.110		950 à 1000	945 à 975	
Rouen au Havre	[illegible] à [illegible] 50	[illegible] à [illegible]		542 50 à 557 50	512 50 à 537 50	
Lyon	9[illegible] à 9[illegible]	9[illegible] à 995 75		960 à 985	975 à 987 50	
Ouest	»	»		»	»	

Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair.	D. cours
Caisse des Ch. de fer	500	500
Aire à la Bassée	5000	[illegible]
Escarpe inférieure	1000	1500
Sambre à l'Oise	1000	[illegible]
Sambre française	1.000	[illegible]
Cie générale des Eaux	250	[illegible]
Eaux d'Auteuil	1000	500
Vieille-Montagne	[illegible]	[illegible]
Nouvelle-Montagne	1000	1.000
Stolberg . . . Zinc.	[illegible]	[illegible]
Silésie . . . Zinc.	[illegible]	[illegible]
Lacowiller . . . Zinc.	[illegible]	500
[illegible] . . . Zinc.	1000	1125
[illegible] . . . Cuivre.	[illegible]	42 5
Mouzaïa (Algérie)	100	[illegible]
[illegible] (usines)	[illegible]	[illegible]
Loire-Pont [illegible]	[illegible]	[illegible]
Loire	1/80000	[illegible]
Montrambert	1/80000	[illegible]
Saint-Étienne	1/80000	[illegible]
Rive-de-Gier	1/80000	230
Loire (les 4 groupes)	»	665
Grand'Combe	1/36000	530
Haute-Loire Charbon.	500	390
Blanzy . . . Charbon	500	[illegible]
Charente . . . Charbon	1/[illegible]	500
Charbonnages belges	[illegible]	405
Pont-de-Loup (Sud)	1000	[illegible]
Centre-du-Flénu	1000	[illegible]
Bras ac. . . . Charbon	1/8000	[illegible]
Portes et Sénéchas	1/21440	[illegible]
Layon et Loire	1/1250	[illegible]
Bonnet et v. m. n. p.	1000	500
— act. n.-p.	»	[illegible]
Azincourt . . . Charbon	1/12000	[illegible]
[illegible] . . . Asph.	1000	225
Seyssel angl. . . . Asph.	[illegible]	[illegible]
Seyssel franç. . . . Asph.	1000	[illegible]
Aveyron . . . Forges	5000	3 [illegible]
Monceau . . . Forges.	[illegible]	[illegible]
Alais . . . Forges	5000	[illegible]
Châtillon . . . Forges.	[illegible]	500
Herserange . . . Forges.	[illegible]	40
Monceau . . . Forges.	1000	1.[illegible]
Providence . . . Forges.	1000	1.[illegible]
Loire et Ardèche . . . forg	5000	5115
Espérance . . . Forges.	[illegible]	[illegible]
Pruneia . . . Usine.	[illegible]	[illegible]
Coll . . . Usine.	[illegible]	221 50
Coré . . . Usine.	[illegible]	[illegible]
Tuyaux [illegible]	500	»
Fers galvanisés	[illegible]	350
Caoutchouc	[illegible]	»
Télégraphie sous-marine	[illegible]	[illegible]
Gaz anglais . . . Paris.	2500	4000
— français . . . Paris.	500	[illegible]
— Parisien	1000	117.
— Lacarrière . Paris	[illegible]	[illegible]
— Belleville	[illegible]	1095
— Nord Batignolles	[illegible]	[illegible]
— Ouest . . . Passy.	[illegible]	[illegible]
— Est . . . Vincennes.	[illegible]	»
— Wazemmes	500	[illegible]
— Calais	1000	[illegible]
— Amiens	500	[illegible]
— Versailles	[illegible]	[illegible]
— Cherbourg	[illegible]	[illegible]
— Cie centrale	[illegible]	[illegible]
Mess. imp. [illegible] mar.	[illegible]	[illegible]
— Voitures	10000	10000
— Caillard	1000	[illegible]
Gondoles parisiennes	[illegible]	110
Omnibus (Entr. gén.)	1000	2100
— ch. de fer	[illegible]	225
— Favorites	[illegible]	[illegible]
Omnibus Hirondelles	1000	»
— Orléanaises	1000	[illegible]
— Tricycles	[illegible]	[illegible]
— Batignollaises	[illegible]	[illegible]
Compagnie générale	500	[illegible]
Lanternes	[illegible]	[illegible]
Bains-[illegible]	1000	[illegible]
Desfrées	[illegible]	515
[illegible] papeterie	1000	1000
Essonne papeterie	1000	[illegible]
Journal et feuilles	[illegible]	[illegible]
La Sérénie	rente	500
Docks L. Napoléon	250	[illegible]
Hôtel et imm. Rivoli	[illegible]	111 [illegible]
Palais de l'Industrie	[illegible]	141 [illegible]
Glaces de St-Gobain	7500	32000
— de Montluçon	[illegible]	[illegible]
— d'Oignies	1000	1500
— d'Aix-la-Chapelle	[illegible]	[illegible]
Lin Maberly	500	[illegible]
— Cohin	500	[illegible]
— Pont-Remy	»	[illegible]
— Gamaches	500	[illegible]
Richer . . . Vidanges.	[illegible]	[illegible]
Seurre . . . d°	[illegible]	215
Générale . . . Mar. [illegible]	[illegible]	[illegible] 0/0 b.
Lloyd franç . . . d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Union des ports d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Melusine . . . d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Sécurité . . . d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Sauvegarde . . . d°	5000	[illegible]
Océan . . . d°	5000	25 0/0 b.
Chambre . . . d°	[illegible]	22 0/0 b.
Indemnité . . . d°	[illegible]	[illegible] 0/0 b.
Aigle . . . d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Nationale . . . Incendie.	[illegible]	[illegible] 0/0 b.
Générale . . . d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Union . . . d°	[illegible]	[illegible] 0/0 b.
France . . . d°	[illegible]	[illegible] 0/0 b.
Phénix . . . d°	1000	[illegible]
Providence . . . d°	[illegible]	[illegible] 0/0 b.
Urbaine . . . d°	5000	[illegible] 0/0 b.
Confiance . . . d°	[illegible]	[illegible] 0/0 b.
Soleil . . . d°	[illegible]	[illegible] 0/0 b.
Nord . . . d°	[illegible]	10 0/0 b.
Globe . . . d°	[illegible]	pair
Nationale . . . Vie.	5000	45 0/0 b.
Générale . . . d°	7500	[illegible] 0/0 b.
Union . . . d°	5000	7 0/0 b.
Phénix . . . d°	5000	[illegible] 0/0 p.

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 3

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)